

## **RAPPORT - APIRG/24 & RASG-AFI/7**



**RAPPORT DE LA VINGT-QUATRIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFI  
DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/24)**

**&**

**DE LA SEPTIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE  
L'AVIATION POUR LA RÉGION AFI  
(RASG-AFI/7)**

*(Virtuelle, 1 - 8 novembre 2021)*

**PRÉPARÉ PAR LE SECRÉTARIAT**

LES DÉSIGNATIONS ET LA PRÉSENTATION DES ELEMENTS DANS CETTE PUBLICATION N'IMPLIQUENT PAS L'EXPRESSION D'UNE QUELCONQUE OPINION DE LA PART DE L'OACI CONCERNANT LE STATUT JURIDIQUE DE TOUT PAYS, TERRITOIRE, VILLE OU ZONE DE SES AUTORITÉS, OU CONCERNANT LA DÉLIMITATION DE SES FRONTIÈRES OU LIMITES.

## Table des matières

<b>LISTE DES ABRÉVIATIONS</b> .....	5
<b>LISTE DES APPENDICES</b> .....	8
<b>LISTE DES CONCLUSIONS &amp; DECISIONS</b> .....	10
<b>PARTIE I : INTRODUCTION</b> .....	15
<i>Lieu et durée</i> .....	16
<i>Participation</i> .....	16
<i>Officiels et Secrétariat</i> .....	16
<i>Langues de travail</i> .....	17
<i>Ouverture de la réunion</i> .....	17
<b>PARTIE II: SESSION CONJOINTE D'APIRG/24 ET RASG-AFI/7</b> .....	19
<b><i>POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DU PROJET D'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL DE LA RÉUNION</i></b> .....	20
<b><i>POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES MESURES PRISES PAR L'ANC ET LE CONSEIL SUR LE RAPPORT DES REUNIONS APIRG/23 ET RASG-AFI/6</i></b> .....	20
<b><i>POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR: COORDINATION D'APIRG ET DU RASG-AFI</i></b> .....	21
<b><i>EXAMEN DES RÉSULTATS DE LA RÉUNION DU GROUPE DE COORDINATION D'APIRG ET DE RASG-AFI (ARC-TF/4)</i></b> .....	21
<b>PARTIE III : VINGT-QUATRIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFRIQUE-OCEAN INDIEN POUR LA PLANIFICATION ET LA MISE EN ŒUVRE (APIRG/24)</b> .....	25
<b><i>POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL &amp; ÉLECTION DU BUREAU</i></b> .....	26
<b><i>POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR 2: SUIVI DES CONCLUSIONS ET DECISIONS DES REUNIONS D'APIRG/23 ET APCC/5</i></b> .....	26
<b><i>POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR: CADRE DE PERFORMANCE POUR LA PLANIFICATION ET LA MISE EN ŒUVRE DE LA NAVIGATION AERIENNE REGIONALE</i></b> .....	29
<b><i>POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : SURVEILLANCE DE L'ESPACE AERIEN</i></b> .....	51

<b>POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : ..... AUTRES INITIATIVES EN MATIÈRE DE NAVIGATION AÉRIENNE .....</b>	<b>53</b>
<b>POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : RAPPORT ANNUEL DE NAVIGATION AÉRIENNE D'APIRG .....</b>	<b>63</b>
<b>POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN ET MISE A JOUR DU MANUEL ET DU FUTUR PROGRAMME DE TRAVAIL D'APIRG ET DE SES ORGANES AUXILIAIRES.....</b>	<b>63</b>
<b>POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : AUTRES QUESTIONS.....</b>	<b>64</b>
<b>PARTIE IV: SEPTIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL POUR LA SECURITE AERIENNE DE LA REGION AFI (RASG-AFI/7) .....</b>	<b>65</b>
<b>POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL ET ÉLECTION DU BUREAU.....</b>	<b>66</b>
<b>POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES RESULTATS DE RASC/6 ET RASC/7 ET ETAT DE MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS ET DECISIONS DE RASG-AFI/6.....</b>	<b>66</b>
<b>POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : RAPPORTS SUR LES ACTIVITÉS DE RASG-AFI.....</b>	<b>70</b>
<b>POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : INITIATIVE OACI "AUCUN PAY LAISSE DE COTE (NCLB)" ...</b>	<b>76</b>
<b>POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DU PROGRAMME DE TRAVAIL DE RASG-AFI ET DE SES ORGANES CONTRIBUTEURS.....</b>	<b>81</b>
<b>POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : AUTRES AFFAIRES (AOB).....</b>	<b>82</b>
<b>PARTIE V: SESSION CONJOINTE APIRG/24 ET RASG-AFI/7 .....</b>	<b>83</b>
<b>POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : REVUE ET ADOPTION DES CONCLUSIONS ET DECISIONS DES REUNIONS D'APIRG/24 ET RASG-AFI/7 .....</b>	<b>84</b>
<b>POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : DIVERS.....</b>	<b>84</b>

## **LISTE DES ABRÉVIATIONS**

<b>AAMP</b>	<b>Plan directeur AFI de l'ATM</b>
<b>AAMP PMT</b>	<b>Plan directeur AFI de l'ATM - Équipe de gestion de projet</b>
<b>AANDD</b>	<b>Base de données AFI des carences de la navigation aérienne</b>
<b>AANRT</b>	<b>Équipe chargée du rapport annuel de navigation aérienne</b>
<b>AAO SG</b>	<b>Sous-groupe Espace aérien et Aéroports d'APIRG</b>
<b>A-CDM</b>	<b>Prise de décision collaborative d'aéroport</b>
<b>AFCAC</b>	<b>Commission africaine de l'aviation civile</b>
<b>AFI ATM CP</b>	<b>Plan de contingence ATM de la région AFI</b>
<b>AFI-CIS</b>	<b>Programme d'inspection coopérative pour la région AFI</b>
<b>AFI CONOPS</b>	<b>Concept d'opérations de la région AFI</b>
<b>AFI FRA</b>	<b>Espace aérien de libre parcours dans la région AFI</b>
<b>AFI FRA PMT</b>	<b>Équipe de gestion du projet d'espace aérien de libre parcours AFI</b>
<b>AFI-RASP</b>	<b>Plan régional de sécurité de l'aviation pour la région AFI</b>
<b>AFI SSR CMP</b>	<b>Plan de gestion du code SSR dans la région AFI</b>
<b>AFI VACP</b>	<b>Plan AFI de Contingence relatif aux cendres volcaniques</b>
<b>AFI VOLCEX</b>	<b>Instructions opérationnelles AFI relatives à l'exercice sur les</b>
<b>OPINS</b>	<b>Cendres volcaniques</b>
<b>AFRAA</b>	<b>Association des compagnies aériennes africaines</b>
<b>AFTN</b>	<b>Réseau fixe de télécommunications aéronautiques</b>
<b>AIM</b>	<b>Gestion de l'information aéronautique (AIM)</b>
<b>AIXM</b>	<b>Systèmes d'échange d'informations aéronautiques</b>
<b>AMHS</b>	<b>Système de traitement des messages aéronautiques</b>
<b>ANSP</b>	<b>Fournisseur de services de navigation aérienne</b>
<b>APCC</b>	<b>Comité de coordination des projets APIRG</b>
<b>APIRG</b>	<b>Groupe Régional AFI de Planification et de mise en œuvre</b>
<b>ARC-TF</b>	<b>Groupe de travail pour la Coordination APIRG/RASG-AFI</b>
<b>ARMA</b>	<b>Agence régionale africaine de surveillance</b>
<b>ASCAAR</b>	<b>Attribution et revue des codes de radar de surveillance secondaire</b>
	<b>AFI</b>
<b>ASBU</b>	<b>Modernisation des blocs de systèmes d'aviation</b>
<b>ASECNA</b>	<b>Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à</b>
	<b>Madagascar</b>
<b>ATSCS</b>	<b>Étude des compétences ATS</b>
<b>AU HLTF</b>	<b>Groupe de travail de haut niveau de l'Union africaine</b>
<b>BAGASOO</b>	<b>Organisation de supervision de la sécurité aérienne du groupe de</b>
	<b>l'Accord de Banjul</b>
<b>BBB</b>	<b>Bloc constitutif de base</b>
<b>CAA</b>	<b>Autorité de l'aviation civile</b>
<b>CAEP</b>	<b>Comité de la protection de l'environnement en aviation</b>
<b>CANSO</b>	<b>Organisation des services de navigation aérienne civile</b>

<b>CAPSCA</b>	<b>Arrangement de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans l'aviation civile</b>
<b>CART</b>	<b>Groupe de Travail du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation</b>
<b>CASSOA</b>	<b>Agence de supervision de l'aviation civile, de la sécurité et de la sûreté de l'EAC</b>
<b>CNS</b>	<b>Communication Navigation Surveillance</b>
<b>CODEVMET</b>	<b>Développement coopératif des services météorologiques aéronautiques dans la région AFI</b>
<b>CPDLC</b>	<b>Communications par liaison de données contrôleur-pilote</b>
<b>EAC</b>	<b>Communauté d'Afrique de l'Est</b>
<b>FIRs</b>	<b>Régions d'information de vols</b>
<b>GANP</b>	<b>Plan mondial de navigation aérienne</b>
<b>GASP</b>	<b>Plan mondial pour la sécurité aérienne</b>
<b>GASR</b>	<b>Feuille de route mondiale pour la sécurité aérienne</b>
<b>GEUSR</b>	<b>Groupe d'experts pour un examen structuré du CMA de l'USOAP</b>
<b>GRF</b>	<b>Format mondial de notification</b>
<b>HLCC</b>	<b>Conférence de haut niveau sur le COVID-19</b>
<b>HRDF</b>	<b>Fonds de développement des ressources humaines</b>
<b>IASTA</b>	<b>Accord international de transit pour les services aériens</b>
<b>IATA</b>	<b>Association internationale du transport aérien</b>
<b>OACI</b>	<b>Organisation de l'aviation civile internationale</b>
<b>iSTARS</b>	<b>Système intégré d'analyse et de notification sur les tendances en matière de sécurité</b>
<b>IIM SG</b>	<b>Sous-groupe "Gestion de l'infrastructure et de l'information</b>
<b>MET</b>	<b>Météorologie aéronautique (MET)</b>
<b>NCMC</b>	<b>Coordinateur national du contrôle continu</b>
<b>NCPI</b>	<b>Coordinateur national pour la planification et la mise en œuvre</b>
<b>NCLB</b>	<b>Aucun pays laissé de côté</b>
<b>PBN</b>	<b>Navigation basée sur les performances</b>
<b>PBCS</b>	<b>Communication et surveillance basées sur les performances</b>
<b>PQ</b>	<b>Question de protocole</b>
<b>RASC</b>	<b>Comité directeur de RASG-AFI</b>
<b>RASG-AFI</b>	<b>Groupe régional de sécurité de l'aviation pour la région AFI</b>
<b>RANST</b>	<b>Équipes régionales d'assistance aux services de navigation aérienne</b>
<b>RDI</b>	<b>Recherche, développement et innovation</b>
<b>REC</b>	<b>Communautés économiques régionales</b>
<b>BRDO</b>	<b>Banque régionale de données OPMET</b>
<b>ROST</b>	<b>Équipe de sécurité du Bureau régional</b>
<b>RPAS</b>	<b>Systèmes d'aéronefs télé pilotés</b>
<b>RSOO</b>	<b>Organisation régionale de supervision de la sécurité</b>
<b>RSVM</b>	<b>Minima réduits d'espacement vertical</b>
<b>SAR</b>	<b>Recherches et sauvetage</b>
<b>SARP</b>	<b>Normes et pratiques recommandées</b>

<b>SBAS</b>	<b>Système de renforcement basé sur satellite</b>
<b>SLOP</b>	<b>Procédure de compensation latérale stratégique</b>
<b>SSC</b>	<b>Préoccupation importante en matière de sécurité</b>
<b>SSO-SST</b>	<b>Équipe de soutien du système de supervision de la sécurité de l'État</b>
<b>SSP - SST</b>	<b>Équipe de soutien du programme de sécurité de l'État</b>
<b>SSTs</b>	<b>Équipes de soutien à la sécurité</b>
<b>TAC</b>	<b>Code traditionnel alphanumérique</b>
<b>TAG</b>	<b>Groupe d'action tactique</b>
<b>UN SDGs</b>	<b>Objectifs de développement durable des Nations unies</b>
<b>USOAP-CMA</b>	<b>Programme universel d'audits de supervision de la sécurité - Approche de contrôle continu</b>
<b>YD</b>	<b>Déclaration de Yamoussoukro</b>

## **LISTE DES APPENDICES**

**Appendice 1A :** Liste de tous les participants

### ***APIRG/24 & RASG-AFI/7 (Premières sessions conjointes)***

- Appendice 2A** Ordre du jour et programme de travail d'APIRG/24 & RASG-AFI/7  
**Appendice 2B** Liste des participants aux sessions conjointes APIRG/24 & RASG-AFI/7  
**Appendice 2C** Termes de référence modifiés de l'ARC-TF  
**Appendice 2D** Domaines et activités communs APIRG/RASG-AFI/AFI- Plan  
**Appendice 2E** Etat de mise en œuvre des objectifs d'Abuja sur la Sécurité et la Navigation aérienne

### ***APIRG/24***

- Appendice 3A** Ordre du jour et programme de travail d'APIRG/24  
**Appendice 3B** Liste des participants à la réunion APIRG/24  
**Appendice 3C** Termes de références du Groupe de pilotage AFI de l'exercice sur les cendres volcaniques  
**Appendice 3D** Plan de contingence AFI de l'ATM (AFI ATM CP)  
**Appendice 3E** CONOPS pour la mise en œuvre de l'espace aérien de libre parcours (FRA) dans la région AFI  
**Appendice 3F** Plan de la région AFI sur les recherches et sauvetage (SAR)  
**Appendice 3G** Structure et manuel du Groupe SAT  
**Appendice 3H** Guide AFI SIGMET  
**Appendice 3I** Procédures AFI relatives aux tests SIGMET  
**Appendice 3I** Plan Contingence ATM de la région AFI relatif aux Cendres, édition 2021  
**Appendice 3J** Instructions opérationnelles AFI relatives à l'exercice sur les cendres volcaniques AFI (AFI VOLCEX OPINS)  
**Appendice 3K** Termes de référence du Projet MET 3 et ses livrables associés.  
**Appendice 3M** Plan d'action AFI pour la disponibilité des OPMET  
**Appendice 3N** Termes de référence de l'IIM/SG  
**Appendice 3O** Liste révisée des domaines minimum de notification  
**Appendice 3P** Programme de travail d'APIRG pour 2021-2022

### ***RASG-AFI/7***

- Appendice 4A** Ordre du jour et programme de travail de RASG-AFI/7  
**Appendice 4B** Liste des participants à la réunion de RASG-AFI/7

**Appendice 4C Termes de référence des organes contributeurs (SST) de RASG-AFI**

**Appendice 4D Niveau de mise en œuvre des QP de Fondation SSP**

**Appendice 4E Programme de travail et activités pour 2022 de RASG-AFI et de ses  
organes contributeurs.**

## LISTE DES CONCLUSIONS & DECISIONS

### DÉFINITIONS

RASG-AFI et APIRG enregistrent leurs actions sous la forme de conclusions et de décisions comme suit :

- a) **Les conclusions** portent sur des questions qui, conformément aux termes référence des groupes, méritent directement l'attention des États, ou sur lesquelles le Secrétaire doit prendre des mesures supplémentaires conformément aux procédures établies.
- b) **Les décisions** portent sur les modalités de fonctionnement interne des groupes et de leurs organes subsidiaires.

### *APIRG/24 & RASG-AFI/7 (Sessions conjointes)*

<i>APIRG/24 &amp; RASG-AFI/7 Décision 3/01</i>	<i>Définition de la région Afrique-Océan Indien (AFI)</i>
<i>APIRG/24 &amp; RASG-AFI/7 Conclusion 3/02</i>	<i>Coordination des rapports annuels d'APIRG et de RASG-AFI</i>
<i>APIRG/24 &amp; RASG-AFI/7 Conclusion 3/03</i>	<i>État d'avancement de la mise en œuvre des objectifs AFI en matière de sécurité et de navigation aérienne</i>

### *APIRG/24*

<i>APIRG/24 Décision 24/01</i>	<i>Élection du Président, du Premier vice-président et du Deuxième vice-président d'APIRG.</i>
<i>APIRG/24 Décision 24/02</i>	<i>Mise en place du Groupe de pilotage AFI de l'exercice sur les cendres volcaniques</i>
<i>APIRG/24 Décision 24/03</i>	<i>Adhésion à l'APCC</i>
<i>APIRG/24 Décision 24/04</i>	<i>Élection du président et du Vice-président de l'AAO/SG</i>
<i>APIRG/24 Conclusion 24/05</i>	<i>Mise en œuvre du Plan directeur ATM de la région AFI (AAMP)</i>
<i>APIRG/24 Conclusion 24/06</i>	<i>Examen du plan de contingence ATM AFI (AFI ATM CP)</i>
<i>APIRG/24 Décision 24/07</i>	<i>Examen du plan de contingence de l'AFI ATM (AFI ATM CP)</i>
<i>APIRG/24 Conclusion 24/08</i>	<i>Mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de routes de la région AFI (AFI FRA)</i>

<i><b>APIRG/24 Décision 24/09</b></i>	<i><b>Mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de routes de la région AFI (AFI FRA)</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/10</b></i>	<i><b>Amélioration des services de recherche et de sauvetage dans la région AFI</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/11</b></i>	<i><b>Mise en œuvre du CMP SSR d'AFI</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/12</b></i>	<i><b>Optimisation de la structure des routes ATS dans l'espace aérien en route de la région AFI</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/13</b></i>	<i><b>Amélioration de la mise en œuvre du CCO/CDO</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/14</b></i>	<i><b>Adoption d'une Structure et d'un Manuel formalisés pour le SAT</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/15</b></i>	<i><b>Mise en œuvre de la coopération civile/militaire</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/16</b></i>	<i><b>Mise en œuvre et suivi du GRF</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/17</b></i>	<i><b>Mise en œuvre de la prise de décision collaborative d'aéroport (A-CDM)</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/18</b></i>	<i><b>Reconstruire de meilleurs systèmes de navigation aérienne</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/ 19</b></i>	<i><b>Mise en œuvre de la sixième édition du plan mondial de navigation aérienne (GANP) dans la région AFI</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/20</b></i>	<i><b>Élection du Président et du Vice-président du Sous-groupe IIM.</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/21</b></i>	<i><b>Collecte d'informations sur les activités de planification et de mise en œuvre des États</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/22</b></i>	<i><b>Nomination des coordonnateurs nationaux et des points focaux des États membres</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/23</b></i>	<i><b>Coordination des projets IIM</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/24</b></i>	<i><b>Guide AFI SIGMET et procédure de test SIGMET.</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/25</b></i>	<i><b>Évaluation des compétences du personnel météorologique aéronautique</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/26</b></i>	<i><b>Accords de traduction du code alphanumérique traditionnel en IWXXM</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/27</b></i>	<i><b>Approbation du Plan de Contingence AFI sur les Cendres volcaniques</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/28</b></i>	<i><b>Approbation des instructions opérationnelles et des directives AFI relatives à l'exercice sur les cendres volcaniques</b></i>

<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/29</b></i>	<i><b>Adoption des termes de référence du Projet MET 3 et des résultats attendus du projet pour 2021-2022.</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/30</b></i>	<i><b>Alignement du plan régional de navigation aérienne sur la 6ème édition du GANP</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/31</b></i>	<i><b>Alignement des projets sur les références de l'ASBU dans le GANP</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/32</b></i>	<i><b>Incorporation de la recherche, du développement et de l'innovation (RDI) dans le programme de travail d'APIRG.</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/33</b></i>	<i><b>Mesures visant à améliorer la disponibilité des données OPMET dans la région AFI</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/34</b></i>	<i><b>Examen du Tableau MET II-2 de la partie V de l'eANP AFI Vol II</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/35</b></i>	<i><b>Poursuite du projet CODEVMET AFI</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/36</b></i>	<i><b>Termes de référence de l'IIM/SG d'APIRG</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/37</b></i>	<i><b>Mise en œuvre de l'AMHS dans la région AFI</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/38</b></i>	<i><b>Renforcer la coopération pour une mise en œuvre efficace de l'AMHS dans la région AFI</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/39</b></i>	<i><b>Approbation de la liste révisée des domaines minimum de notification ANS</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/40</b></i>	<i><b>Atteinte du niveau cible de sécurité de l'espace aérien RVSM AFI</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/41</b></i>	<i><b>Création d'un site web de publication ARMA</b></i>
<i><b>APIRG 24 Décision 24 /42</b></i>	<i><b>Évaluation, mesure et suivi des émissions de carbone</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/43</b></i>	<i><b>Feuille de route ATFM de CANSO MOMBASA</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/44</b></i>	<i><b>Cyber sécurité et résilience des systèmes CNS/ATM</b></i>
<i><b>APIRG/24 Décision 24/45</b></i>	<i><b>Droits et frais d'autorisation de survol (OVFC)</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/46</b></i>	<i><b>Processus d'autorisation de survol (OVFC)</b></i>
<i><b>APIRG/24 Conclusion 24/47</b></i>	<i><b>Participation au prochain atelier de validation de l'analyse coûts/avantages de la mise en œuvre du SBAS en Afrique.</b></i>

<i>APIRG/24 Conclusion 24/48</i>	<i>Examen des plans nationaux ASBU</i>
<i>APIRG/24 Conclusion 24/49</i>	<i>Examen des références ASBU des Projets AAO-SG et IIM-SG par rapport à la 6ème édition du GANP.</i>
<i>APIRG/24 Conclusion 24/ 50</i>	<i>Publication du rapport annuel AFI sur la navigation aérienne</i>
<i>APIRG/24 Conclusion 24/51</i>	<i>Termes de référence de l'APCC dans le Manuel de procédures d'APIRG</i>
<i>APIRG/24 Conclusion 24/ 52</i>	<i>Examen et approbation du programme de travail d'APIRG pour 2021-2022</i>

### **RASG-AFI/7**

<i>RASG-AFI/7 Décision 7/01</i>	<i>Élection du Président, du Premier vice-président et du Deuxième vice-président de RASG-AFI</i>
<i>RASG-AFI/7 Conclusion 7/02</i>	<i>Révision des termes de référence (TdR) du Fonds de développement des ressources humaines (HRDF).</i>
<i>RASG-AFI/7 Décision 7/03</i>	<i>Fourniture de données sur les États qui ont mis en place des politiques de formation, des programmes de formation et des plans de formation.</i>
<i>RASG-AFI/7 Conclusion 7/04</i>	<i>Résolution la préoccupation significative de sécurité (SSC) en Érythrée</i>
<i>RASG-AFI/7 Décision 7/05</i>	<i>Restructuration des organes contributeurs (SST).de RASG-AFI</i>
<i>RASG-AFI/7 Conclusion 7/06</i>	<i>Restructuration des organes contributeurs (SST).de RASG-AFI</i>
<i>RASG-AFI/7 Conclusion 7/07</i>	<i>Révision des objectifs de sécurité d'Abuja.</i>
<i>RASG-AFI/7 Conclusion 7/08</i>	<i>Mise en place d'un tableau de bord des performances</i>
<i>RASG-AFI/7 Conclusion 7/09</i>	<i>Développement d'un mécanisme de supervision à distance de la sécurité</i>
<i>RASG-AFI/7 Conclusion 7/10</i>	<i>Projets et activités critiques de RASG-AFI</i>
<i>RASG-AFI/7 Conclusion 7/11</i>	<i>Projet relatif au Programme de Sécurité de l'Etat de AFI Plan</i>
<i>RASG-AFI/7 Conclusion 7/12</i>	<i>Système intégré d'analyse et de rapport sur les tendances en matière de sécurité de l'OACI (iSTARS)</i>
<i>RASG-AFI/7 Conclusion 7/13</i>	<i>Certification des aérodomes utilisés pour les vols internationaux</i>

<i>RASG-AFI/7 ; Conclusion 7/14</i>	<i>Publication du Questionnaire de protocole USOAP-CMA - édition 2020</i>
<i>RASG-AFI/7 Conclusion 7/15</i>	<i>Mise en place d'une gestion régionale du CAPSCA et opérationnalisation du centre de médecine aéronautique.</i>
<i>RASG-AFI/7 Conclusion 7/16</i>	<i>Mieux reconstruire après la pandémie de COVID-19</i>
<i>RASG-AFI/7 Décision 7/17</i>	<i>Examen et approbation du programme de travail de RASG-AFI pour 2022</i>

# **PARTIE I :**

# **INTRODUCTION**

## 1. PARTIE I : INTRODUCTION

### *Lieu et durée*

- 1.1. La Vingt-quatrième Réunion du Groupe AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/24) et la Septième Réunion du Groupe Régional de Sécurité de l'Aviation pour la région AFI (RASG - AFI/7) se sont tenues virtuellement du 1<sup>er</sup> au 8 novembre 2021. Deux sessions conjointes ont été conduites les 1<sup>er</sup> et 8 novembre 2021.

### *Participation*

- 1.2. Les réunions ont regroupé plus de trois cent quatre-vingts (380) participants des États de la région AFI, des Organisations régionales/internationales et de l'industrie. La liste des participants figure à l'**Appendice 1A** du présent rapport.

### *Officiels et Secrétariat*

- 1.3. La session conjointe des réunions APIRG/24 et RASG-AFI/7 a été co-présidée respectivement par le Capitaine Gilbert Kibe (Kenya), Président du RASG-AFI et M. Latta Dokisime Gnana (Togo), Vice-président du RASG-AFI.
- 1.4. M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur régional, Bureau de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale, Dakar, a servi en qualité de Secrétaire de la réunion. Il était assisté par M. Barry Kashambo, Directeur régional, Bureau de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe, Nairobi ; avec la participation de MM. Martin Maurino, Herman Pretorius, Hervé Forestier et Mme Sarah Alazzawi du Bureau de la Navigation Aérienne (ANB), siège de l'OACI. Les experts suivants des Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI ont assisté aux réunions :

M. Arthemon Ndikumana	<i>DRD, Bureau ESAF, Nairobi</i>
M. Nika Meheza Manzi	<i>DRD, Bureau WACAF, Dakar</i>
M. Ousman Kemo Manjang	<i>RO/AIR, Bureau WACAF, Dakar</i>
M. François-Xavier Salambanga	<i>RO/CNS, Bureau WACAF, Dakar</i>
M. Milton Tumusiime	<i>RO/FS, Bureau ESAF, Nairobi</i>
M. Papa Issa Mbengue	<i>RO/OPS, Bureau ESAF, Nairobi</i>
M. Kebba Lamin Jammeh	<i>RO/FS, Bureau WACAF, Dakar</i>
M. Elisha Omuya	<i>RO/AGA, Bureau ESAF, Nairobi</i>
Mme Keziah Ogutu	<i>RO/ATM, Bureau de l'ESAF, Nairobi</i>
M. Zewdu Aregawi	<i>RO/SI, Bureau ESAF, Nairobi</i>
Mme Sonia Freitas	<i>RO/SI, Bureau WACAF, Dakar</i>
Mme Chinga Mazhetese	<i>RO/MET/ENV, Bureau ESAF, Nairobi</i>
M. Ilboudo Goama	<i>RO/MET, Bureau WACAF, Dakar</i>

Mme Prisca Nkolo	<i>RO/AGA, Bureau WACAF, Dakar</i>
M. Harvey Lekamisy	<i>RO/CNS, Bureau ESAF, Nairobi</i>
M. Rene Tavaréz	<i>RO/FS, Bureau WACAF, Dakar</i>
M. Fanfe Bamba	<i>RO/AIM, Bureau WACAF, Dakar</i>
M. Eyob Estifanos	<i>RO/AFI PLAN, Bureau ESAF, Nairobi</i>

### ***Langues de travail***

- 1.5. Les discussions des réunions se sont déroulées en anglais et en français avec des services d'interprétation simultanée. La documentation a été mise à disposition sur le site web de l'OACI dans les deux langues.

### ***Ouverture de la réunion***

- 1.6. L'ouverture de la session conjointe d'APIRG/24 et du RASG-AFI/7 a eu lieu le lundi 1<sup>er</sup> novembre 2021. La réunion a regroupé plus de deux cent vingt (220) participants des États membres de la région AFI, du Conseil de l'OACI et de la Commission de la navigation aérienne (ANC), des Organisations internationales et régionales, de l'industrie et d'autres parties prenantes. La liste des participants à la session conjointe figure à l'**Appendice 2B** du présent rapport.
- 1.7. Au cours de la session d'ouverture conjointe, des allocutions ont été prononcées par M. Barry Kashambo, Directeur régional de l'OACI, Bureau ESAF, M. Tefera Mekonnen Tefera, Secrétaire général de la CAFAC et M. Gilbert M. Kibe, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Kenya, en tant que président du RASG-AFI. Dans leurs interventions, tous les orateurs ont exprimé leur gratitude envers les participants à la réunion et ont reconnu l'énorme travail accompli par l'OACI en vue du redressement du secteur de l'aviation impacté par la pandémie de la COVID-19.
- 1.8. M. Prosper Zo'o Minto'o, dans son discours d'ouverture, a indiqué que ces deux événements se tiennent virtuellement en raison de la pandémie de la COVID-19 qui a bouleversé l'équilibre économique mondial avec un impact sévère sur le transport aérien international, dont la reprise qui a commencé, nécessite une approche organisée et méthodique, harmonisée par tous les acteurs de l'aviation afin d'impulser avec confiance, une dynamique à sa progression.
- 1.9. M. Zo'o Minto'o a également souligné que dans le domaine de la sécurité de l'aviation, les Autorités de l'aviation civile (AAC), avec le soutien de la CAFAC, des RSOO et des Bureaux régionaux de l'OACI, continuent de renforcer leurs capacités de supervision par la mise en œuvre continue de leurs plans d'actions correctives, afin de résoudre les problèmes soulevés lors des activités de l'USOAP-CMA. En ce qui concerne la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, il a félicité les États membres d'APIRG et les Organisations qui continuent, malgré des ressources limitées, à fournir des services de navigation aérienne dans la région AFI et à maintenir un niveau de sécurité acceptable.

- 1.10. M. Zo'o Minto'o a informé que les activités des différents projets identifiés par le Sous-groupe Exploitation des aéroports et de l'espace aérien (AAO/SG) et le Sous-groupe Infrastructure aéronautique et gestion de l'information (IIM/SG) seront discutées dans le cadre des rapports des 4èmes réunions desdits sous-groupes. La réunion examinera également le rapport sur les activités du RASG-AFI et discutera des initiatives en matière de sécurité émanant des États, des organisations régionales, de l'industrie et des partenaires, notamment dans le cadre du COVID-19.
- 1.11. Il a rappelé que ces réunions se tiennent juste après la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 qui a formulé d'importantes recommandations relatives à la sécurité et à la facilitation, et dont la mise en œuvre devrait faciliter la reprise du transport aérien ; notant que les défis auxquels la région est confrontée restent cependant élevés. En conclusion, M. Prosper Zo'o Minto'o a assuré la réunion que l'OACI continuera à prendre des initiatives de sensibilisation et de promotion en matière de sécurité ainsi que sur les questions liées à la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne.
- 1.12. Le Secrétaire Général de la CAFAC, M. Tefera Mekonnen Tefera, a remercié l'OACI pour sa collaboration continue avec la CAFAC. Il a salué les initiatives de l'OACI en faveur du redressement du secteur de l'aviation, telles que les directives du groupe de travail sur la relance de l'aviation (CART) du Conseil de l'OACI, ainsi que les recommandations de la récente conférence de haut niveau de l'OACI sur la COVID-19 (HLCC 2021). Il a également rappelé les recommandations du Groupe de travail de haut niveau de l'Union africaine (AU HLTF) et a exhorté la réunion à les prendre en compte dans les discussions. En outre, le SG de la CAFAC a souligné la nécessité d'élaborer des plans directeurs pour l'aviation au niveau continental en vue du développement durable du transport aérien en Afrique, pour lequel les réunions d'APIRG et du RASG-AFI sont des moteurs essentiels.
- 1.13. Dans son discours d'ouverture, le Président de la session conjointe, M. Gilbert Kibe, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Kenya et Président du RASG-AFI, a rappelé à la réunion l'impact dévastateur du COVID-19 sur l'aviation. Il a indiqué que ces défis nous ont permis de nous tourner vers l'avenir et de nous réorienter vers nos objectifs. Il a également mentionné que le secteur doit également travailler dur pour atteindre les objectifs ambitieux de l'ONU en matière d'émissions zéro d'ici 2050. Enfin, le Président a encouragé les participants à proposer des programmes qui contribueraient à la réalisation des objectifs fixés pour la région.

**PARTIE II:**

**PREMIERE SESSION CONJOINTE  
D'APIRG/24 ET RASG-AFI/ 7**

**POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR :            ADOPTION DU PROJET D'ORDRE DU  
JOUR ET DU PROGRAMME DE  
TRAVAIL DE LA RÉUNION**

- 1.1. La réunion a examiné et adopté l'ordre du jour provisoire et le programme de travail tels que présentés par le Secrétariat. L'ordre du jour et la liste des participants sont présentés aux Appendices **2A et 2B** du présent rapport.

**POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR :            EXAMEN DES MESURES PRISES PAR  
L'ANC ET LE CONSEIL SUR LE  
RAPPORT DES REUNIONS APIRG/23  
ET RASG-AFI/6**

- 2.1 Il a été présenté à la réunion les suites de l'examen par l'ANC et le Conseil des rapports APIRG/23 et RASG-AFI/6 et les actions pertinentes prises. Il a été noté que le Conseil avait identifié la définition actuelle de la région AFI comme un défi mondial qui devait être relevé.
- 2.2 La réunion a rappelé que la Région Afrique-Océan Indien (AFI) est actuellement définie comme la zone englobant l'Afrique et les zones océaniques et masses terrestres associées entre 25 degrés Ouest et 75 degrés Est et au sud du pôle Sud. La réunion a rappelé que l'alignement de la définition sur la zone de couverture a un impact direct sur les programmes et initiatives régionaux en cours.
- 2.3 La réunion a demandé à l'ANC et au Conseil d'accélérer le travail sur ce point et de fournir des orientations car la définition entrave la mise en œuvre globale des programmes au niveau régional. La décision suivante a été formulée :

***APIRG/24 & RASG-AFI/7 Décision 3/01    Définition de la Région Afrique-Océan  
Indien (AFI)***

**Il est décidé que,**

**Pour assurer l'alignement entre les programmes régionaux et leurs zones de  
couverture, l'OACI accélère les travaux relatifs à l'alignement de la définition de  
la zone de couverture de la Région Afrique-océan Indien (AFI).**

**POINT 2.1 DE L'ORDRE DU            SUIVI DES CONCLUSIONS ET DECISIONS  
JOUR    d'APIRG/23 & RASG-AFI/6**

**Suivi des Conclusions et Décisions d'APIRG/23 et RASG-AFI/6**

L'état de la mise en œuvre des Conclusions et Décisions de la session conjointe APIRG/23 et RASG-AFI/6 a été présenté à la réunion. La réunion a noté que la pandémie COVID-19 a perturbé les opérations et activités aériennes en général, y compris la mise en œuvre des Conclusions et Décisions de l'APIRG/23 et du RASG-AFI/6. La réunion a apprécié le fait que certaines Conclusions aient été mise en œuvre, soit entièrement, soit partiellement, tandis qu'un certain nombre d'entre elles étaient en cours et a donc exhorté les États, la CAFAC et les autres parties prenantes à accroître leurs efforts, à la fois individuellement et en collaboration, en vue de la mise en œuvre rapide et concluante des Conclusions et Décisions de l'APIRG/23 et du RASG-AFI/6.

**POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : COORDINATION D'APIRG ET DU  
RASG-AFI**

***EXAMEN DES RÉSULTATS DE LA RÉUNION DU GROUPE DE COORDINATION  
D'APIRG ET DU RASG-AFI (ARC-TF/4)***

- 3.1. La réunion a noté que la quatrième réunion de l'Équipe spéciale de coordination APIRG & RASG-AFI (ARC-TF/4), qui s'est tenue virtuellement le 25 octobre 2021, a examiné et discuté de diverses initiatives, notamment l'examen du mandat de l'ARC-TF tel qu'il a été modifié par les réunions APIRG/23 & RASG-AFI/6, la mise en œuvre des recommandations APIRG/23 & RASG-AFI/6 sur l'ARC-TF, la mise en œuvre des recommandations APIRG/22 et RASG-AFI/5, la mise à jour des domaines communs à APIRG et RASG-AFI, et la coordination des rapports annuels d'APIRG et du RASG-AFI.
- 3.2. En ce qui concerne la mise en œuvre des recommandations de l'APIRG/23 et du RASG-AFI/6 sur l'ARC-TF, la réunion a été informée de la modification des termes de référence et des Manuels de procédure d'APIRG et de RASG-AFI en rapport avec les exigences des mécanismes de travail de l'ARC-TF, conformément à la décision C-DEC 210/4 du Conseil de l'OACI et aux résultats de la réunion de la session conjointe d'APIRG/23 et de RASG-AFI/6.
- 3.3. Compte tenu de ce qui précède, les termes de référence du Groupe de travail ARC (ARC-TF) ont également été modifiés afin d'élargir la composition de l'ARC-TF, et de refléter la présidence proposée et la rotation associée. Les termes de référence modifiés de l'ARC-TF tels qu'approuvés par la réunion figurent à l'**Appendice 2C**
- 3.4. La réunion a également été informée des propositions de restructuration des Equipes de soutien à la sécurité (SST) du RASG-AFI ainsi que de leurs TdRs, (comme recommandé par la réunion RASC/7 tenue le 12 octobre 2021), qui seront soumises à la réunion RASG/7 pour approbation.

- 3.5. En ce qui concerne la coordination des rapports annuels d'APIRG et de RASG-AFI, la réunion a discuté du cadre existant des rapports d'APIRG et de RASG-AFI et du mécanisme de coordination des deux groupes afin d'établir des rapports d'une manière efficace qui évite la duplication des efforts. La réunion a noté que le RASG-AFI a de l'expérience dans la production de rapports annuels sur la sécurité. Il a été suggéré que APIRG s'inspire de cette expérience pour la production de son rapport annuel sur la navigation aérienne. La réunion a donc convenu de la conclusion suivante:

***APIRG/24 & RASG-AFI/7 Conclusion 3/02      Coordination des rapports annuels de  
l'APIRG et de RASG-AFI***

**Il est conclu que,**

**Pour assurer un rapport efficace et à temps des deux Groupes et éviter la  
duplication des efforts :**

- a) Les membres de l'AANRT (ASECNA, ATNS, AIRBUS, IATA, AFRAA et CANSO) désignent de toute urgence des représentants au sein de l'équipe ;
- b) Le Secrétariat coordonne les activités de l'AANRT et de l'ASRT en vue de l'élaboration et de la publication en temps voulu des rapports annuels ; et
- c) Les États, les ANSPs et les Organisations internationales sont priés de soutenir les activités de l'AANRT en fournissant les informations requises en temps voulu.

***DOMAINES ET ACTIVITÉS COMMUNS A APIRG/RASG-AFI/AFI-PLAN***

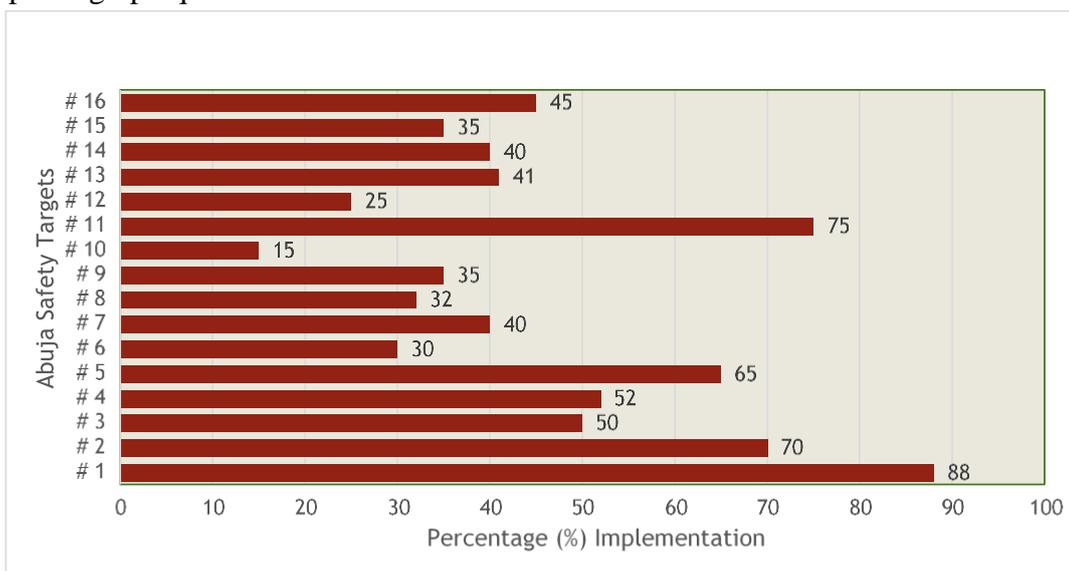
- 3.6. L'examen de la répartition des tâches et des domaines d'intérêt commun entre APIRG et RASG-AFI fait partie des termes de référence et du programme de travail de l'ARC-TF. Cette démarche vise à faciliter la cohérence, l'efficacité, à assurer l'éradication des doublons et à éviter les conflits entre les activités d'APIRG et de RASG-AFI. L'ARC-TF/4, qui s'est tenu virtuellement le 25 octobre 2021, a examiné la répartition des tâches et les domaines d'intérêt commun entre APIRG et RASG-AFI tels que présentés par le Secrétariat.
- 3.7. La réunion a donc discuté et approuvé les domaines communs mis à jour (voir **Appendice 2D**), avec quelques modifications concernant l'introduction du *Manuel sur la coopération civile-militaire dans la gestion du trafic aérien* (Doc 10088) et l'examen de l'Annexe 19 concernant les accidents et l'analyse des incidents.

***ETAT DE MISE EN OEUVRE DES OBJECTIFS CIBLES DE SECURITE ET DE  
NAVIGATION AERIENNE***

- 3.8. La CAFAC, chargée de superviser le niveau de mise en œuvre des objectifs de sécurité et de navigation aérienne d'Abuja au nom des États membres africains, a présenté à la

réunion un résumé de l'état d'avancement de la mise en œuvre des objectifs de sécurité et de navigation aérienne de la région AFI. Il a été signalé que seuls 25 États membres de la CAFAC sur 53 ont répondu aux questionnaires élaborés et envoyés aux États membres pour fournir un retour d'information destiné à aider la CAFAC à déterminer périodiquement l'état de la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja.

3.9. L'état de mise en œuvre des objectifs cibles d'Abuja en matière de sécurité et de services de navigation aérienne a été compilé à l'aide des informations fournies par les 25 États et de données supplémentaires provenant de la plate-forme iSTARS de l'OACI et de l'IATA, ce qui a donné lieu aux observations présentées à l'**Appendice 2E** et résumées par le graphique ci-dessous :



3.10. La réunion a noté des progrès limités dans la mise en œuvre des objectifs des services de navigation aérienne, en particulier pour :

- AST # 14 - sur la mise en œuvre des modules ASBU B0 - moyenne de 40% - objectif 2018 non atteint ;
- AST # 13 - mise en place de services de navigation aérienne sans discontinuité dans la région AFI - Progrès vers 2024 non satisfaisant ;
- AST # 10 - Mise en œuvre de la transition de l' AIS à l' AIM - Environ 15% des États membres ont soumis des plans d'action nationaux - Objectif 2018 non atteint ;
- AST # 12 - Réduire le taux d'incidents liés à la proximité d'aéronefs (AIRPROX)
  - 25 % des États membres ont mis en place un mécanisme de surveillance des AIRPROX.
  - Progrès vers l'objectif de 2023 non atteint.

3.11. La réunion a pris note des défis décrits ci-dessous :

- Manque d'outils appropriés de collecte et d'analyse des données de sécurité ;
- Informations limitées fournies par les États et manque de mécanismes et d'outils efficaces pour le rapport périodique sur les progrès ;

- Ressources/interventions limitées des entités responsables pour assister les États membres à atteindre les objectifs fixés ;
- Absence de plans directeurs et de ressources au niveau des États membres pour mettre en œuvre certains objectifs qui nécessitent des ressources financières importantes ;
- Certains indicateurs clés de performance ne sont pas suffisants pour rendre compte de l'état d'avancement des plans d'actions correctives et devraient donc être revus.

3.12. Afin de relever ces défis, la réunion a identifié les besoins suivants :

- Mise en place de méthodes améliorées pour la collecte des données de sécurité et le suivi de l'état de la mise en œuvre des systèmes et des objectifs de sécurité ;
- Identification des outils informatiques appropriés, des logiciels connexes et leur déploiement ultérieur dans les États membres, le cas échéant ;
- La coordination et la collaboration entre les organisations régionales clés, telles que les RSOO, et les partenaires internationaux afin de discuter des contraintes de mise en œuvre, telles que le besoin de ressources pour déployer les outils de collecte de données et d'analyse basés sur les technologies de l'information au profit des États membres, et la mobilisation des ressources ainsi que des efforts vers les domaines où les besoins sont plus importants (cibles ANS par exemple) ; et
- Révision du nombre d'indicateurs de performance de sécurité actuellement insuffisants pour refléter l'état de mise en œuvre de certains objectifs et qui ne peuvent donc pas être mesurés efficacement.

3.13. Compte tenu de ce qui précède, la conclusion suivante a été formulée

***APIRG/24 & RASG-AFI/7 Conclusion 3/03***      ***État d'avancement de la mise en œuvre  
des objectifs AFI en matière de sécurité  
et de navigation aérienne***

**Il est conclu que,**

**Afin de répondre au besoin d'améliorer les méthodes de collecte des données de sécurité et de suivre l'état de mise en œuvre des objectifs de sécurité et de navigation aérienne :**

- a) La CAFAC devrait développer un mécanisme et des outils en ligne pour un suivi et un compte rendu efficaces des progrès, et fournir une assistance technique aux États, le cas échéant.**
- b) Les États sont encouragés à élaborer et à mettre en œuvre tous les plans nationaux de mise en œuvre requis pour les différents objectifs en matière de sécurité et de navigation aérienne.**

## **PARTIE III :**

# **VINGT-QUATRIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFRIQUE- OCEAN INDIEN POUR LA PLANIFICATION ET LA MISE EN ŒUVRE (APIRG/24)**

**POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET  
DU PROGRAMME DE TRAVAIL &  
ÉLECTION DU BUREAU**

- 1.1. L'ordre du jour adopté par la réunion figure à l'**Appendice 3A** du présent rapport. La liste des participants à la réunion APIRG/24 figure à l'**Appendice 3B** du présent rapport.
- 1.2. La réunion a rappelé que la dernière élection des Officiels d'APIRG a eu lieu lors de la 21<sup>ème</sup> Réunion du Groupe, en octobre 2017, soit il y a quatre ans. L'assemblée a procédé à l'élection des personnes suivantes :
- Président : M. Gotz Georg Tobias Günzel (Namibie) ;
  - 1<sup>er</sup> Vice-président : Mme Paule Assoumou Koki, (Cameroun) ; et
  - 2<sup>ème</sup> Vice-président : M. Oumar Ba (Mali).

La réunion a donc convenu de la décision suivante :

*APIRG/24 Décision 24/01*

*Élection du Président, du Premier Vice-président et du Deuxième Vice-président d'APIRG.*

**Il est décidé que,**

**Afin de conduire les activités d'APIRG, les personnes suivantes ont été élues :**

<b>M. Gotz Georg Tobias Günzel,</b> <b>Directeur général Adjoint de l'Autorité de</b> <b>l'aviation civile de la Namibie</b>	<b>Président</b>
<b>Mme Paule Assoumou Koki,</b> <b>Directrice générale de l'Autorité de l'aviation</b> <b>civile du Cameroun</b>	<b>Premier Vice-Président</b>
<b>M. Oumar Ba,</b> <b>Directeur général de l'Autorité de l'aviation</b> <b>civile du Mali</b>	<b>Deuxième Vice-Président</b>

**POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : SUIVI DES CONCLUSIONS ET  
DECISIONS DES REUNIONS  
D'APIRG/23 ET APCC/5**

**Examen des mesures prises par l'APCC/6 sur les Conclusions et Décisions d'APIRG/23**

- 2.1 La réunion a reconnu et apprécié les progrès réalisés jusqu'à présent dans la coordination et la conduite des activités de l'APCC, y compris l'examen des rapports de l'AAO/SG et de l'IIM/SG respectivement. En outre, l'état de la mise en œuvre des conclusions et des décisions relatives à APIRG et à ses organes auxiliaires a été noté.
- 2.2 La réunion a reconnu les changements importants introduits par la sixième édition du GANP et a identifié la nécessité pour la région AFI d'aligner les plans régionaux et nationaux de navigation aérienne sur le GANP afin d'assurer une mise en œuvre organisée et harmonisée des éléments ASBU.
- 2.3 La reconnaissance et la pertinence de la recherche, du développement et de l'innovation (RDI) nouvellement introduite dans l'initiative de l'aviation ont été appréciées par la réunion et une proposition a été faite pour incorporer la RDI dans le programme de travail d'APIRG.
- 2.4 En outre, la réunion a convenu que la conclusion 23/22 d'APIRG/23 sur le *paquet de projets IIM pour le financement* nécessitait une action.

#### **Examen des mesures prises par l'APCC sur les Conclusions et Décisions d'APIRG/23**

- 2.5 La réunion a examiné la proposition de création d'un Groupe de Pilotage AFI des exercices sur les cendres volcaniques, chargé de coordonner les activités d'exercices sur les cendres volcaniques dans la région, d'élaborer les plans de contingence en matière de cendres volcaniques et d'organiser les exercices sur les cendres volcaniques, et a convenu de la conclusion suivante:

*APIRG/24 Décision 24/02*

*Mise en place du Groupe de pilotage AFI  
d'exercice sur les cendres volcaniques*

**Il est décidé que,**

**Afin d'assurer une coordination efficace des activités relatives aux exercices sur les cendres volcaniques dans la région AFI, le Groupe de pilotage AFI d'exercice sur les cendres volcaniques est établi conformément à ses termes de référence figurant à l'Appendice 3C.**

- 2.6 La réunion a examiné l'adhésion à APIRG comme indiqué dans le Manuel de procédures d'APIRG et a reconnu le soutien continu de la CAFAC et de l'industrie et a convenu de la décision suivante :

*APIRG/24 Décision 24/03*

*Adhésion à l'APCC*

**Il est décidé que,**

**Afin de tirer parti des contributions de la CAFAC et de l'industrie, la composition de l'APCC est élargie à la CAFAC et à l'IATA en tant que représentant de l'industrie.**

- 2.7 La réunion a également noté que dans le cadre de son mandat, l'APCC a élaboré le projet d'ordre du jour de la réunion APIRG/24 et a examiné le futur programme de travail d'APIRG et de ses organes auxiliaires.

### **Examen de l'état de la mise en œuvre des Conclusions et Décisions d'APIRG/23**

- 2.8 Il a été présenté à la réunion les informations sur l'état de la mise en œuvre des Conclusions et Décisions adoptées par la réunion APIRG/23. Elle a noté que si un certain nombre de Conclusions et de Décisions sont toujours *en cours de mise en œuvre*, d'autres ont été complétées. Conscients de ces discussions, les États et les Organisations ont été encouragés à entreprendre les actions nécessaires pour faciliter la mise en œuvre des Conclusions et Décisions en suspens.

**POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : CADRE DE PERFORMANCE POUR LA  
PLANIFICATION ET LA MISE EN ŒUVRE  
DE LA NAVIGATION AERIENNE**

**3.1. Résultats de la Quatrième réunion du Sous-groupe d'APIRG sur l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien (AAO/SG4)**

3.1.1. La réunion a été informée que la quatrième réunion du Sous-groupe d'APIRG sur l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien et (AAO/SG4) s'est tenue virtuellement du 16 au 18 août 2021 et a réuni cent quatre-vingt-dix-neuf (199) participants de trente-six (36) États de la région AFI et quatre (4) Organisations internationales. Conformément au Manuel de procédures d'APIRG, la réunion a élu le bureau du sous-groupe et a donc convenu de la décision suivante :

*APIRG/24 Décision 24/04                      Élection du Président et du Vice-Président de  
l'AAO/SG*

**Il est décidé que,**

**Afin de guider les discussions du Sous-groupe, M. Billy Diabasenga (République Démocratique du Congo) et Nathan Kaluba (Zambie) sont élus respectivement Président et Vice-Président du Sous-groupe.**

**Examen des Conclusions/Décisions d'APIRG applicables à l'AAO/SG**

3.1.2. La réunion a été informée que l'AAO/SG a examiné l'état de la mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG/23 applicables. La réunion a apprécié les progrès réalisés dans la mise en œuvre de certaines Conclusions et Décisions et a noté les défis liés aux mécanismes de compte rendu. Tout en reconnaissant la nécessité pour les États d'améliorer le flux d'informations fournies au Bureau régional, la réunion a chargé le Secrétariat de proposer un mécanisme qui pourrait améliorer et harmoniser les rapports sur l'état de mise en œuvre des conclusions et décisions.

3.1.3. L'état actualisé de la mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG figure à l'Appendice 2 du rapport de l'AAO/SG4.

**Planification et mise en œuvre**

3.1.4. Le Groupe a noté les progrès réalisés sur les questions liées à la planification et à la mise en œuvre. La réunion a reconnu que la réorganisation et, le cas échéant, la fusion de certains projets ont facilité l'accélération du processus d'élaboration des projets. Néanmoins, certains projets sont encore à la traîne et la réunion a exhorté les membres de l'équipe de projet à accélérer le travail en vue de leur achèvement.

### **Plan directeur ATM de la région AFI (AAMP)**

- 3.1.5. La réunion a été informée des progrès réalisés par l'Equipe de gestion de projet du Plan Directeur ATM de la région AFI (AAMP PMT) dans l'élaboration du document AFI ATM Vision 2045, du futur Concept d'opérations pour la région AFI (AFI CONOPS) et du Plan directeur ATM de la région AFI (AAMP). La réunion a accueilli favorablement la demande de l'Equipe de gestion du projet de prolonger la période allouée pour l'achèvement de la tâche afin de garantir que l'entreprise soit développée jusqu'à maturité.
- 3.1.6. D'autre part, le PMT a exprimé son inquiétude quant à la faible participation des principaux membres de l'Equipe projet et a recommandé pour la finalisation de l'élaboration des documents clés du projet, qu'il était nécessaire que les États confirment leurs Experts de l'Equipe projet ou fournissent des remplacements pour les Experts non disponibles. Pour faciliter la finalisation du projet, la réunion a accepté la demande du PMT, prolongeant la date limite pour la finalisation à la réunion d'APIRG/25 et a exhorté les États membres du projet à assurer la participation active de leurs Experts aux activités. La réunion a donc formulé la conclusion suivante :

*APIRG/24 Conclusion 24/05*

*Mise en œuvre du Plan directeur ATM de la région AFI (AAMP)*

**Il est conclu que,**

**Pour permettre l'achèvement du Plan directeur ATM de la région AFI (AAMP), du document de vision et du document de Concept d'opérations ATM (CONOPS) :**

- a) Les États/Organisations confirment, d'ici le 31 décembre 2021, la disponibilité de leurs Experts de l'Equipe projet AFI ATM Master Plan (AAMP) à poursuivre les activités du projet, ou désignent des remplaçants appropriés et assurent leur participation effective en tant que membres de l'équipe de projet ; et**
- b) Le Secrétariat, en coordination avec l'équipe de projet, présente le premier projet du Plan directeur ATM de la région AFI à APIRG/25.**

### **Plan de contingence ATM de la région AFI (AFI ATM CP)**

- 3.1.7. La réunion a été informée de la finalisation de l'examen de la première édition du Plan régional de contingence ATM de la région AFI (AFI ATM CP) et de son état de mise en œuvre. Constatant les améliorations apportées, la deuxième édition du Plan de Contingence ATM AFI a été approuvée et les États ont été invités à examiner et à harmoniser leurs Plans de Contingence ATM nationaux avec le Plan de Contingence

ATM AFI révisé. Dans le cadre de la promotion de la mise en œuvre de la deuxième édition, la réunion a formulé la conclusion et la décision suivantes :

***APIRG/24 Conclusion 24/06***                      ***Examen du plan de contingence ATM AFI (AFI ATM CP)***

**Il est conclu que,**

**Pour assurer la disponibilité des informations relatives aux plans de contingence de la région AFI :**

- a) **Les États qui ne l'ont pas fait sont instamment priés de réviser et de publier leurs Plans de contingence nationaux sur la gestion du trafic aérien, et de transmettre les exemplaires signés aux Bureaux régionaux de l'OACI avant le 31 mars 2022 ; et**
- b) **Les États doivent établir et relier leurs plans de contingence nationaux en matière de gestion du trafic aérien à la page Web de l'OACI relatives aux Plans de Contingence ATM d'ici le 30 juin 2022.**

***APIRG/24 Décision 24/07***                      ***Examen du plan de contingence ATM AFI (AFI ATM CP)***

**Il est décidé que,**

**Afin d'assurer la disponibilité des informations relatives aux plans de contingence de la région AFI, la deuxième version du Plan de Contingence ATM AFI, qui figure à l'Appendice 3D du rapport, est approuvée.**

### **Espace aérien AFI avec libre choix de routes (AFI FRA)**

3.1.8. La réunion a été informée des travaux de l'équipe AFI de gestion du projet d'espace aérien avec libre choix de routes (AFI FRA PMT). Il a été noté que, bien que le COVID-19 ait eu un impact négatif sur l'industrie aéronautique, certains États ont mis en place des routes directes planifiables qui aideront à la reprise opérationnelle.

3.1.9. Nonobstant ce qui précède, des inquiétudes ont été soulevées quant au faible taux de réponses à la check-list d'analyse des carences élaborée pour fournir une image globale des éventuels défis à relever lors de la mise en œuvre de la FRA. Afin d'améliorer la collecte des données, la réunion a formulé la conclusion et la décision suivantes :

***APIRG/24 Conclusion 24/08***                      ***Mise en œuvre de l'espace aérien AFI avec libre choix de routes AFI (AFI FRA)***

**Il est conclu que,**

**Afin de favoriser une mise en œuvre harmonisée de FRA AFI dans les délais impartis, les États qui ne l'ont pas encore fait, renseignent la check-list d'analyse des lacunes dans les zones de libre choix de routes (Free Route Area - FRA) et à la transmettre d'urgence aux Bureaux régionaux de l'OACI, en utilisant l'outil d'enquête fourni :**

**[https://www.surveymonkey.com/r/Preview/?sm=3CzP166ETNuFuWD9Otd2CNEEJJetf9yXt\\_2FWdFvCzfsWZO7XUx\\_2B\\_2BWJ6ivGBKffJKJ](https://www.surveymonkey.com/r/Preview/?sm=3CzP166ETNuFuWD9Otd2CNEEJJetf9yXt_2FWdFvCzfsWZO7XUx_2B_2BWJ6ivGBKffJKJ)**

*APIRG/24 Décision 24/09*

*Mise en œuvre de l'espace aérien AFI avec libre choix de routes (AFI FRA)*

**Il est décidé que,**

**Afin de favoriser une mise en œuvre harmonisée de la zone de libre choix de route (FRA) de la région AFI dans les délais impartis, la réunion approuve le projet CONOPS FRA AFI figurant à l'Appendice 3E du présent rapport.**

#### **ARMA, RVSM et sécurité opérationnelle**

3.1.10. La réunion a reçu le rapport sur la sécurité RVSM dans l'espace aérien de la région AFI. Le rapport contenait les résultats de l'évaluation du risque de collision de 2019, la charge de surveillance pour la région AFI, les progrès de la mise en œuvre de la procédure de décalage latéral stratégique (SLOP) et l'identification des aéronefs non approuvés exploités en dehors de la région AFI. Le rapport complet consolidé sur la surveillance de l'espace aérien et le report est fourni au point 4 de l'ordre du jour du présent rapport sur les autres initiatives de navigation aérienne.

#### **Mise en œuvre du SAR dans la région AFI et développement du Plan SAR**

3.1.11. La réunion a reçu une mise à jour de l'état d'avancement de la mise en œuvre du système de recherche et de sauvetage (SAR) de la région AFI, la mise en œuvre des plans d'action élaborés à partir des ateliers SAR interrégionaux 2019- 2020 ainsi que l'atelier sur le Système de Suivi de la Détresse assisté par Satellite organisé par le groupe d'atelier conjoint (JWG) en 2021.

3.1.12. Notant avec satisfaction que la première ébauche du plan SAR de la région AFI a été complétée, la réunion a approuvé la première édition du plan SAR de la région AFI telle que présentée à l'**Appendice 3F** du présent rapport. En ce qui concerne la promotion de la mise en œuvre des dispositions de la première édition du Plan SAR de la région AFI, la réunion a formulé la décision suivante :

*APIRG/24 Décision 24/ 10: Amélioration des services de recherche et de sauvetage dans la région AFI*

**Il est décidé que,**

**Afin d'avoir une mise en œuvre améliorée et harmonisée des services de recherche et de sauvetage dans la région AFI :**

- a) **Le plan de recherche et de sauvetage de la région AFI figurant à l'Appendice 3F du présent rapport est approuvé ; et**
- b) **Les États sont priés d'harmoniser leurs plans SAR nationaux avec le plan SAR régional d'ici le 30 septembre 2022.**

### **Attribution et revue des codes de radar de surveillance secondaire dans la région AFI (ASCAAR)**

3.1.13. La réunion a été informée que le projet ASCAAR avait atteint la phase finale et serait prêt à être mis en œuvre à partir du 2 décembre 2021. Ceci après l'achèvement d'une période d'essai qui a commencé le 7 octobre 2021 et a duré soixante (60) jours. Afin d'assurer une transition harmonisée et sûre vers le Plan de gestion de code (CMP) nouvellement adopté, la réunion a formulé la conclusion suivante :

*APIRG/24 Conclusion 24/ 11 Mise en œuvre du Plan de gestion de Code SSR de la région AFI*

**Il est conclu que,**

**Afin d'assurer une mise en œuvre harmonieuse du Plan de gestion de code SSR AFI adopté, les États sensibilisent toutes les parties prenantes au Plan de gestion de code SSR de la région AFI, en vue de leur préparation à la mise en œuvre du 2 décembre 2021.**

### **Étude des compétences ATS**

3.1.14. L'équipe de projet a fourni une mise à jour de l'état d'avancement de l'étude sur les compétences des ATS (ATSCS), en notant que la question des compétences des ATC méritait toujours une attention particulière. Tout en tenant compte des enseignements tirés de la période de pandémie, l'équipe de projet a revu l'outil d'enquête et l'a fait circuler à nouveau auprès des groupes cibles. Malgré tous ces efforts, le taux de réponses a été faible. La réunion a noté qu'afin de permettre l'achèvement de l'ATSCS, les États sont instamment priés de coordonner de toute urgence la réponse de leurs ANSPs au questionnaire d'enquête.

### **Mise en œuvre de la navigation basée sur les performances (PBN)**

3.1.15. La réunion a noté que la faible progression de la mise en œuvre des PBN dans la Région était due à l'absence d'une approche harmonisée. La réunion a encouragé les États à profiter des conditions actuelles de faible trafic dues aux effets de la COVID-19 sur les voyages, pour mettre en œuvre des opérations de montée et de descente continues (CCO/CDO).

3.1.16. En outre, il a été noté que les délais fixés par APIRG pour la mise en œuvre des RNAV/5, RNP/2 et RNP/4 dans le secteur En-route avaient expiré. La nécessité de revoir les délais et de fournir un forum pour le processus afin d'assurer une approche harmonisée pour la mise en œuvre a été soulignée. Par conséquent, afin de favoriser le processus de mise en œuvre de ces spécifications de route dans la région, la réunion a formulé la conclusion et la décision suivantes :

*APIRG/24 Conclusion 24/12*

*Optimisation de la structure des routes ATS dans l'espace aérien en-route de la région AFI*

**Il est conclu que,**

**Afin d'optimiser la structure des routes ATS dans l'espace aérien en route de la région AFI et de favoriser la mise en œuvre harmonisée des RNAV/5, RNP/4 et RNP/2 :**

- a) **Les États/ANSP, l'IATA et l'AFRAA doivent collaborer et mener une enquête sur l'équipement des aéronefs dans la région AFI afin de faciliter la mise en œuvre et la planification des spécifications de navigation des opérations en route (RNAV/5, RNP/2 et RNP/4) d'ici le 31 mars 2022 ;**
- b) **Les États, en coordination avec l'OACI, l'IATA, l'AFRAA et l'AFPP, identifient les routes principales reliant les paires de villes principales dans l'espace aérien supérieur et le transit vers/depuis les aéroports pour la mise en œuvre de RNAV/5, RNP/2 et RNP/4 d'ici le 31 octobre 2022 ;**
- c) **Les Bureaux régionaux de l'OACI et l'AFPP organisent, d'ici la fin juin 2022, un atelier sur la conception de l'espace aérien RNAV/5, RNP/2 et RNP/4 et assistent les États à développer leurs capacités en vue des approbations des règlements RNP requises et dans l'implémentation des activités, pour une mise en œuvre sûre et à temps de la RNP dans la région AFI.**

*APIRG/24 Décision 24/13*

*Amélioration de la mise en œuvre du CCO/CDO*

**Il est décidé que,**

**Afin d'améliorer la mise en œuvre continue des CCO/CDO à l'appui des PBN, et de promouvoir l'approche de mise en œuvre harmonisée,**

- a) **L'AFPP, CANSO et les Bureaux régionaux de l'OACI mènent une enquête sur la mise en œuvre des CCO/CDO.**
- b) **Les États qui ne l'ont pas encore fait, confirment l'état de mise en œuvre de leur CCO/CDO en fournissant aux Bureaux régionaux respectifs de l'OACI des copies des procédures publiées.**

### **Formalisation de la Structure et du Manuel de l'Atlantique Sud (SAT)**

- 3.1.17. La réunion a pris note des termes de référence (TdRs) révisés du Groupe de Pilotage de l'Atlantique Sud (SSG), du Groupe de gestion de la mise en œuvre du SAT (IMG) et du Groupe de supervision du SAT (SOG), ainsi que de l'élection des Officiels du Groupe SAT le 29 octobre 2021.
- 3.1.18. La structure et le Manuel du SAT, qui serviront de cadre à la gouvernance du Groupe, ont été présentés et approuvés. Le document a été dûment approuvé. En vue de promouvoir l'opérationnalisation du Groupe, la réunion a formulé la conclusion suivante :

***APIRG/24 Conclusion 24/14      Adoption d'une Structure et d'un Manuel formalisés du SAT***

**Il est conclu que,**

**Afin d'établir et de rendre opérationnelle une structure formelle pour la fourniture d'améliorations ATS dans tout l'Atlantique Sud, la structure et le Manuel SAT figurant à l'Appendice 3G du présent rapport sont approuvés comme cadre de gouvernance du Groupe SAT.**

### **Coopération et Coordination Civile/Militaire**

- 3.1.19. La réunion a noté l'importance de considérer l'engagement du personnel au plus haut niveau de l'État, sur les questions de coopération civile/militaire. Une recommandation a été formulée pour que les États envisagent de mettre en place de toute urgence des comités de coopération civile/militaire et des conseils d'administration nationaux de haut niveau pour résoudre les problèmes liés à l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA) et à l'espace aérien à usage spécial (SUA). L'importance de l'incorporation des nouvelles dispositions contenues dans le Doc 10088 de l'OACI, *Manuel de coopération civile/militaire en matière de gestion du trafic aérien*, a été discutée et la conclusion suivante a été formulée :

**Il est conclu que,**

**Afin de promouvoir une mise en œuvre harmonisée des dispositions du Manuel de coopération civile/militaire en matière de gestion du trafic aérien (Doc 10088 de l'OACI) dans la région AFI :**

- a) Les États doivent organiser des séminaires de sensibilisation, des ateliers, une planification conjointe et la fourniture de services, le cas échéant, sur la coopération entre civils et militaires ;**
- b) Les États doivent réquérir l'assistance des Bureaux régionaux de l'OACI, si nécessaire, pour la mise en œuvre d'activités et de programmes civils/militaires spécifiques ;**
- c) Les États doivent examiner les espaces aériens à usage spécial (SUA) existants afin de faciliter la mise en œuvre de la FUA ; et**
- d) Les États doivent s'engager auprès des autorités militaires concernées afin d'améliorer la disponibilité des FUA, sur la base des données de post-mise en œuvre des directives de planification des vols.**

### **Coordination de l'ATM**

3.1.20. Les résultats de la réunion de coordination de la gestion du trafic aérien (ATM), qui s'est tenue virtuellement du 28 juin au 2 juillet 2021, ont été communiqués à la réunion. Les nombreuses actions en suspens des réunions de coordination précédentes sont préoccupantes et les États concernés ont été invités à accélérer la mise en œuvre des activités correspondantes.

3.1.21. La réunion a également noté qu'il y avait encore des défaillances de coordination de haut niveau entraînant des écarts de hauteur importants (LHD) dans la région d'intersection entre les régions AFI et MID (la Corne de l'Afrique). En conséquence, les États concernés ont été invités à prendre en compte l'importance de la participation aux forums de coordination comme moyen d'éliminer ces conditions dangereuses.

### **Mise en œuvre des recommandations du Groupe d'action tactique (GAT)**

3.1.22. La réunion a été informée des recommandations de la 13<sup>ème</sup> réunion du Groupe d'action tactique (TAG/13) qui s'est tenue le 26 octobre 2021. Des préoccupations ont été soulevées quant au faible niveau de mise en œuvre des recommandations des précédentes réunions du TAG, notamment les réunions TAG/11 et TAG/12 tenues respectivement en 2019 et 2020. La réunion a ensuite exhorté les États concernés à considérer l'importance d'accélérer la mise en œuvre des recommandations.

## État d'avancement de la mise en œuvre des projets d'exploitation des aéroports et des éléments ASBU

- 3.1.23. La réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre des projets relatifs à l'exploitation des aéroports et aux éléments ASBU et a pris note des progrès réalisés par les Equipes projets dans la rédaction des documents de projet.

### Suivi de la mise en œuvre du GRF

- 3.1.24. La réunion a pris note de l'outil de suivi de la mise en œuvre du nouveau format de report des conditions de surface de piste (GRF). Il a été développé par l'OACI sur la base du plan d'action de mise en œuvre du GRF et de l'état de mise en œuvre fourni par les États aux Bureaux régionaux de l'OACI. La réunion a convenu de la conclusion suivante :

*APIRG/24 Conclusion 24/ 16*

*Mise en œuvre et suivi du GRF*

**Il est conclu que,**

**Afin d'assurer une mise en œuvre efficace du nouveau format de report des conditions de surface de piste (GRF), les États doivent continuellement informer les Bureaux régionaux de l'OACI de l'état d'avancement de la mise en œuvre, y compris des difficultés rencontrées.**

- 3.1.25. L'ASECNA a présenté une note de travail décrivant les dispositions mises en place dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau format de report des conditions de surface de pistes (GRF), y compris le nouveau format SNOWTAM dans ses États membres, ainsi que les difficultés rencontrées dans les activités de mise en œuvre, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre du SNOWTAM et de certaines dispositions de la Circulaire 355. Le Secrétariat a fourni plus d'éclaircissements et de conseils sur les questions soulevées par l'ASECNA et a encouragé les États et les organisations à demander un soutien si nécessaire, pour une mise en œuvre rapide des dispositions du GRF.

### Mise en œuvre du processus de Prise de décision en collaboration aux aéroports (A-CDM)

- 3.1.26. La réunion a noté l'importance du partage des informations opérationnelles en temps réel entre toutes les parties prenantes de l'aéroport pour la prise de décision collaborative (CDM) afin d'économiser les coûts attribués aux consommations de carburant et aux retards. La réunion a également noté que la formation et la sensibilisation sont également essentielles pour la mise en œuvre de l'A-CDM. La réunion a formulé la décision suivante :

*APIRG/24 Décision 24/17*

*Mise en œuvre du processus de prise de décision en collaboration aux aéroports (A-CDM)*

**Il est décidé que,**

**Pour favoriser la mise en œuvre du processus de prise de décision en collaboration aux aéroports (A-CDM), les Bureaux régionaux de l'OACI, en collaboration avec des parties prenantes comme CANSO, organisent des ateliers sur l'A-CDM d'ici juin 2022 et encouragent les États à y participer.**

### **Panel - Les 3A – Mieux reconstruire**

3.1.27. La réunion a été informée de la session spéciale du panel introduite par l'AAO/SG4 comme une nouveauté, qui a fourni une plate-forme d'échanges entre Directeurs d'Exploitation et Cadres supérieurs de l'industrie et des fournisseurs de services, ayant permis d'avoir des contributions cruciales dans la planification et la mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne dans la région AFI. La réunion a noté que les 3A (compagnies aériennes, aéroports et services de navigation aérienne) disposent de la plus grande part des ressources disponibles ; de part leur responsabilité en matière de planification, la mise en œuvre des infrastructures du système de navigation aérienne, les activités d'investissement, la coordination des aspects techniques et opérationnels, et la disponibilité des ressources financières et humaines. La réunion, notant l'important retour d'information du panel et la nécessité de s'assurer que le groupe soutient les 3A, a formulé la conclusion suivante :

*APIRG/24 Conclusion 24/ 18*

*Mise en place de meilleurs systèmes de navigation aérienne*

**Il est conclu que,**

**Afin d'améliorer les systèmes de navigation aérienne, l'OACI doit organiser des séminaires sur les innovations, les technologies émergentes et les modèles d'entreprise en tirant parti des avantages de l'intelligence artificielle, du Big Data et de la numérisation, etc. pour faciliter la modernisation de la fourniture de systèmes et de services de navigation aérienne dans la région et soutenir les objectifs des Déclarations de Yamoussoukro (YD), du Marché unique du transport aérien africain (SAATM) et de la Zone de libre-échange continentale africaine (AfCFTA).**

### **Plan AFI de navigation aérienne (Doc 7474 OACI)**

- 3.1.28. La réunion a été informée que les volumes I et II approuvés du Plan AFI de navigation aérienne électronique (eANP), disponibles sur les sites web des Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, requièrent de la part des États certaines informations essentielles.
- 3.1.29. En outre, la réunion a rappelé que la structure de la sixième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), en conjonction avec le cadre actualisé d'ASBU disponible sur le portail GANP de l'OACI, rend nécessaire la modification des priorités régionales pour la mise en œuvre de l'ASBU, afin de les aligner sur les éléments ASBU modifiés.

### **Mise en œuvre de la sixième édition du GANP dans la région AFI**

- 3.1.30. La réunion a évalué les nouveaux changements apportés à la 6<sup>ème</sup> édition du GANP qui incluent, mais ne sont pas limités au format, au contenu du cadre du Block constitutif de base (BBB), aux fils révisés, au remplacement des domaines d'amélioration de la performance (PIA) et aux trois nouveaux groupes (nouveaux modules, modules modifiés et modules restructurés). La réunion a recommandé de sensibiliser les États à ces nouvelles dispositions et a formulé la décision suivante :

***APIRG/24 Décision 24/ 19***

***Mise en œuvre de la sixième édition du plan mondial de navigation aérienne (GANP) dans la région AFI***

**Il est décidé que,**

**Afin de favoriser la mise en œuvre du Plan mondial de navigation aérienne, les Bureaux régionaux de l'OACI organisent un atelier sur les éléments de l'ASBU contenus dans la sixième édition du GANP d'ici le 30 juin 2022.**

### **La Base de données AFI des carences de la navigation aérienne (AANDD)**

- 3.1.31. La réunion a pris note des progrès réalisés dans le développement de la plate-forme AANDD et des dispositions prises par le Secrétariat pour fournir une formation aux États. Les États qui n'ont pas encore désigné de points focaux pour utiliser la plate-forme ont été encouragés à le faire dès que possible.

### **Termes de référence (TdR), Composition et Programme de travail futur du Sous-groupe AAO**

- 3.1.32. Le Sous-groupe a examiné ses termes de référence, dans le but d'identifier les domaines à améliorer pour soutenir efficacement les activités supplémentaires entreprises par le Groupe et pour faire des recommandations à APIRG.

### **3.2. Résultats de la Quatrième réunion du Sous-groupe Infrastructure et gestion de l'information d'APIRG (IIM/SG4)**

3.2.1. La Réunion a été informée que la quatrième réunion du Sous-groupe Infrastructure et gestion de l'information d'APIRG (IIM/SG4) s'est tenue virtuellement du 31 août au 3 septembre 2021. Deux cent quatre-vingt-dix (290) participants de trente-deux (32) États, cinq (5) fournisseurs de services de navigation aérienne (ASECNA, ATNS, GCAA, KCAA et SODEXAM), l'Association internationale des compagnies aériennes (IATA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs aériens (IFATCA) et les Bureaux régionaux de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF) et l'Afrique orientale et australe (ESAF) ont assisté à la réunion. La réunion a examiné neuf (09) points de l'ordre du jour.

#### **Élection du Président et du Vice-président du Sous-groupe**

3.2.2. La réunion a rappelé les dispositions du Manuel de procédures d'APIRG et a procédé à l'élection du Président et du Vice-président du sous-groupe. La réunion a formulé la décision suivante :

*APIRG/24 Décision 24/ 20*

*Élection du Président et du Vice-président du Sous-groupe IIM*

**Il est décidé que,**

**Afin de guider le travail du Sous-groupe IIM, Mme Anne Njeri Gitau du Kenya et M. Issoufou Abdoulaye du Niger sont élus respectivement Présidente et Vice-président du Sous-groupe IIM.**

#### **MISE EN ŒUVRE DES PROJETS REGIONAUX**

##### **Plan directeur des projets IIM/SG**

3.2.3. La réunion a salué le travail accompli par le Sous-groupe concernant le développement du Plan directeur de l'IIM pour suivre les activités des projets de l'IIM et fournir des rapports trimestriels. La réunion a pris note du développement du cadre logique pour les projets IIM et a souligné certains défis, principalement liés aux activités des projets et aux résultats attendus.

##### **Rapports des États sur la planification et la mise en œuvre**

3.2.4. La réunion a été informée que peu d'Etats ont effectivement répondu aux questionnaires des projets envoyés par le Secrétariat. La réunion a reconnu les défis posés par la disponibilité des données de planification et de mise en œuvre des Etats dans la région AFI. La réunion a donc chargé le Secrétariat d'explorer d'autres

mécanismes comme alternative aux enquêtes pour la collecte de données. La décision suivante a été formulée :

***APIRG/24 Décision 24/ 21***

***Collecte d'informations sur les activités de planification et de mise en œuvre des États***

**Il est décidé que,**

**Afin d'améliorer la disponibilité des données sur les activités de planification et de mise en œuvre des États, le Secrétariat explore d'autres mécanismes comme alternatives aux enquêtes.**

- 3.2.5. En outre, la réunion a convenu que la nomination par les États d'un Coordonnateur national pour la planification et la mise en œuvre (NCPI) ainsi que de points focaux pour chaque domaine technique faciliterait la coordination des activités d'APIRG et de ses organes subsidiaires. La réunion a formulé la conclusion suivante :

***APIRG/24 Conclusion 24/ 22***

***Nomination des Coordonnateurs nationaux et des Points focaux des États membres***

**Il est conclu que,**

**Afin de faciliter la coordination des activités d'APIRG et de ses organes subsidiaires, les États désignent un Coordonnateur national pour la planification et la mise en œuvre (CNPI) ainsi que des Points focaux dans chaque domaine technique (AOP, ATM/SAR, AIM, CNS et MET) et communiquent leurs coordonnées aux Bureaux régionaux de l'OACI d'ici mars 2022.**

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

- 3.2.6. La réunion a été informée de l'état d'avancement du projet AIM 1 - *Évaluation et développement du système de gestion de la qualité appliqué à l'AIM*, et du projet AIM 2 - *Mise en œuvre des systèmes d'échange d'informations aéronautiques (AIXM)*. La réunion a demandé au Nigéria, Coordinateur du projet AIM 3, de confirmer sa volonté de continuer à diriger ce projet et de désigner un Coordinateur d'équipe pour le projet.

### **Communication aéronautique, Navigation, Surveillance et Infrastructure du Spectre et Systèmes (CNS)**

- 3.2.7. La réunion a été informée des progrès réalisés par les projets liés au CNS. Un travail considérable a été accompli en ce qui concerne les livrables du Projet COM 5 de l'IIM, qui comprenait notamment l'évaluation des cyber menaces potentielles pour les services ANS, l'analyse des cadres de cyber sécurité et de cyber résilience existants, et l'élaboration du cadre de cyber sécurité et de cyber résilience ANS de la région AFI.

- 3.2.8. La réunion n'a pas reçu de rapport sur le Projet COM 1 - *Mise en œuvre de la communication sol/sol (ATS/DS, AIDC, VoIP)*, le Projet COM 2 : *Mise en œuvre de la communication sol/sol, visant à assurer le flux de données du trafic opérationnel et la gestion de l'information (FPLs, OPMETS, NOTAM)* ; et le Projet COM 4 - *Mise en œuvre d'une infrastructure de télécommunication interopérable sans faille*. La réunion a formulé la conclusion suivante :

*APIRG/24 Conclusion 24/ 23*

*Coordination des projets IIM*

**Il est conclu que,**

**Afin de garantir une coordination et une mise en œuvre appropriées des projets présentant des difficultés de coordination :**

- a) le Nigéria, le Mali et le Togo confirment leur volonté de continuer à diriger les projets AIM 3, COM 2, COM 1 et COM 4 respectivement, et à désigner des Experts qualifiés pour coordonner ces projets d'ici le 31 mars 2022 ;
- b) Le Secrétariat procédera à leur remplacement si aucune réponse n'est reçue des États concernés.

#### **Météorologie aéronautique (MET)**

- 3.2.9. La réunion a pris note des progrès réalisés par le projet MET 1 relatif à la mise en œuvre de service d'information sur les phénomènes météorologiques en route (SIGMET) et du QMS/MET dans la région AFI. Un certain nombre de réalisations ont été faites concernant la mise en œuvre du QMS, la conduite des tests régionaux AFI sur les SIGMET et les développements concernant la mise à jour du guide SIGMET AFI et des procédures de tests SIGMET. La réunion a souligné la nécessité d'accélérer la mise à jour du guide SIGMET AFI et d'assurer sa disponibilité sur le site web de l'OACI. La réunion a formulé la décision suivante:

*APIRG/24 Décision 24/ 24*

*Guide AFI SIGMET et procédure de tests SIGMET*

**Il est décidé que,**

**Afin d'aider les Etats/Organisations à fournir des informations SIGMET conformément aux SARPs de l'OACI, le Guide AFI SIGMET contenu dans l'Appendice 3H et la Procédure AFI de tests SIGMET contenue dans l'Appendice 3I sont approuvés.**

- 3.2.10. En outre, la réunion a soulevé le besoin d'évaluer les compétences du personnel météorologique aéronautique dans la région AFI. En conséquence, la décision suivante a été formulée :

*APIRG/24 Décision 24/25*

*Évaluation des compétences du personnel météorologique aéronautique*

**Il est décidé que,**

**Afin d'améliorer les compétences du personnel de météorologie aéronautique des États, le Projet MET 1 du Sous-groupe IIM, en coordination avec les États, élabore un processus d'évaluation des compétences du personnel de météorologie aéronautique dans la région AFI.**

- 3.2.11. La réunion a été mise à jour sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du modèle IWXXM dans la région AFI, et a en outre discuté de la question liée à la traduction des données OPMET du code alphanumérique traditionnel (TAC) au format IWXXM. Les préoccupations concernant les dispositions des services de traduction, en particulier, le manque d'accords de traduction a été noté. La réunion a donc formulé la conclusion suivante :

*APIRG/24 Conclusion 24/ 26*

*Accords de traduction du code alphanumérique traditionnel (TAC) au format IWXXM*

**Il est conclu que,**

**Dans le cadre de la diffusion des données OPMET au format IWXXM dans la région AFI :**

- a) **Les Etats qui n'ont pas la capacité de générer des données OPMET au format IWXXM sont encouragés à établir des accords bilatéraux avec les Etats qui ont la capacité IWXXM pour la traduction de leurs données OPMET TAC au format IWXXM.**
- b) **Les BRDO de Dakar et de Pretoria, en coordination avec le Secrétariat, élaborent d'ici le 30 juin 2022 un plan régional officiel pour soutenir la mise en œuvre de l'IWXXM dans la Région et de formaliser un accord bilatéral pour la réalisation des essais d'opérationnalisation de l'IWXXM entre les deux IROG et leur ROC correspondant ; et**
- c) **Le Secrétariat enregistre les plans régionaux à des fins de suivi, tienne à jour la liste des accords et rende l'information disposition sur le site web public de l'OACI.**

- 3.2.12. La réunion a été informée des progrès réalisés par le Projet MET 2, y compris les actions entreprises en rapport avec la conclusion 23/28 d'APIRG/23 concernant le développement de plans de contingence sur les cendres volcaniques et la réalisation d'un exercice sur les cendres volcaniques dans la région AFI. La réunion a noté qu'un

atelier a été organisé sur l'exercice sur les cendres volcaniques, et que le Plan de Contingence AFI sur les Cendres volcaniques (AFI VACP) a été révisé. La réunion a convenu de la décision suivante :

***APIRG/24 Décision 24/ 27***

***Approbation du Plan de Contingence AFI sur les Cendres volcaniques***

**Il est décidé que,**

**Afin de fournir aux États/Organisations des lignes directrices et des procédures normalisées pour la fourniture d'informations aux compagnies aériennes et aux aéronefs en route avant et pendant une éruption volcanique, le Plan de Contingence ATM sur les Cendres volcaniques de la région AFI, édition 2021 (AFI VACP, Ed 2021) figurant à l'appendice 3I est approuvé.**

- 3.2.13. En outre, la réunion a reçu une mise à jour sur les activités en cours liées à la préparation de l'exercice sur les cendres volcaniques qui sera mené dans la région AFI d'ici la fin de l'année. À cet égard, la réunion a examiné le projet d'orientations et de directives opérationnelles relatives à l'exercice sur les cendres volcaniques. Suite aux discussions sur la question, la réunion a convenu de la décision suivante :

***APIRG/24 Décision 24/ 28***

***Approbation des instructions opérationnelles et des directives AFI relatives à l'exercice sur les cendres volcaniques***

**Il est décidé que,**

**Dans le cadre de la conduite de l'exercice sur les cendres volcaniques dans la région AFI, les instructions opérationnelles relatives à l'exercice sur les cendres volcaniques (AFI VOLCEX OPINS) et les directives relatives à l'exercice sur les cendres volcaniques figurant à l'Appendice 3K sont approuvées.**

- 3.2.14. La réunion a discuté du rapport sur l'état d'avancement du projet MET 3 relatif à la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 3 relatives aux exigences en matière de météorologie spatiale dans la région AFI. Il a été noté que les documents d'initialisation du projet (termes de référence, portée, objectifs, tâches, etc.) ont été développés. En outre, un questionnaire d'enquête a été élaboré et distribué aux États. La décision suivante a été formulée :

***APIRG/24 Décision 24/ 29***

***Adoption des termes de référence du Projet MET 3 et des résultats attendus du projet pour 2021-2022.***

**Il est décidé que,**

**Les termes de référence proposés pour le projet MET 3 et les livrables associés contenus dans l'Appendice 3L sont approuvés.**

## **MISE EN ŒUVRE DES ELEMENTS ASBU**

### **Dispositions de la sixième édition du GANP**

- 3.2.15. La réunion a été mise à jour sur la 6<sup>ème</sup> édition du GANP et les éléments d'ASBU relatifs aux domaines AIM, CNS et MET. La nécessité pour la région AFI d'évaluer les éléments prioritaires du bloc 1 pour la mise en œuvre a été soulignée.
- 3.2.16. Un document présenté par l'Afrique du Sud a mis en évidence l'impact de la 6<sup>ème</sup> édition du GANP sur les plans nationaux actuels des Etats, les projets des Etats et d'APIRG et les mécanismes de compte rendu. Il appelle à la révision des plans nationaux ASBU des Etats ainsi que des références ASBU des projets de l'AAO et de l'IIM en relation avec le GANP.
- 3.2.17. Prenant note des changements importants introduits par la 6<sup>ème</sup> édition du GANP, la réunion a identifié le besoin pour la région AFI d'aligner le plan régional de navigation aérienne sur le GANP. À cet égard, la réunion a convenu de la décision suivante.

*APIRG/24 Décision 24/ 30*

*Alignement du plan régional de navigation aérienne sur la 6<sup>ème</sup> édition du GANP*

**Il est décidé que,**

**Afin d'assurer la cohérence entre le plan régional AFI de navigation aérienne et le GANP :**

- a) **Le Secrétariat coordonne avec les Equipes de projets des Sous-groupes de l'AAO et de l'IIM pour identifier les éléments applicables de l'ASBU pour la région AFI, d'ici le 31 juillet 2022 ; et**
  - b) **Le Secrétariat coordonne l'élaboration d'un projet de plan régional révisé de mise en œuvre de la navigation aérienne en vue de son intégration dans le volume III de l'AFI eANP.**
- 3.2.18. La réunion a demandé aux Equipes de projets d'aligner leurs références de projets avec les groupes, fils et éléments ASBU. A cette fin, la décision suivante a été formulée ;

*APIRG/24 Décision24/ 31*

*Alignement des projets sur les références de l'ASBU dans le GANP*

**Il est décidé que,**

**Afin d'intégrer les changements introduits par la 6<sup>ème</sup> édition du GANP et son impact sur les plans régionaux et nationaux, les Coordinateurs des équipes de Projets alignent les références des projets sur les groupes, fils et éléments de la 6<sup>ème</sup> édition du GANP d'ici le 31 mars 2022.**

**Incorporation de la recherche, du développement et de l'innovation (RDI) dans le programme de travail d'APIRG**

- 3.2.19. L'Afrique du Sud a rappelé les possibilités et les défis liés aux technologies numériques et attire l'attention de la communauté de la gestion du trafic aérien (ATM) sur le Concept opérationnel de l'ATM mondial de l'OACI (Doc 9854) pour qu'elle adopte les technologies numériques, les consultations et les engagements précoces pour élaborer une approche stratégique de la recherche, du développement et de l'innovation (RDI) dans l'ATM afin de contribuer à la mise en œuvre des modules ASBU et d'autres exigences opérationnelles AFI.
- 3.2.20. La réunion a discuté de l'introduction de la recherche, du développement et de l'innovation (RDI) dans l'aviation. L'accent a été mis sur la nécessité d'aligner la recherche entre les parties prenantes de l'aviation des États AFI pour préparer l'avenir, partager les expériences pertinentes et sensibiliser les membres aux avantages potentiels. La réunion a formulé la décision suivante :

***APIRG/24 Décision 24/ 32***

***Incorporation de la recherche, du développement et de l'innovation (RDI) dans le programme de travail d'APIRG***

**Il est décidé que,**

**Afin d'aider les États AFI à effectuer la mise en œuvre des exigences opérationnelles et des éléments ASBU, les programmes de travail d'APIRG et de ses organes auxiliaires soient modifiés pour inclure des activités liées à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI).**

- 3.2.21. La réunion a discuté du travail en cours pour améliorer la base de données des carences de la navigation aérienne de la région AFI (AANDD), dans le but de rendre le système plus convivial et adapté à son objectif. Le Secrétariat a informé la réunion que la formation des points focaux des États et des organisations sera effectuée dès que la nouvelle version du système sera disponible.
- 3.2.22. La réunion a noté avec inquiétude le niveau élevé d'indisponibilité des données OPMET suite à la présentation des rapports des deux banques régionales de données OPMET (BRDO) de Dakar et de Pretoria. Conformément à la Conclusion 20/43

d'APIRG/20 relative au Plan d'action pour supprimer les carences de la navigation aérienne dans le domaine MET et à la Conclusion 21/24 d'APIRG/21 relative à la disponibilité des données OPMET dans les banques de données OPMET de la région AFI, un atelier a été organisé par le Secrétariat en juin 2021 et un groupe d'Experts<sup>1</sup> a été chargé d'élaborer un plan d'actions correctives qui a été examiné par le Sous-groupe. La réunion a formulé la conclusion suivante, appelant à la mise en œuvre dudit plan d'actions correctives :

***APIRG/24 Conclusion 24/ 33***

***Mesures visant à améliorer la disponibilité des données OPMET dans la région AFI***

**Il est conclu que,**

**Afin de traiter les questions de sécurité liées à l'indisponibilité des données OPMET :**

- a) Les États/Organisations mettent en œuvre les mesures prévues dans le Plan d'actions AFI relatif à la disponibilité des OPMET figurant à l'Appendice 3M et fournissent un rapport trimestriel au Secrétariat ; et**
- b) Le Secrétariat coordonne la mise en œuvre du Plan d'action AFI de disponibilité des OPMET et fournisse un soutien si nécessaire.**

3.2.23. Il a été rappelé à la réunion les nouvelles dispositions relatives au GRF et les implications qui en résultent pour le Tableau MET II-2 de la Partie V de l'eANP de la région AFI Volume II. Le tableau MET II-2 prévoit actuellement que le Centre météorologique d'aérodrome doit fournir l'état de la piste comme information supplémentaire dans les METAR/SPECI. Cependant, les nouvelles dispositions relatives à la mise en œuvre des dispositions liées au GRF suppriment cette exigence. En outre, la réunion a noté avec préoccupations qu'afin d'améliorer la fourniture des observations et des prévisions requises par les Centres MET d'aérodrome, un certain nombre d'États de la région AFI sont tenus de mettre à jour leurs informations contenues dans le tableau MET II-2. La réunion a donc formulé la conclusion suivante:

***APIRG/24 Conclusion 24/ 34***

***Examen du Tableau MET II-2 de la partie V de l'eANP AFI Vol II***

**Il est conclu que,**

**Afin d'améliorer la disponibilité des données OPMET dans la Région, les États sont instamment priés de mettre à jour la liste des informations OPMET requises dans le tableau MET II-2 de l'eANP Volume II Partie V.**

---

<sup>1</sup> ASECNA, Kenya et Afrique du Sud

### **Poursuite du Projet de CODEVMETAFI**

- 3.2.24. La réunion a été informée de la révision du projet CODEVMET AFI afin d'assurer sa pertinence par rapport aux défis rencontrés par les Etats. Les principaux objectifs du projet révisé sont d'aider les États à améliorer leurs fonctions de surveillance des services MET, d'aider les fournisseurs de services MET à se conformer aux SARPs de l'OACI et à mettre en œuvre le système de gestion de la qualité dans les services MET.
- 3.2.25. La réunion a également été informée des documents et annexes révisés du projet CODEVMET AFI qui ont été approuvés par la deuxième réunion du Comité de pilotage (SC/2) pour une mise en œuvre au début de 2022. La réunion a formulé la conclusion suivante :

*APIRG/24 Conclusion24/ 35*

*Poursuite du projet CODEVMET AFI*

**Il est conclu que,**

**Afin d'améliorer les activités de supervision de la sécurité des États dans le domaine de la météorologie, les États et les Organisations sont invités à participer à la mise en œuvre du projet relatif au développement coopératif des services météorologiques aéronautiques dans la région AFI (CODEVMET AFI).**

### **Examen du mandat et du programme de travail du Sous-groupe**

- 3.2.26. La réunion a mis à jour les termes de référence (TdRs) et le programme de travail du Sous-groupe IIM d'APIRG. En particulier, la réunion a mis à jour les méthodes de travail du Sous-groupe en rappelant les dispositions de la conclusion 23/17 qui demandait au Président et au Vice-président du Sous-groupe de l'IIM d'APIRG de convoquer des réunions trimestrielles de coordination des PTCs pour évaluer les progrès et identifier les défis. La réunion a également révisé et complété le programme de travail du Sous-groupe. La décision suivante a été formulée :

*APIRG/24 Décision24/ 36*

*Termes de référence de l'IIM/SG d'APIRG*

**Il est décidé que,**

**Pour compléter les méthodes de travail du Sous-groupe IIM en ce qui concerne la coordination périodique par le Président et le Vice-président, les termes de référence actualisés du Sous-groupe IIM figurant à l'Appendice 3N du présent rapport est approuvé.**

### **État d'avancement de la mise en œuvre de l'AMHS**

- 3.2.27. L'ASECNA a présenté à la réunion l'état de mise en œuvre du Système de Gestion des Messages des services de la circulation aérienne (AMHS) dans ses centres ainsi que le projet de déploiement en cours. Elle a également informé qu'avec l'assistance des Bureaux régionaux de l'OACI à Lima et Dakar et après coordination et coopération entre l'ASECNA et DECEA (Brésil) pendant la période COVID-19, la première connexion AMHS entre l'Amérique du Sud et l'Afrique a été activée et est opérationnelle.
- 3.2.28. L'Afrique du Sud a informé les participants de la mise en œuvre d'un système de communication sol/sol (AMHS et AFTN) visant à assurer le flux de données opérationnelles sur le trafic et la gestion de l'information. L'État est en train de remplacer le système AFTN/AMHS actuel par un nouveau système qui assurera la fourniture continue du service requis, comme prévu dans le plan régional de navigation aérienne.
- 3.2.29. La réunion a apprécié positivement ces progrès permettant un gain en capacité opérationnelle et en disponibilité des circuits et des données et a encouragé les Etats et les Organisations à poursuivre leurs efforts dans la mise en œuvre de l'AMHS, tout en procédant à la migration sécurisée en TCP/IP dans le cadre du projet COM 2 de l'IIM. L'équipe dudit projet est invitée à accélérer la conduite des activités connexes. La réunion a convenu de ce qui suit :

***APIRG/24 Conclusion 24 / 37                      Mise en œuvre de l'AMHS dans la région AFI***

**Cela, afin d'assurer l'interopérabilité des systèmes AMHS dans la région AFI :**

**Il est conclu que ;**

**Afin d'assurer l'interopérabilité des systèmes AMHS dans la région AFI ;**

- a) Les Etats poursuivent leurs efforts dans la mise en œuvre de l'AMHS, tout en procédant à la migration sécurisée en TCP/IP, des liaisons bilatérales entre centres adjacents, afin de garantir l'interopérabilité des systèmes AMHS de la région AFI et pour ce faire ;**
- b) L'Equipe du projet COM 2 finalise les documents du projet pour le 31 mars 2022 au plus tard et accélère ensuite la mise en œuvre conformément au calendrier des activités du sous-groupe.**

- 3.2.30. La réunion a également noté qu'une coordination accrue est nécessaire entre les parties prenantes pour la migration des liaisons bilatérales sous le protocole TCP/IP, une condition préalable nécessaire permettant aux centres équipés d'établir des liaisons AMHS de bout en bout. La réunion a appelé les États et les Organisations à renforcer

leur coopération par le biais d'arrangements techniques bilatéraux et multilatéraux et à planifier et organiser des formations sur l'AMHS.

***APIRG/24 Conclusion 24/ 38***

***Renforcer la coopération pour une mise en œuvre efficace de l'AMHS dans la région AFI***

**Il est conclu que ;**

**Afin d'assurer la mise en œuvre effective de l'AMHS dans la région AFI, les Etats/Organisations sont invités à :**

- a) renforcer, par le biais d'arrangements bilatéraux et multilatéraux, leur coopération en vue d'une mise en œuvre efficace, coordonnée et sûre de l'AMHS, condition préalable au déploiement du segment terrestre du réseau de télécommunications aéronautiques (ATN) et à cette fin ;**
- b) conclure des accords techniques détaillant les processus et procédures d'interconnexion entre les systèmes de l'AMHS ; et**
- c) planifier et mener avec l'industrie, d'ici août 2022, la formation nécessaire au déploiement et au fonctionnement sécurisé de l'AMHS dans la région AFI, et rendre compte aux organes subsidiaires de l'APIRG pour évaluation.**

### **3.3. Carences de la navigation aérienne dans la région AFI**

3.3.1. L'Afrique du Sud a présenté un document soulignant les défis rencontrés lors de l'opérationnalisation de la base de données des carences de la navigation aérienne de la région AFI. Le document a également soulevé des préoccupations concernant l'inaccessibilité du système, le manque de formation sur l'AANDD et le Questionnaire de Protocole d'audit USOAP.

3.3.2. Le Secrétariat a informé la réunion des progrès réalisés dans l'opérationnalisation de la base de données AFI des carences de la navigation aérienne (AANDD). Dans le cadre de l'amélioration de la base de données, les Bureaux régionaux de l'OACI ont entrepris de moderniser l'ensemble du système, afin de le rendre plus convivial et de l'adapter aux besoins opérationnels. À cet égard, une nouvelle version du système a été conçue et son développement a récemment été finalisé. Cette nouvelle version est plus interactive et offre plus de fonctionnalités telles que la soumission de preuves, de plans d'actions correctives. L'atelier pour les Etats/Organisations est prévu du 23 au 24 novembre 2021. Les lettres d'invitation ont été envoyées en conséquence. Entre-temps, un examen global de la liste des domaines minimum de report a été achevé. La réunion a pris note des réalisations et a convenu de ce qui suit :

***APIRG 24 Décision 24/39***

***Approbation de la liste révisée des domaines minimum de report ANS***

**Il est décidé que,**

**Afin de soutenir la mise en œuvre de la méthodologie uniforme pour l'identification, l'évaluation et la notification des carences :**

- a) La liste révisée des domaines minimum de report figurant à l'Appendice 30 est approuvée.
- b) Les États qui ont besoin d'aide pour utiliser l'AANDD peuvent s'adresser aux Bureaux régionaux de l'OACI pour obtenir conseils et assistance.

**POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : SURVEILLANCE DE L'ESPACE AERIEN**

- 3.3.3. La réunion a eu une mise à jour sur le niveau de mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG/23 relatives à la surveillance de l'espace aérien dans la région AFI et à l'établissement de rapports. La réunion a noté avec appréhension que malgré l'appel continu, la réponse aux lettres aux États reste faible. Il en résulte peu de données reçues par l'Agence régionale africaine de surveillance (ARMA) à inclure dans les calculs de l'évaluation du risque de collision (CRA).
- 3.3.4. D'autre part, la réunion a noté avec satisfaction l'amélioration du CRA comme indiqué dans le Tableau 1. (CRA/14 a enregistré le meilleur niveau depuis neuf ans) :

*Tableau 1 : Comparaison entre CRA 13 et CRA 14, mettant en évidence l'estimation du risque et le niveau cible de sécurité (TLS).*

<b>Espace aérien AFI - Heures de vol annuelles estimées = 552 756 heures</b> <i>(note : heures estimées sur la base des données de l'échantillon de trafic 2019)</i>			
<b>Source du risque</b>	<b>Estimation du risque</b>	<b>TLS</b>	<b>Remarques</b>
<u>RMACG 13 Risque total (CRA PRÉCÉDENT)</u>	<u><math>75.4 \times 10^{-9}</math></u>	<u><math>5.0 \times 10^{-9}</math></u>	<u>Au-dessus du TLS</u>
<u>Risque technique</u>	<u><math>7.74 \times 10^{-10}</math></u>	<u><math>2.5 \times 10^{-9}</math></u>	<u>Inférieur au TLS technique</u>
<u>Risque opérationnel</u>	<u><math>10.2 \times 10^{-9}</math></u>	-	-
<u>Risque total</u>	<u><b><math>10.9 \times 10^{-9}</math></b></u>	<u><math>5.0 \times 10^{-9}</math></u>	<u><b>Au-dessus du TLS</b></u>

*Tableau 2 représente un rapport d'évaluation du risque de collision sur neuf ans pour la région, de 2010 à 2019.*

<b>CRA</b>	<b>TLS VERTICAL TOTAL DÉPASSÉ D'UN FACTEUR DE</b>
<b>CRA 14 2019</b>	<b>3.3</b>
<b>CRA 13 2018</b>	<b>15.0</b>

<b><u>CRA 12 2017</u></b>		<b><u>11.7</u></b>
<b><u>CRA 11 2016</u></b>		<b><u>7.3</u></b>
<b><u>CRA 10 2015</u></b>		<b><u>28.2</u></b>
<b><u>CRA 9 2014</u></b>		<b><u>12.7</u></b>
<b><u>CRA 8 2013</u></b>		<b><u>6.3</u></b>
<b><u>CRA 7 2012</u></b>		<b><u>1.6</u></b>
<b><u>CRA 6 2011</u></b>		<b><u>4.7</u></b>
<b><u>CRA 5 2010</u></b>		<b><u>6.6</u></b>
<b><u>POSC CRA (2008-2009)</u></b>		<b><u>6.2</u></b>

Tableau 2 : Rapport annuel CRA AFI sur 9 ans indiquant le TLS

- 3.3.5. La réunion a demandé à la République Centrafricaine, à Djibouti, à l'Érythrée, au Malawi, au Niger, au Tchad et au Togo de désigner des Points focaux pour les exigences liées au RVSM (Reduced Vertical Separation Minima), telles que les approbations RVSM pour les aéronefs enregistrées par l'État et les plans de surveillance de la hauteur.
- 3.3.6. La réunion a noté que les rapports sur les grandes déviations en hauteur (LHD) ont diminué en général dans la région AFI, à l'exception de la région autour de la Mer Rouge qui croise la région MID. La réunion a donc exhorté les États concernés (Éthiopie, Érythrée, Somalie et Djibouti) à participer à la réunion de haut niveau, qui sera convoquée par l'OACI au premier trimestre de 2022, dans le but de trouver une solution durable aux défaillances de la coordination.
- 3.3.7. La réunion a également noté qu'une majorité d'États, lorsqu'ils envoient des données sur les flux de trafic RVSM, n'utilisent que l'ARMA F4 et excluent les F1, F2 et F3, et a exhorté les États à utiliser tous les formulaires si nécessaires.
- 3.3.8. La réunion a noté que la procédure de décalage latéral stratégique (SLOP) permet de réduire de 38,19 % le taux de collisions dues à la perte de la séparation longitudinale et verticale prévue. Elle sert de filet de sécurité dans les espaces aériens RVSM et PBCS (Performance Based Communication and Surveillance) lorsque la séparation verticale ou longitudinale a été perdue. Les régions d'information de vol (FIR) d'Addis-Abeba, d'Asmara, du Cap, de Gaborone, de Lilongwe, de Nairobi et de Windhoek ont ensuite été encouragées à mettre en œuvre le SLOP dès que possible, quel que soit leur statut de surveillance, et de préférence avant le 30 juin 2022.
- 3.3.9. La réunion a approuvé la demande d'ARMA de créer une page web sur le site de l'OACI pour la publication des informations essentielles d'ARMA, notamment sur le RVSM et le PBCS.

- 3.3.10. La réunion a recommandé qu'ARMA, en coordination avec l'OACI, organise un atelier de sensibilisation à la collecte de données RVSM d'ici février 2022.
- 3.3.11. En ce qui concerne les questions liées au PBCS, la réunion a noté que les États ont commencé à utiliser les nouveaux formulaires F2 et F3 RVSM/PBCS et a particulièrement félicité l'Éthiopie qui a commencé à délivrer des agréments PBCS (RCP/RSP) à ses opérateurs enregistrés dans l'État.
- 3.3.12. Afin d'améliorer la sécurité dans l'espace aérien RVSM AFI et de réduire le nombre de CRA, la réunion a formulé la conclusion et la décision suivantes ;

*APIRG/24 Conclusion 24/ 40*                      *Atteinte du niveau cible de sécurité de l'espace aérien RVSM AFI*

**Il est conclu que,**

**Afin de réaliser des réductions dans le calcul du niveau cible de sécurité et d'améliorer le CRA,**

- a) Toutes les 27 FIR sont appelées à soumettre les formulaires F1, F2, F3 et F4 de données de sécurité RVSM 2021 avant le 25 février 2022, conformément aux dispositions de l'OACI ;**
- b) Les 49 États AFI doivent désigner des points focaux pour le RVSM et informer l'ARMA à l'aide du formulaire F1 avant le 31 décembre 2022 ;**
- c) Les États sont encouragés à commencer à délivrer des agréments PBCS (RCP/RSP) aux opérateurs intercontinentaux enregistrés dans leur État,**
- d) L'Éthiopie, l'Érythrée, l'Afrique du Sud, le Botswana, le Malawi, le Kenya et la Namibie sont invités à mettre en œuvre le SLOP dès que possible, quel que soit leur statut de surveillance.**

*APIRG/24 Décision 24/ 41*                      *Création d'un site web de publication ARMA*

**Il est décidé que,**

**Pour améliorer l'accès aux informations d'ARMA, l'OACI établit un lien entre son site web et le site web d'ARMA pour permettre aux parties prenantes d'accéder facilement aux informations sur le RVSM et le PBCS.**

**POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR :                      AUTRES INITIATIVES EN  
MATIÈRE DE NAVIGATION  
AÉRIENNE**

**4. INITIATIVES DE L'INDUSTRIE ET AUTRES QUESTIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE**

**Fly Net Zero d'ici 2050-ATM (IATA) et évaluation de l'empreinte carbone réalisée dans le cadre de la mise en œuvre des projets CNS / ATM (ASECNA)**

- 4.1. L'IATA a présenté à la réunion la résolution de ses compagnies aériennes membres en faveur de l'élimination nette des émissions de carbone d'ici 2050. Cette résolution a été adoptée lors de la 77<sup>ème</sup> Assemblée Générale annuelle de l'IATA, qui s'est tenue à Boston, aux États-Unis, le 4 octobre 2021.
- 4.2. Cette résolution met le transport aérien en conformité avec les objectifs de l'accord de Paris - *limiter le réchauffement de la planète à 1,5°C*. Elle prend note des projections actuelles qui estiment que la demande de voyages aériens de passagers en 2050 dépassera 10 milliards de personnes et que les émissions de carbone qui en résulteront entre 2021 et 2050, sur une trajectoire "business as usual", s'élèveront à 21,2 gigatonnes de CO<sub>2</sub>. L'atténuation des émissions de carbone sera un énorme défi technologique. Le succès nécessitera les efforts coordonnés de l'ensemble du secteur, y compris les compagnies aériennes, les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les fabricants, ainsi qu'un soutien important des pouvoirs publics.
- 4.3. La réunion a été informée que cet objectif de zéro émission de carbone pourrait être atteint grâce à l'utilisation de carburant d'aviation durable (65 %), à l'investissement dans de nouvelles technologies d'aéronefs (13 %), à l'amélioration continue de l'infrastructure et de l'efficacité opérationnelle de l'ATM (3 %) et à l'utilisation de compensations de carbone approuvées (19 %).
- 4.4. L'ASECNA a également présenté un document sur les résultats d'une étude d'impact environnemental qui a été menée dans le cadre de la mise en œuvre des projets CNS/ATM. Elle a expliqué les méthodologies et les résultats obtenus par l'ASECNA dans le cadre de son programme A-SBAS, pour lequel une réduction nette d'au moins 140 000 tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> par an en moyenne sera attendue sur la période 2025-2045. L'étude indique également que la mise en œuvre du concept de "Direct Routing" dans la FIR de Brazzaville a été rendue possible grâce à la capacité de surveillance ADS-B basée dans l'espace, qui permet aux compagnies aériennes de réaliser des gains de temps de vol significatifs et de réduire ainsi les émissions de CO<sub>2</sub>.
- 4.5. L'ASECNA a encouragé les ANSPs, les exploitants d'aéroports ainsi que tous les autres acteurs concernés par la mise en œuvre de projets CNS/ATM, à considérer le programme A-SBAS car il présente l'avantage supplémentaire de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>.
- 4.6. Notant que les présentations de l'IATA et de l'ASECNA sur les questions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> concernent l'objectif stratégique 5 de l'OACI (*protection de l'environnement*), la réunion a formulé la décision suivante :

*APIRG/24 Décision 24/ 42*

*Évaluation, mesure et suivi des émissions de carbone*

**Il est décidé que,**

**Afin d'assurer un processus coordonné pour l'évaluation, le développement et la collecte de données sur les émissions de carbone, les propositions de l'IATA sur les "défis de la quantification de l'efficacité opérationnelle de l'ATM et des infrastructures" et de l'ASECNA sur "l'évaluation de l'empreinte carbone dans le cadre de la mise en œuvre des projets CNS/ATM" doivent être soumises à l'examen du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI.**

#### **Feuille de route ATFM de Mombasa**

- 4.7. La réunion a noté l'état de la mise en œuvre de la feuille de route ATFM de MOMBASA initiée par la CANSO pour la fourniture et la garantie d'opérations sans couture en Afrique. La réunion a approuvé la feuille de route ATFM de Mombasa en tant que document d'orientation pour la mise en œuvre des procédures ATFM dans la région AFI. Notant les avantages obtenus par les États et les ANSPs, qui font déjà partie du programme, la réunion a encouragé les autres à embrasser l'initiative et a formulé la conclusion suivante :

*APIRG/24 Conclusion 24/ 43*

*Feuille de route ATFM de MOMBASA de la CANSO*

**Il est conclu que,**

**Afin de favoriser une approche harmonisée pour assurer des opérations sans couture en Afrique, les États, les ANSPs et les parties prenantes de l'industrie qui ne font pas encore partie du programme sont encouragés à adopter l'initiative et à s'efforcer d'y participer.**

#### **Cyber sécurité de l'ATM**

- 4.8. Sous ce point de l'ordre du jour, l'ASECNA a soumis à la réunion pour discussion une note de travail sur les questions de cyber sécurité et de résilience du système ATM. Il a été noté qu'en même temps que les connexions bilatérales sous le protocole TCP/IP sont maintenant une nécessité pour établir des connexions AMHS, partager des données de surveillance et déployer le SWIM, l'impact d'une cyber-attaque peut se propager à un nombre croissant de systèmes interconnectés. Dans ce contexte, les questions de cyber sécurité deviennent de plus en plus des questions collectives, car il s'agit d'une responsabilité partagée, d'où la nécessité d'une stratégie cybernétique harmonisée dans la région AFI pour le CNS/ATM.

- 4.9. La réunion a noté les initiatives prises par l'ASECNA et les progrès réalisés par le projet COM5 de l'IIM, et a convenu de la nécessité de renforcer la coopération entre les États et l'industrie (fournisseurs de services et systèmes CNS/ATM), afin de traiter les questions de cyber sécurité relatives aux procédures communes pour l'identification des menaces, la formation, l'évaluation des performances des systèmes, les risques, l'analyse de la sécurité informatique, les audits et le contrôle, les exercices de test d'intrusion, etc. La conclusion suivante a été formulée

***APIRG/24 Conclusion 24/ 44***

***Cyber sécurité et résilience des systèmes  
CNS/ATM***

**Il est conclu que,**

**Afin d'aborder les questions de cyber sécurité :**

- a) Les États/Organisations sont encouragés à promouvoir la culture de la cyber sécurité et la résilience des systèmes CNS/ATM dans toutes les parties de l'industrie de l'aviation civile par le développement de politiques de cyber sécurité soutenues par un plan national ;**
- b) Les fournisseurs de services (compagnies aériennes, exploitants d'aéroports, ANSPs, etc.) élaborent des plans pour mettre en œuvre la politique nationale susmentionnée et collaborent avec l'industrie pour résoudre les problèmes de cyber sécurité ; et**
- c) Le projet COM5 de l'IIM, avec le soutien du Secrétariat et de l'industrie, identifie et organise les formations nécessaires.**

#### **Systemes d'aéronefs télé pilotés (RPAS)**

- 4.10. La réunion a noté le travail effectué par CANSO Afrique pour s'assurer que les ANSP africains comprennent l'impact de l'introduction de nouveaux entrants dans l'industrie, en particulier l'utilisation des RPAS dans la région africaine.

#### **FRM et Culture Sécurité**

- 4.11. Le travail effectué par les membres de la CANSO pour s'assurer que les ANSPs en Afrique mettent en place des initiatives de sécurité, en accord avec les décisions du RASG-AFI et d'APIRG, a été reconnu.

#### **Stratégie de communication de la région AFI**

- 4.12. Une mise à jour a été faite sur le développement de la stratégie de communication entre l'Afrique, l'Extrême-Orient et l'Océan Indien qui est sous le Projet de Communication 3 du Sous-groupe IIM dirigé par l'Afrique du Sud. La réunion a noté les objectifs et l'importance de la stratégie de communication AFI, qui doit servir de lien entre le GANP pour les systèmes ATM/CNS (Doc. 9750) et le plan de navigation aérienne AFI. En outre, elle fournit un cadre commun harmonisé et intégré au sein de

la région AFI qui permettra une évolution rentable et centrée sur l'utilisateur des systèmes de communication. Il a été demandé à la réunion d'inciter les États à répondre au questionnaire du Projet de Communication 3, ce qui permettra de mieux comprendre l'environnement opérationnel actuel de la région AFI.

### **La surveillance en Afrique du Sud**

- 4.13. La réunion a été informée de l'état des activités de surveillance en cours en Afrique du Sud. Notant les améliorations apportées par la couverture de surveillance avec la WAM et l'ADS-B ainsi que le développement de la stratégie de surveillance nationale Sud-africaine, les États AFI ont été invités à déployer les systèmes de surveillance les plus récents et à partager les informations concernant les développements de la surveillance afin d'assurer une couverture de surveillance complète dans la région AFI.

### **4.2. Activités régionales et interrégionales**

#### **Validation en vol des procédures de vol aux instruments (IFP)**

- 4.14. Sous ce point de l'ordre du jour, l'ASECNA a présenté à la réunion ses systèmes, déployés pour la validation des procédures de vol aux instruments (IFP) en vol. A ce titre, un programme de formation pour les pilotes et les ingénieurs de bord a été développé et dispensé avec le soutien de l'AFPP et de l'industrie aux Etats-Unis et en Allemagne, ainsi qu'un nouvel avion d'étalonnage acquis avec un logiciel adapté à cette activité. L'exemple du traitement et de la levée d'un SSC identifié pendant un ICVM, lié à la validation en vol des procédures de vol aux instruments à l'aéroport Félix Houphouët Boigny en Côte d'Ivoire, a été cité pour prouver la pertinence du système.
- 4.15. La réunion a apprécié positivement cette réalisation majeure dans la capacité de validation en vol des procédures de vol aux instruments et a encouragé les États à profiter des programmes de validation en vol de l'ASECNA, qui a renouvelé sa disponibilité pour soutenir la région.

#### **Enseignements tirés de la mise en œuvre des plans de contingence à l'ASECNA**

- 4.16. L'ASECNA a informé la réunion des leçons tirées de la mise en œuvre des plans de contingence nationaux. La réunion a noté l'équipement par l'ASECNA, de tous les Centres susceptibles de gérer les contingences, d'une station de travail dédiée équipée d'une base spatiale ADS/B, de moyens de communication air/sol par CPDLC (Controller Pilot Datalink Communications) et HF et enfin de liaisons ATS/DS pour les besoins de la coordination sol/sol avec tous les Centres adjacents.

- 4.17. La réunion a noté que suite à l'activation du plan d'urgence de Ndjamena en avril 2021, les faits majeurs suivants ont été constatés :
- 80% des avions qui ont survolé la FIR de Ndjamena étaient équipés de l'ADS/B et ont bénéficié du service de surveillance ;
  - En raison de l'absence de couverture HF dans certaines zones, certains aéronefs n'ont pas pu établir de contact radio par HF et ont survolé l'espace aérien malgré le fonctionnement du CPDLC ;
  - Certains avions utilisant l'IFBP de l'IATA dans la région AFI ont opéré sur des routes non autorisées et des niveaux de vol non assignés avec le plan de secours. Dans tous les centres de l'ASECNA, le CPDLC est mis en œuvre en tant que principal moyen de communication en remplacement du VHF et du HF.
- 4.18. La réunion a pris note du retour d'information de l'ASECNA et a encouragé les États et les ANSPs à s'engager dans la pratique de l'échange de données de surveillance entre centres ATS adjacents afin d'améliorer la gestion des plans de contingence. Elle a également encouragé les compagnies aériennes à utiliser les CPDLC pour les communications air/sol lorsqu'ils sont disponibles pour obtenir de l'ATC des autorisations et d'autres informations utiles pour leur vol.
- 4.19. La réunion a apprécié l'ASECNA pour la rapidité avec laquelle elle a coordonné et communiqué avec l'équipe de coordination des contingences (CCT) ATM de la région AFI pendant l'activation des plans de contingence en 2021 et a encouragé les autres États et les ANSPs à faire de même.

#### **Droits et frais de traitement des autorisations de survol (OVFC)**

- 4.20. La réunion a noté avec préoccupations que les États continuent de facturer des frais administratifs pour le traitement des autorisations de survol (OVFC), certains États rendant même obligatoire l'engagement d'agents tiers pour le traitement. Il a été souligné que ces frais ont été mis en œuvre sans aucune réglementation, consultation ou procédure régulière, certaines compagnies aériennes ont été obligées de contourner certaines FIR en raison de ces frais, augmentant ainsi la consommation de carburant, le temps de vol et les émissions de CO<sub>2</sub> au détriment de l'environnement.
- 4.21. Il a également été noté que les redevances OVFC sont mises en œuvre contrairement à l'article 15 de la Convention de Chicago et aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI sur le principe des redevances. Reconnaissant que l'absence ou la faiblesse des cadres réglementaires en matière de régulation économique dans la région a aggravé la prolifération des taxes et redevances OVFC, la réunion a formulé la conclusion suivante :

***APIRG/24 Conclusion 24/ 45***

***Droits et frais d'autorisation de survol (OVFC)***

**Il est conclu que,**

**Afin d'améliorer le respect de l'article 15 de la Convention de Chicago,**

- a) Les États sont encouragés à mettre en œuvre les principes et les politiques de l'OACI en matière de redevances d'utilisation concernant les redevances des services de navigation aérienne, les redevances aéroportuaires, les taxes et les redevances sur le carburant, et à traiter la question de la facturation de frais d'administration pour les demandes d'autorisation de survol (OVFC) et l'institution d'agents tiers, afin d'éviter la duplication des frais pour les opérateurs ; et**
- b) Les États sont encouragés à mettre en place des cadres de réglementation économique indépendants, efficaces et transparents, avec un régulateur totalement autonome et indépendant, afin de mener à bien une réglementation économique efficace du secteur de l'aviation.**

**Processus d'autorisation de survol (OVFC)**

- 4.22. La réunion a rappelé la conclusion 23/09 d'APIRG qui exhorte les États à revoir les procédures d'autorisation pour les permissions OVFC afin de permettre des approbations rapides, de publier des processus simplifiés et standardisés grâce à l'automatisation pour soutenir le "File n Fly" et d'inclure une clause sur les permissions OVFC dans la BASA afin d'éviter le besoin de demandes OVFC.
- 4.23. La réunion a noté l'importance de mettre en œuvre des plates-formes en ligne en consultation avec les principales parties prenantes, notamment les compagnies aériennes et/ou leurs représentants. Cette reconnaissance du fait que les systèmes en ligne doivent avoir des dispositions pour la soumission de documents électroniques (par exemple, Word ou Excel, etc.) et la traçabilité des progrès comme exigence minimale des compagnies aériennes, a conduit à la formulation de la conclusion suivante :

***APIRG/24 Conclusion 24/ 46***

***Processus d'autorisation de survol (OVFC)***

**Il est conclu que,**

**Afin de simplifier et d'harmoniser les processus d'obtention d'une autorisation de survol dans l'ensemble de la région AFI :**

- a) Les États sont instamment priés de mettre en œuvre des processus d'autorisation d'OVFC en cas d'urgence afin d'éviter les perturbations des horaires du réseau des compagnies aériennes ;**

- b) **Les États signataires de l'Accord Infranational sur le transit de service aérien (IASTA) sont invités à mettre en œuvre le concept "File n Fly" ;**
- c) **Les États non signataires de l'IASTA sont invités à mettre en œuvre un processus "normalisé et simplifié" ; et**
- d) **Les États qui décident de mettre en œuvre un portail en ligne pour faciliter le processus d'autorisation des OVFC doivent le faire en consultation avec les utilisateurs, les compagnies aériennes, l'IATA, l'AFRAA et d'autres représentants des compagnies aériennes dans le cadre d'un processus décisionnel collaboratif (CDM).**

### **Recherche, développement et innovation (RDI)**

- 4.24. L'Afrique du Sud a présenté un document sur ses innovations en cours en matière de RDI, qui rappelle la résolution 26/2 de la 40<sup>ème</sup> session de l'Assemblée de l'OACI (Doc 10136, A40-EX), exhortant tous les États membres qui ont l'expérience dans l'introduction de l'innovation dans l'aviation civile et qui ont fait évoluer leurs méthodes réglementaires à mieux évaluer l'application de ces innovations et à partager leur expérience avec les autres États par l'intermédiaire de l'OACI. Les participants à la réunion ont noté que la pensée innovatrice et créative est essentielle pour résoudre les divers problèmes que l'industrie peut rencontrer actuellement ou à l'avenir, ainsi que pour aider les organisations à être agiles et efficaces dans leurs opérations quotidiennes. Par conséquent, en tant qu'effort pour organiser, structurer et gérer des solutions innovantes, la RDI est une exigence cruciale au sein de la région AFI.
- 4.25. Les opportunités technologies numériques telles que l'intelligence artificielle (IA), les services à distance - les Tours numériques, l'architecture orientée services (SOA), le logiciel en tant que service (SaaS), l'infrastructure en tant que service (IaaS) ou la plateforme en tant que service (PaaS), la réalité augmentée (AR)/réalité virtuelle (VR) et autres, ont le potentiel d'accélérer les objectifs d'amélioration de l'ATM, à savoir l'efficacité, la sécurité et la fiabilité du service. Ces objectifs peuvent être atteints grâce à la collaboration de chercheurs, d'universitaires, d'industriels, de régulateurs et d'autres parties prenantes au sein de la région AFI.
- 4.26. La réunion a été informée des détails du projet de recherche des services de navigation du trafic aérien sud-africain (ATNS), qui a initié le développement d'une application basée sur l'IA pour la gestion du trafic aérien et qui est actuellement en train de déployer l'application ATS à Distance (RATS) – Tours Numériques. L'application utilisera la vision par ordinateur comme technologie habilitante pour une partie du système de surveillance visuelle responsable de l'identification des objets capturés par les caméras haute résolution des tours et les capteurs situés dans et autour d'un aéroport.
- 4.27. La présentation a indiqué que, bien que la tendance soit à la réduction des dépenses en RDI, il existe de nouveaux produits qui peuvent être développés en interne ou en

collaboration avec d'autres partenaires industriels. Prenant acte du développement actuel en Afrique du Sud, les participants à la réunion ont été invités à promouvoir la RDI dans la région AFI afin de continuer à encourager les études ultérieures.

#### **Développement du "SBAS pour l'Afrique et l'Océan Indien"5 (A-SBAS)**

- 4.28. La réunion a pris note de la présentation de l'ASECNA sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du système de renforcement satellitaire pour l'Afrique et l'océan Indien" (A-SBAS). La réunion a été informée que le Groupe mixte sur les besoins des utilisateurs (JURG), une plate-forme de discussion établie sous les auspices de l'IATA et de l'A4E, a publié une note sur le SBAS en juin 2021, dans laquelle les compagnies aériennes ont adopté une position de soutien au déploiement des services SBAS dans le monde entier, et en particulier en Afrique, en tant que catalyseur clé pour le PBN, sans frais supplémentaires de navigation aérienne.
- 4.29. La note informait la réunion sur l'évolution du programme en trois phases ainsi que sur les détails techniques du système déployé et testé en service pré-opérationnel avec essai sur le terrain lors de démonstrations en vol effectuées le 27 janvier 2021 à l'aéroport international de Lomé-Tokoin (DXXX, Togo) avec un ATR42-300 de l'ASECNA.
- 4.30. Il a également été rappelé que, suite aux résultats de la réunion APIRG/23 sur la mise en œuvre effective de la conclusion APIRG 22/39, un atelier régional sur le SBAS, organisé par la CAFAC et le Secrétariat, s'est tenu du 4 au 5 mars 2021. Cet atelier, qui a rassemblé toutes les parties prenantes intéressées par la question, a formulé 12 recommandations, notamment l'organisation de séminaires et d'ateliers sur des sujets spécifiques aux SBAS.
- 4.31. La CAFAC a informé la réunion du démarrage effectif de l'étude d'analyse coûts/avantages pour la mise en œuvre du SBAS en Afrique. Il a été noté la collaboration efficace des parties concernées pour fournir au consultant les données nécessaires à la conduite de l'étude. Il a été rappelé qu'un atelier de validation sera organisé à la fin de l'étude et les Etats ont été encouragés à participer à cet atelier. La conclusion suivante a été formulée :

***APIRG/24 Conclusion 24/ 47***

***Participation au prochain atelier de validation de l'analyse coûts/avantages de la mise en œuvre du SBAS en Afrique.***

**Il est conclu que,**

**Afin de valider l'analyse coûts/avantages de la CUA/CAFAC sur la mise en œuvre du SBAS en Afrique, les États et les organisations sont invités à participer**

**à l'atelier de validation des résultats de l'étude sur la mise en œuvre du SBAS en Afrique.**

**La 6<sup>ème</sup> Edition du GANP**

- 4.32. La réunion a été informée des changements introduits par la 6<sup>ème</sup> édition du GANP et de l'impact qu'ils ont sur la région AFI en termes de plans nationaux et régionaux, de rapports et de référencement de l'ASBU ainsi que des projets actuels de l'AAO et de l'IIM.
- 4.33. La réunion a noté que la sixième édition du GANP a introduit un nouveau concept de cadre BBBs identifiant les services essentiels devant être fournis par les États conformément aux SARPS de l'OACI. Le GANP a également supprimé certains fils ASBU (ASEP, CCO, CDO et RPAS) et a introduit de nouveaux fils (COMI, COMS, CSEP, GADS et NAVS et avec DATM modifié en DAIM). La réunion a noté que ces changements doivent être alignés sur les dispositions de la conclusion 22/30 de l'APIRG/22.
- 4.34. En outre, la réunion a rappelé que l'AAO/SG et l'IIM/SG avaient discuté de la nécessité pour les plans nationaux ASBU des États d'être alignés sur la 6<sup>ème</sup> édition du GANP, et que des plans pour des ateliers et/ou de séminaires à organiser pour sensibiliser les États aux actions proposées à entreprendre soient développés. La réunion a convenu de la conclusion et de la décision suivantes :

*APIRG/24 Conclusion 24/ 48*

*Examen des plans nationaux ASBU*

**Il est conclu que,**

**Afin de s'assurer de l'alignement des plans nationaux ASBU sur la 6<sup>ème</sup> édition du GANP :**

- a) Les États doivent examiner et réaliser une analyse des écarts entre leurs plans nationaux ASBU et la sixième édition du GANP et modifier leurs plans nationaux en conséquence d'ici le 30 juin 2022 ; et**
- b) Les États doivent veiller à ce que le rapport sur l'état de mise en œuvre des ASBU soit aligné sur la sixième édition du GANP d'ici le 30 juin 2022.**

*APIRG/24 Décision 24/ 49*

*Examen des références ASBU des Projets AAO/SG et IIM/SG par rapport à la 6<sup>ème</sup> édition du GANP.*

**Il est décidé que,**

**Afin d'assurer l'alignement des références des projets ASBU,**

**Les Coordonnateurs des Equipes de Projets de l'AAO et de l'IIM examinent les références actuelles des projets et les alignent sur les groupes, fils et éléments de la 6<sup>ème</sup> édition du GANP d'ici le 30 juin 2022.**

**POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR :            RAPPORT ANNUEL DE  
NAVIGATION AÉRIENNE  
D'APIRG**

- 5.1. La réunion a été mise à jour sur le développement du rapport de navigation aérienne (ANR) de la région AFI. La réunion a pris note des difficultés rencontrées par l'Équipe chargée des rapports sur la navigation aérienne (AANRT) au cours des dernières années pour tenter de rassembler suffisamment de données et d'informations pour élaborer le RAN. Reconnaissant le travail effectué par l'Équipe AFI chargée des rapports sur la sécurité aérienne dans le passé, la réunion a recommandé que l'AANRT se réfère aux activités de cette équipe et développe des méthodologies similaires pour améliorer la collecte de données.
- 5.2. La réunion a également noté qu'il existe un certain nombre de domaines communs entre APIRG et RASG-AFI qui pourraient faire l'objet d'un rapport commun et les deux Groupes ont donc été encouragés à développer des méthodologies pour une coordination et un rapport consolidés. La réunion a donc formulé la conclusion suivante :

*APIRG/24 Conclusion 24/ 50            Publication du rapport annuel AFI sur la navigation aérienne*

**Il est conclu que,**

**Afin de promouvoir la publication rapide du rapport annuel de navigation aérienne AFI par l'Équipe de rapport de navigation aérienne des AFI (AANRT),**

- a) Les États et les Organisations sont encouragés à soutenir le travail de l'AANRT en fournissant au Secrétariat des informations sur la mise en œuvre des activités liées à la navigation aérienne et des ressources pour soutenir la publication du rapport ; et**
- b) Les États et les Organisations sont encouragés à désigner des points focaux pour assurer la coordination avec l'AANRT.**

**POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR :            EXAMEN ET MISE A JOUR DU MANUEL  
ET DU FUTUR PROGRAMME DE  
TRAVAIL D'APIRG ET DE SES ORGANES  
AUXILIAIRES**

**6. Révision et mise à jour du Manuel**

- 6.1. La réunion a examiné et mis à jour le Manuel de procédures d'APIRG, en particulier les termes de référence de l'APCC concernant l'extension de ses membres à l'industrie et a formulé la décision suivante :

*APIRG/24 Décision 24/ 51*

*Termes de référence de l'APCC dans le Manuel de procédures d'APIRG*

**Il est conclu que,**

**Afin d'élargir l'adhésion à l'APCC à l'industrie, représentée par l'IATA dans sa composition actuelle, les termes de référence actualisés de l'APCC dans le Manuel de procédure sont approuvés.**

**Programme de travail futur d'APIRG et de ses organes auxiliaires**

- 6.2. Sous ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat a présenté le projet de programme de travail futur d'APIRG et de ses organes subsidiaires, qui a été approuvé par la réunion. La décision suivante a été formulée :

*APIRG/24 Décision 24/ 52*

*Examen et approbation du programme de travail d'APIRG pour 2021-2022*

**Il est décidé que,**

**Le Groupe a approuvé le programme de travail et les activités d'APIRG et de ses organes subsidiaires pour 2021-2022, tels qu'ils figurent à l'Appendice 3P du présent rapport.**

**POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR :**

**AUTRES QUESTIONS**

- 7.1. Aucun sujet n'est abordé sous ce point de l'ordre du jour.

**PARTIE IV:**

**SEPTIEME REUNION DU GROUPE  
REGIONAL POUR LA SECURITE  
AERIENNE DE LA REGION AFI  
(RASG-AFI/7)**

**POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL ET ELECTION DU BUREAU**

- 1.1. La réunion a adopté l'ordre du jour et le programme de travail comme indiqué dans l'**Appendice 4A** du présent rapport. La liste des participants à la réunion RASG-AFI/7 est présentée à l'**Appendice 4B** du présent rapport.
- 1.2. Le Président de RASG-AFI, M. Gilbert Kibe, a présidé les délibérations sur ce point de l'ordre du jour. Compte tenu du fait que le mandat du Bureau actuel de RASG-AFI prendra fin en novembre 2021, la réunion a élu les membres du nouveau Bureau (composé du Président et de trois Vice-présidents), qui dirigeront les travaux du Groupe jusqu'à la fin de leur mandat en 2023. La réunion a reconnu les réalisations du Groupe et a remercié les membres du Bureau sortant pour le leadership dont ils ont fait preuve pendant leur mandat. La réunion a formulé la décision suivante :

*RASG-AFI/7 Décision 7/01*                      *Élection du Président, du Premier Vice-président et du Deuxième Vice-président de RASG-AFI*

**Il est décidé que,**

**Afin de diriger les activités du RASG-AFI, les personnalités suivantes ont été élues aux différents postes du groupe comme suit :**

<b>M. Latta Dokisime Gnama, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Togo</b>	<b>Président</b>
<b>M. Silas Udahemuka, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Rwanda</b>	<b>Premier vice-président</b>
<b>M. Iswarduth Pokhun, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile de Maurice</b>	<b>Deuxième vice-président</b>
<b>M. Kawai Blessing, (IATA)</b>	<b>Troisième vice-président</b>

**AGENDA ITEM 2: EXAMEN DES RESULTATS DES REUNIONS DU RASC/6 ET RASC/7 ET ETAT DE MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS ET DECISIONS DE RASG-AFI/6**

- 2.1 La réunion a exprimé son inquiétude quant à la nécessité pour le RASG-AFI de fournir à la CAFAC des données sur les États qui ont établi des politiques, des programmes et des plans de formation, afin que le Fonds de développement des ressources humaines

(HRDF) puisse être utilisé efficacement pour renforcer les capacités des ressources humaines dans la région. À cet égard, la réunion a formulé la conclusion et la décision suivantes :

*RASG-AFI/7 Conclusion 7/02*      *Révision des termes de référence (TdR) du Fonds de Développement des Ressources Humaines (HRDF).*

**Il est conclu que,**

**Afin d'utiliser efficacement le Fonds de développement des ressources humaines (HRDF) pour renforcer les capacités des ressources humaines dans la région, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) doit conclure la révision des termes de référence du HRDF et partager les résultats avec toutes les parties prenantes avant le 31 décembre 2021.**

*RASG-AFI/7 Décision 7/03*      *Fourniture de données sur les États qui ont mis en place des politiques, des programmes et des plans de formation.*

**Il est décidé que,**

**Afin d'utiliser efficacement le Fonds de développement des ressources humaines (HRDF) pour améliorer le renforcement des capacités dans la région, les SST du RASG-AFI sont invités à examiner et à fournir à la CAFAC des données sur les États qui ont établi des politiques, des programmes et des plans de formation, et à fournir une assistance à ceux qui doivent encore les établir.**

- 2.2 La réunion a noté qu'il n'y a qu'une seule Préoccupation significative de sécurité (SSC) en suspens dans la région RASG-AFI en Érythrée. Ce SSC a été identifié en 2010 dans le domaine de l'exploitation des aéronefs, en particulier en ce qui concerne la certification des opérateurs aériens. Il fait partie des sept SSCs les plus anciens au monde. L'existence continue de ce SSC est contraire aux objectifs de sécurité d'Abuja et à l'objectif du projet de SSC qui a été établi pour aider les États à agir rapidement. Une partie des défis importants affectant les efforts pour résoudre ou atténuer le SSC était le manque de volonté, la réticence ou le refus de l'État de solliciter ou d'accepter l'assistance des parties prenantes identifiées. Au vu de ces défis, la réunion a formulé la conclusion suivante :

*RASG-AFI/7 Conclusion 7/04*      *Résolution la Préoccupation significative de sécurité (SSC) en Érythrée*

**Il est conclu que,**

**Afin de résoudre la question du SSC en suspens en Érythrée d'ici le 30 juin 2022,**

- a) **Le Bureau ESAF de l'OACI est invité à travailler avec l'Érythrée pour la résolution du SSC existant par des mesures d'atténuation en suspendant ou en révoquant l'AOC délivré à tout opérateur aérien dans l'État ;**
- b) **L'OACI et ses partenaires sont instamment priés d'appuyer l'affectation de fonds provenant soit du SAFE, soit d'AFI Plan, soit d'autres partenaires financiers pour la mise en œuvre efficace des projets du Plan AFI, en particulier la résolution du SSC ou la prévention de nouveaux SSC ; et**
- c) **L'Érythrée est instamment prié de solliciter ou d'accepter l'assistance pour renforcer les efforts visant à résoudre le SSC existant et tout autre problème de sécurité identifié ; et pour stimuler une culture de sécurité positive, y compris le partage et l'échange de données et d'informations sur la sécurité, notamment par le biais de l'OLF de l'USOAP CMA et des lettres aux États, ainsi qu'avec la CAFAC.**

2.3 Les termes de référence (TdR) des organes contributeurs actuels de RASG-AFI (équipes de soutien à la sécurité, SST) <sup>2</sup>ont été amendés afin de mieux aligner leurs fonctions sur les objectifs et les cibles du Plan mondial pour la sécurité de l'aviation (GASP) actuel (*édition 2020-2022 du GASP*).

2.4 Les SST fonctionneront en coordination avec le comité de pilotage de RASG-AFI (RASC) et sous sa direction pour entreprendre des tâches par le biais de stratégies d'atténuation du plan régional de sécurité aérienne (AFI - RASP), sur la base de la collecte et du traitement de données et d'informations sur la sécurité. Ces stratégies d'atténuation sont axées sur le GASP, les initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) correspondantes et la feuille de route mondiale pour la sécurité de l'aviation (GASR) associée, qui contribuent à la réalisation des objectifs du GASP dans un format structuré pour toutes les parties prenantes.

2.5 La restructuration comprend quatre SST comme suit :

- Équipe de soutien du système de surveillance de la sécurité de l'État (SSO-SST).
- Équipe de soutien aux questions de sécurité opérationnelle (OSI-SST).
- Équipe de soutien du programme de sécurité de l'État (SSP - SST).
- Équipe de soutien des services de navigation aérienne (ANS - SST).

2.6 Dans le cadre de cette restructuration, la réunion a formulé la décision et la conclusion suivantes:

***RASG-AFI/7 Décision 7/05***

***Restructuration des organes contributeurs de RASG-AFI (SST)***

---

<sup>2</sup> Problèmes de sécurité importants (SSC), Principes fondamentaux de la surveillance de la sécurité (FSO), Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) et Questions de sécurité émergentes (ESI).

**Il est décidé que,**

**Afin de mieux aligner les fonctions des SST de RASG -AFI sur les objectifs et les cibles du Plan mondial pour la sécurité de l'aviation (édition 2020-2022 du GASP), facilitant ainsi la mesure des performances en ce qui concerne la mise en œuvre des objectifs du plan,**

- a) La restructuration proposée des SST et les mandats associés, tels que présentés à l'Appendice 4C, sont approuvés ;**
- b) Le Secrétariat doit conclure l'établissement et l'attribution des tâches pour l'élaboration et la mise en œuvre ultérieure du plan régional de sécurité de l'aviation de la région AFI (AFI-RASP) ; impliquant les États, l'industrie et les autres parties prenantes ; et**
- c) Le Manuel de procédures de RASG-AFI doit être révisé en conséquence pour refléter la restructuration.**

*RASG-AFI/7 Conclusion 7/06                      Restructuration des organes contributeurs (SST) de RASG-AFI*

**Il est conclu que,**

**Afin d'aligner les fonctions des SST de RASG-AFI sur les objectifs du Plan mondial pour la sécurité de l'aviation (édition 2020-2022 du GASP), facilitant ainsi la mesure des performances en ce qui concerne la mise en œuvre des objectifs du plan, les parties prenantes (États, CAFAC, RSOO, compagnies aériennes, exploitants d'aéroports, ANSPs ...) doivent participer activement aux fonctions et aux activités des SST, notamment en fournissant les ressources nécessaires.**

- 2.7 Afin d'assurer la cohérence entre le GASP et les objectifs de sécurité d'Abuja, la réunion a formulé la conclusion suivante :

*RASG-AFI/7 Conclusion 7/07                      Révision des objectifs de sécurité d'Abuja*

**Il est conclu que,**

**Pour assurer la cohérence entre le GASP et les objectifs de sécurité d'Abuja, la CAFAC, en collaboration avec les Bureaux régionaux de l'OACI et d'autres parties prenantes, révisé les objectifs de sécurité d'Abuja d'ici le 31 mars 2022 et s'assure qu'ils sont en harmonie avec les objectifs, les cibles et les indicateurs spécifiés dans l'édition actuelle du Plan mondial pour la sécurité de l'aviation (GASP).**

- 2.8 La réunion a pris note de l'état et des défis liés à la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja et des progrès accomplis. En outre, les plans de la CAFAC visant à

promouvoir et à adopter l'utilisation d'outils de collecte de données automatisés pour le suivi des objectifs de sécurité et de services de navigation aérienne ont été notés, ce qui a conduit à la formulation de la conclusion suivante :

*RASG-AFI/7 Conclusion 7/08      Mise en place d'un tableau de bord des performances*

**Il est conclu que,**

**Afin d'améliorer les rapports sur l'état de la mise en œuvre des objectifs d'Abuja en matière de sécurité et de navigation aérienne, la CAFAC doit établir un tableau de bord des performances pour la production de rapports et le suivi d'ici le 30 juin 2022.**

- 2.9 La réunion, en soulignant l'importance de développer des mécanismes pour la conduite de la supervision à distance, a noté la lenteur des progrès réalisés par les États dans ce domaine. La réunion a donc exhorté les États à établir un mécanisme d'évaluation des entités réglementées cohérent, structuré, fiable et opportun pour la mise en œuvre réussie d'une supervision à distance efficace. La conclusion suivante a été formulée :

*RASG-AFI/7 Conclusion 7/09      Développement d'un mécanisme de supervision de la sécurité à distance*

**Il est conclu que,**

**Afin d'explorer des méthodes alternatives pour assurer une conformité continue aux exigences réglementaires :**

- a) **Les États mettent en place un mécanisme formel pour la conduite d'activités efficaces et efficaces de supervision de la sécurité à distance et, par conséquent, modifient leurs manuels d'inspecteurs pour y inclure les procédures et processus correspondants ;**
- b) **États veillent à ce qu'une formation appropriée soit dispensée au personnel compétent des Autorités de l'aviation civile et de l'industrie participant aux activités de supervision de la sécurité à distance ; et**
- c) **Les États demandent l'assistance/les conseils des Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), d'autres États et organisations, dans la conduite de cette activité.**

**POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR :      RAPPORTS SUR LES ACTIVITÉS DE RASG-AFI**

- 3.1. Le Secrétariat a présenté l'état de mise en œuvre des activités, programmes et projets du RASG-AFI soutenus par le Plan AFI et d'autres partenaires d'assistance.

- 3.2. Le RASG-AFI met en œuvre ses activités principalement par le biais de ses organes contributeurs, plus précisément par les quatre SST actuellement établis. Il s'agit de :
- a) Principes fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO) ;
  - b) Préoccupations de Sécurité Importantes (SSC) ;
  - c) Problèmes de sécurité émergents (ESI) ; et
  - d) Enquête sur les accidents d'aéronefs (AIG).
- 3.3. La réunion a été informée que l'objectif principal est de répondre aux défis immédiats en matière de sécurité auxquels est confrontée la région RASG-AFI en facilitant et en fournissant un soutien dans le développement, la hiérarchisation et la mise en œuvre d'initiatives d'amélioration de la sécurité.
- 3.4. Afin de maximiser la synergie tout en évitant la duplication des efforts, les efforts des SST sont démultipliés, et complétés par des programmes d'assistance qui sont établis et mis en œuvre par d'autres parties prenantes, y compris les Equipes de soutien des Bureaux régionaux de l'OACI (ROST), le Plan AFI, le Programme d'inspection coopérative AFI de la CAFAC (AFI-CIS), les Communautés économiques régionales (REC), les RSOOs, les États et les partenaires de l'industrie.
- 3.5. La réunion a rappelé qu'avant l'avènement de la pandémie de COVID-19 en mars 2020, l'OACI et d'autres partenaires ont fourni une assistance principalement en effectuant des missions sur site dans les États. Par la suite, en raison des restrictions liées à la pandémie, l'assistance s'est largement faite par le biais de mécanismes de surveillance et d'activités virtuelles.
- 3.6. De plus, le suivi et la mesure des performances et des réalisations des Etats en matière de sécurité au cours de la période intermédiaire ont été négativement affectés par le nombre limité d'audits ou d'activités de validation de l'USOAP au cours de cette période. Par conséquent, les taux de mise en œuvre effective (EI) de l'USOAP n'ont pas changé au cours des deux dernières années environ.
- 3.7. D'autres défis notables entravent les progrès des projets SST à savoir :
- a) le financement limité ;
  - b) le refus ou la réticence de certains États de solliciter ou d'accepter une assistance ;
  - c) l'absence ou la limitation du partage et de l'échange de données et d'informations sur la sécurité ; et
  - d) la pandémie de la COVID-19 qui a encore aggravé les difficultés.
- 3.8. Prenant acte des délibérations ci-dessus, la réunion a convenu de la conclusion suivante:

***RASG-AFI/7 Conclusion 7/10***

***Projets et activités critiques de RASG-AFI***

**Il est conclu que,**

**Pour la mise en œuvre efficace et efficiente des activités, projets et activités critiques de RASG-AFI :**

- a) Les États sont encouragés à promouvoir et à renforcer le partage et l'échange de données et d'informations sur la sécurité ; et
- b) Les partenaires sont encouragés à maintenir, et dans la mesure du possible, à augmenter le soutien et l'assistance pour la mise en œuvre des projets et activités de RASG-AFI, avec une priorité sur la résolution du SSC en Erythrée.

### **SST sur les Fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO) et Projet FSO de AFI Plan**

3.9. L'objectif de ce SST et de ce projet est d'assister les États ayant un faible niveau de mise en œuvre effective (EI) des éléments critiques (CE) d'un système de supervision de la sécurité de l'État (SSO), tel qu'évalué dans le cadre de l'USOAP), à établir et mettre en œuvre un SSO efficace et durable. L'accent et la priorité sont d'aider les États à développer et à mettre en œuvre des plans d'actions correctives (PAC) USOAP efficaces, en mettant l'accent sur les "CEs d'établissement", à savoir :

CE-1 - Législation aéronautique de base;

CE-2 – Règlements d'exploitation spécifiques ;

CE-3 - Système et fonctions de l'État ;

CE-4 - Personnel technique qualifié ; et

CE-5 - Indications techniques, outils et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité.

3.10. La réunion a noté qu'à l'heure actuelle, la moyenne de l'EI de l'USOAP pour les États du Projet FSO du Plan AFI est de 30,1% en 2020. De toute évidence, conformément aux évaluations précédentes, davantage d'efforts et de ressources sont nécessaires pour assister les États, en particulier ceux qui n'ont jamais été audités et ceux dont l'EI est inférieur à 40 %.

### **SST sur les Préoccupations de sécurité significatives (SSC)**

3.11. L'objectif de cette SST est d'aider les États ayant des SSC non résolus, potentiels ou latents à mettre en œuvre des mesures correctives. L'accent et la priorité sont d'aider les États à développer et à mettre en œuvre des Plans d'actions correctives (PAC) efficaces de l'USOAP, en mettant l'accent sur les questions du protocole (PQs) liées aux SSC identifiés. Ce processus s'applique également lorsqu'il existe des preuves de l'existence de SSC potentiels ou latents. C'est le cas le plus fréquent dans les États où les EI sont faibles et où les activités de l'aviation sont importantes ou complexes.

- 3.12. Il a été noté avec inquiétude que le SSC en suspens dans la région RASG-AFI est le SSC en Érythrée dans le domaine de l'exploitation des aéronefs, plus précisément en ce qui concerne la certification des opérateurs aériens. Ce SSC, qui a été identifié il y a plus de dix ans, en 2010, est non seulement le plus ancien SSC en suspens au monde, mais il est également contraire aux objectifs de sécurité d'Abuja, qui prévoient notamment qu'un SSC doit être résolu dans les six mois suivant son identification.
- 3.13. Sur une note positive, la réunion a noté que le SSC identifié en Côte d'Ivoire en mars 2020 dans le domaine des services de navigation aérienne relatifs aux validations au sol et en vol des procédures de vol aux instruments publiées a été résolu en moins de quatre mois à compter de l'identification.

#### **SST sur les Problèmes de sécurité émergents (ESI)**

- 3.14. L'objectif de cette SST est de traiter les risques opérationnels. Elle a pour priorité de soutenir la mise en œuvre d'initiatives d'amélioration de la sécurité afin de réduire les risques d'accidents ou de décès associés aux catégories d'événements à haut risque (HRC) décrites dans le GASP. Les HRC sélectionnées sont la sécurité des pistes, la perte de contrôle en vol (LOC-I), l'impact sans perte de contrôle (CFIT) et la gestion de l'information aéronautique (AIM).
- 3.15. À cet égard, la réunion a été informée que les Bureaux régionaux de l'OACI, en coordination avec les États champions et d'autres partenaires d'assistance, organisent régulièrement des activités d'assistance, notamment des symposiums et des ateliers.
- 3.16. Dans le domaine du LOC-I, la réunion a pris acte du fait que des formulaires de rapport supplémentaires contenant des éléments détaillés en rapport avec les défis organisationnels et les risques de sécurité opérationnelle du GASP ont été soumis aux États et aux parties prenantes. Le groupe d'Experts créé à l'occasion de l'inauguration est en cours de consolidation et le matériel d'orientation LOC-I du RASG-AFI a été mis à jour. Un bon niveau de participation a été atteint pour le dernier atelier qui s'est tenu du 17 au 18 novembre 2020.

#### **SST sur les Enquêtes accidents et incidents d'aéronefs (AIG).**

- 3.17. L'objectif de ce projet est d'aider les États à renforcer leur capacité à mener des enquêtes sur les circonstances des accidents et des incidents conformément à l'Annexe 13 de l'OACI - *Enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation*. Son accent et sa priorité étaient initialement d'aider les États à développer et à mettre en œuvre des plans d'actions correctives (PAC) efficaces de l'USOAP, en se concentrant particulièrement sur les "CE de l'établissement", à savoir :

- CE-1 - Principale législation aéronautique ;
- CE-2 - Règlements spécifiques ;

CE-3 - Système et fonctions de l'État ;

CE-4 - Personnel technique qualifié ; et

CE-5 - Indications techniques, outils et fourniture d'informations critiques pour la sécurité.

3.18. La réunion a noté qu'actuellement, la moyenne de l'EI de l'USOAP pour les États participant aux activités du SST-AIG est de 28,9%. Il a été convenu qu'à l'évidence, conformément aux évaluations précédentes, davantage d'efforts et de ressources sont nécessaires pour aider les États, notamment en s'engageant dans les "CE de mise en œuvre", à savoir le CE-8 - Résolution des problèmes de sécurité.

### **Projet AFI Plan sur le Programme de Sécurité de l'Etat (SSP)**

3.19. L'objectif de ce projet est d'assister certains États ayant des niveaux élevés d'EI (60% ou plus), tels qu'évalués dans le cadre de l'USOAP, à établir et à mettre en œuvre un SSP efficace conformément à l'Annexe 19 de l'OACI - *Gestion de la sécurité*. L'accent et la priorité étaient initialement d'aider les États à développer et à mettre en œuvre des Plans d'actions correctives (PAC) de l'USOAP efficaces en mettant l'accent sur les "CE de mise en œuvre", à savoir :

- CE-6 - Obligations en matière de délivrance de licence, de certification, d'autorisation et d'approbation ;
- CE-7 - Obligations de surveillance ; et
- CE-8 - Résolution des problèmes de sécurité.

3.20. Le Secrétariat a informé la réunion que par la suite, au fur et à mesure de l'évolution des processus et des initiatives, y compris l'USOAP et le GASP, l'accent et la priorité ont été étendus aux PQs de Fondation du SSP. Actuellement, la moyenne de l'EI de l'USOAP pour les États du Projet SSP du Plan AFI est de 72,24%, le niveau de réalisation de l'analyse des écarts du SSP, d'élaboration et de la mise en œuvre des plans de mise en œuvre est limité ; tandis que le niveau de mise en œuvre des PQs de Fondation du SSP est raisonnable, comme le montre l'**Appendice 4D** du présent rapport.

3.21. De toute évidence, conformément aux évaluations précédentes, davantage d'efforts et de ressources sont nécessaires pour aider les États, en particulier ceux dont l'EI est inférieur à 75%. La réunion a reconnu la nécessité de veiller à ce que la mise en œuvre du Projet SSP du Plan AFI et l'examen par les pairs du SSP se complètent. La conclusion suivante a été formulée :

***RASG-AFI/7 Conclusion 7/11***

***Projet sur le Programme de Sécurité de l'Etat  
du Plan AFI***

**Il est conclu que,**

**Pour assister les États à établir, mettre en œuvre et maintenir des programmes de sécurité d'État (SSP) efficaces, AFI Plan en collaboration avec l'OACI, les États et d'autres partenaires pertinents, y compris la CAFAC, les RSOO, les RAIO, les organisations internationales et l'industrie doivent fournir une assistance, consistant notamment à :**

- a) **promouvoir la mise en œuvre effective des dispositions contenues dans l'Annexe 19 - *Gestion de la sécurité* ;**
- b) **assister les États à réaliser une analyse d'écarts du SSP et à définir et mettre en œuvre des plans de mise en œuvre du SSP ; et**
- c) **Soutenir les États pour qu'ils complètent et mettent à jour l'auto-évaluation des PQs, y compris les PQs liés au SSP et les PACs comme il convient, en mettant l'accent sur les PQ de base du SSP.**

### **Système intégré d'analyse et de rapport sur les tendances en matière de sécurité de l'OACI (iSTARS)**

- 3.22. La réunion a noté avec inquiétude que les applications du Système intégré d'analyse des tendances de la sécurité et de rapports (iSTARS) de l'OACI, telles que le Briefing de l'État et l'Analyse des écarts du SSP, présentent des données et des informations incorrectes. Néanmoins, la réunion a reconnu et apprécié le fait que si iSTARS est correctement entretenu, il s'agit d'un outil précieux et plein de ressources.
- 3.23. D'autre part, la réunion a convenu que la fourniture d'informations de sécurité non à jour et incorrectes aux abonnés crée un risque pour la sécurité au niveau mondial et a un impact négatif direct sur les parties prenantes, y compris les États et les RASGs. La réunion a ensuite convenu de la conclusion suivante :

*RASG-AFI/7 Conclusion 7/12      Système intégré d'analyse et de rapport sur les tendances en matière de sécurité de l'OACI (iSTARS)*

**Il est conclu que,**

**Pour fournir aux États des données et des informations fiables sur la sécurité, l'OACI devrait mettre à jour et valider les informations et les outils sur les applications iSTARS.**

### **Certification des aéroports**

- 3.24. L'objectif de ce projet est d'assister les États à renforcer leur capacité à certifier les aéroports conformément à l'Annexe 14 - *Aéroports*. L'accent et la priorité étaient initialement d'aider certains États à certifier au moins un aéroport international et de

renforcer la capacité à certifier les autres. La réunion s'est réjouie de l'assistance fournie dans le cadre du projet qui a abouti à la certification de quatorze (14) aéroports internationaux dans treize (13) États.

- 3.25. La réunion a noté qu'actuellement, le pourcentage d'aéroports certifiés dans la région AFI est de 31,78% en octobre 2021 alors que 50% des États AFI ont développé des capacités de certification d'aéroport. La conclusion suivante a été formulée :

***RASG-AFI/7 Conclusion 7/13      Certification des aéroports internationaux***

**Il est conclu que,**

**Les États et leurs exploitants d'aéroports accélèrent la certification des aéroports utilisés pour les opérations internationales.**

**POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR :      INITIATIVE OACI "AUCUN PAYS LAISSE DE COTE (NCLB)"**

**Initiative OACI "Aucun pays laissé de côté" (NCLB)**

- 4.1. L'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) a été lancée en 2014 et met en évidence les efforts de l'OACI pour aider les États à mettre en œuvre les SARP de l'OACI en assurant une harmonisation mondiale dans la mise en œuvre des SARP et en aidant ainsi les États à améliorer leurs capacités de supervision de la sécurité.
- 4.2. Il a été rappelé à la réunion que l'initiative NCLB a été approuvée pour aider à coordonner et à faire connaître toute activité de l'Organisation conforme à ces priorités. Certaines de ces activités comprennent le Forum mondial de l'aviation de l'OACI, qui a été conçu pour réunir des responsables gouvernementaux de haut niveau et des partenaires industriels et financiers clés responsables des transports et des infrastructures, des finances, de l'économie et du tourisme. Le Forum a réitéré l'objectif d'identifier les besoins, de faciliter la subvention et le financement nécessaires pour accélérer la mise en œuvre des normes et politiques mondiales de l'aviation civile internationale à l'appui de l'initiative NCLB.
- 4.3. Dans le cadre des efforts déployés par l'OACI pour promouvoir l'initiative NCLB, l'Organisation s'est lancée dans de nombreuses activités de campagne et de promotion, dont l'établissement du tableau de bord des performances régionales. Ce tableau de bord prévoit des objectifs stratégiques en matière de sécurité et de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, à l'aide d'un ensemble d'indicateurs et de cibles fondés sur la mise en œuvre régionale du GASP et du GANP.

- 4.4. La réunion a noté que l'OACI, en collaboration avec les parties prenantes de l'aviation, a élaboré des rapports donnant une vue d'ensemble de l'importance de l'aviation pour soutenir l'économie mondiale et générer des avantages sociaux par le prisme de solutions de transport aérien durables. Les principaux aspects couverts par le rapport comprennent la valeur économique et sociale mondiale et régionale de l'aviation, la contribution de l'aviation aux objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies (ONU) et le soutien de l'avenir de l'aviation de manière durable. Ces rapports sont disponibles sur le site web de l'OACI.<sup>3</sup>
- 4.5. Dans le cadre de la poursuite des buts et objectifs de l'Initiative NCLB, la réunion a noté que l'OACI a fourni plusieurs ressources de mise en œuvre dans les domaines de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité, de la sûreté et de la facilitation, du développement économique, de l'environnement, de la formation en aviation mondiale de l'OACI et de la coopération technique. Une liste complète de liens qui donnent un aperçu des ressources de mise en œuvre de l'OACI pour les États et l'industrie est disponible sur le site Web de l'OACI<sup>4</sup>.
- 4.6. En outre, la réunion a reconnu que grâce à l'initiative NCLB, l'OACI a réussi à sensibiliser le monde sur l'importance de la mise en œuvre effective des SARP, politiques, plans et programmes de l'OACI. Depuis le lancement de l'initiative NCLB, des progrès impressionnants ont été réalisés et des partenariats se sont matérialisés, soutenant le développement durable de l'aviation. En outre, le nombre d'accidents n'a cessé de diminuer à l'échelle mondiale et régionale.

#### **Mise à jour sur le questionnaire de protocole 2020 de l'USOAP-CMA**

- 4.7. Il a été présenté à la réunion l'Édition 2020 du questionnaire de protocole de l'Approche de Surveillance Continue (CMA) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), qui est le résultat des recommandations du Groupe d'experts pour un examen structuré de l'USOAP-CMA (GEUSR), sur la révision structurée des PQ et l'identification des questions de protocole prioritaires (PPQs). Les participants à la réunion ont été informés que la migration des nouveaux PQs sur le cadre en ligne de l'USOAP CMA aurait un impact sur l'EI des éléments cruciaux (CE) de leur système de supervision de la sécurité. La conclusion suivante a été formulée :

*RASG-AFI/7 Conclusion 7/14      Publication du Questionnaire de protocole  
USOAP-CMA - édition 2020*

**Il est conclu que,**

---

<sup>3</sup> <https://www.icao.int/sustainability/Pages/IHLG.aspx>

<sup>4</sup> <https://www.icao.int/about-icao/NCLB/Pages/implementation-resources.aspx>

**Pour faire face à l'évolution de l'USOAP CMA vers l'évaluation continue de l'efficacité et de la durabilité des systèmes de supervision de la sécurité des États, les États revoient et mettent à jour leurs informations sur le cadre en ligne (OLF) de l'USOAP-CMA.**

### **Initiatives des États, des organisations régionales, de l'industrie et des partenaires**

#### **Initiatives sur l'établissement et l'opérationnalisation d'un Centre de médecine aéronautique (CAM) dans la région AFI**

- 4.8. L'Organisation pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile de la Communauté des États d'Afrique de l'Est (EAC CASSOA) a présenté une note sur une initiative menée dans la région concernant l'établissement et l'opérationnalisation d'un Centre de médecine aéronautique (CAM), en soutien à la fourniture de services de médecine aéronautique civile et d'initiatives connexes sur le renforcement des capacités et des compétences dans la région AFI.
- 4.9. La réunion a apprécié le rôle joué par le Bureau régional ESAF de l'OACI, grâce à sa coopération et sa collaboration avec le CASSOA de l'EAC et les Autorités de l'aviation civile de l'Afrique de l'Est, pour achever la construction de l'installation d'un CAM en République du Kenya en juin 2021 ; Le Gouvernement du Kenya ayant fourni le financement. La réunion a noté que les efforts actuels sont dirigés vers l'opérationnalisation de l'installation.
- 4.10. Grâce à la création et à l'opérationnalisation du CAM dans l'EAC, les avantages intrinsèques suivants seront réalisés :
- a) Évaluation de l'aptitude médicale du personnel aéronautique concerné, y compris les pilotes ;
  - b) Contribution à la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité (SGS) par le biais des dispositions médicales des SARP de l'OACI et à la réduction globale des événements liés à l'inaptitude aéromédicale du personnel aéronautique ;
  - c) Soutien technique et amélioration de la formation et des capacités organisationnelles pour l'évaluation et la validation de l'aptitude médicale ;
  - d) agir en tant que partie prenante clé dans le développement des pratiques de médecine aéronautique et des techniques d'examen ; et
  - e) Contribution à la mise en œuvre du projet CAPSCA dans la région, sous la direction et avec le soutien de l'OACI et d'autres organisations, notamment l'Organisation mondiale de la santé (OMS), les CDC et RSOO d'Afrique.
- 4.11. La réunion a reconnu qu'à moyen terme, le CAM envisage d'étendre son rôle en facilitant la formation normalisée en matière de prévention des perturbations et de

récupération (UPRT) pour les pilotes en fournissant une combinaison de connaissances théoriques et de formation pratique au pilotage.

4.12. Sur la base des délibérations susmentionnées, la conclusion suivante a été formulée :

***RASG-AFI/7 Conclusion 7/15***      ***Mise en place d'une gestion régionale du CAPSCA et opérationnalisation du Centre de médecine aéronautique.***

**Il est conclu que,**

**Afin de favoriser la mise en œuvre et la conformité aux normes aéromédicales et aux documents d'orientation connexes,**

- a) Les États et les RSOO sont encouragés à élaborer des stratégies et des programmes visant à renforcer les capacités et les compétences dans le domaine de la médecine aéronautique, notamment en ce qui concerne les médecins aéronautiques et les médecins examinateurs désignés, afin de répondre aux exigences en matière d'aptitude au vol et de gestion du trafic aérien.**
- b) Les États et les parties prenantes sont encouragés à utiliser le Centre de médecine aéronautique (CAM) de l'EAC CASSOA pour les évaluations médicales du personnel aéronautique, l'assistance en matière de médecine aéronautique, la formation à l'UPRT pour les pilotes et la mise en œuvre du CAPSCA.**

#### **Etat et expérience de la mise en œuvre des mesures opérationnelles de santé et de facilitation liées à la pandémie de COVID-19 dans la région AFI**

4.13. EAC CASSOA a présenté une note sur l'état et l'expérience, dans le contexte de la région AFI, de la mise en œuvre des recommandations et des lignes directrices du rapport du Groupe spécial pour la relance de l'aviation (CART) du Conseil de l'OACI pour le redémarrage du secteur du transport aérien international et la remise des effets de la COVID-19. En plus de souligner les réalisations accomplies, le document indique également les défis qui doivent être atténués, notamment par une collaboration stratégique.

4.14. En ce qui concerne les réalisations, le document souligne l'engagement démontré des États de la région AFI dans la mise en œuvre du rapport CART en adoptant une approche harmonisée régionale ou sous-régionale. En outre, il reconnaît le rôle des RSOO dans l'opérationnalisation et la promotion de mesures harmonisées pour soutenir la reprise après la pandémie de COVID-19. D'autre part, le document mentionne des défis, notamment l'adoption par les États AFI de diverses mesures restrictives, en particulier pour le contrôle aux frontières et des voyages, telles que la quarantaine obligatoire après l'arrivée, les tests frontaliers avant l'entrée, et la présentation d'un

certificat de test négatif PCR du COVID-19. Les participants à la réunion ont noté avec inquiétude que nombre de ces mesures pourraient inutilement entraver ou retarder la vitesse de redémarrage et de reprise de l'économie, y compris l'aviation.

- 4.15. La réunion a également discuté de l'importance de la mise en œuvre des traités régionaux existants, des directives et recommandations par les États AFI, dans le but de promouvoir la santé, la facilitation, la sécurité et le développement économique. En outre, il a été reconnu que l'harmonisation continue des exigences d'entrée et de sortie par le biais d'un engagement continu, en fournissant des conseils fondés sur des preuves et des données empiriques ainsi que sur la normalisation, facilitera une expérience de voyage sans heurts, maintiendra le corridor de sécurité de la santé publique, encouragera la reconnaissance commune des mesures en place, la confiance mutuelle et favorisera l'intégration et la collaboration entre les États AFI. La conclusion suivante a été formulée :

*RASG-AFI/7 Conclusion 7/16*      *Mieux reconstruire après la pandémie de COVID-19*

**Il est conclu que,**

**Afin d'assurer la poursuite de la mise en œuvre des résultats de HLCC 2021,**

- a) **Les États sont instamment priés de montrer leur engagement à mettre en œuvre la déclaration ministérielle du HLCC 2021 ; et**
- b) **Les États et les autres parties prenantes continuent de fournir des ressources, notamment financières et en nature, pour assurer la mise en œuvre efficace de l'initiative NCLB, y compris l'utilisation de moyens novateurs, en particulier dans des situations de crise comme celle de COVID-19.**

#### **Interventions institutionnelles stratégiques dans le contexte de la pandémie de COVID 19**

- 4.16. La réunion a reçu des informations sur les mesures prises par l'Organisation régionale de supervision de la sécurité du Groupe de l'Accord de Banjul (BAGASOO) pour faciliter le redémarrage et le rétablissement de l'aviation civile dans la région du BAG afin d'accroître la sécurité et l'efficacité des voyages aériens.
- 4.17. Les mesures ont été présentées comme des interventions immédiates, à moyen et à long terme. La réunion a noté que les interventions immédiates comprenaient les mesures suivantes :
- la création d'un groupe de travail COVID 19 de la région BAG pour aider à harmoniser les protocoles de gestion des risques COVID 19 des États membres ;

- la publication de circulaires de sécurité sur les mesures que les Autorités de l'aviation civile et les prestataires de services peuvent adopter pour minimiser les risques de sécurité induits par la COVID 19 ;
  - la fourniture d'une assistance aux États membres dans la préparation des réponses des États aux recommandations de la CART ;
  - l'introduction de stratégies robustes de gestion des crises pour renforcer les moyens internes et externes permettant d'atteindre les États membres ;
  - la dotation du personnel technique de BAGASOO de compétences en matière de formation virtuelle ; et
  - le reconditionnement ultérieur des cours de BAGASOO pour qu'ils comportent une composante virtuelle afin de pouvoir faire face aux possibilités limitées de formation en personne.
- 4.18. Les interventions à moyen terme dont l'adoption d'un système de gestion de la qualité, compte tenu de la nécessité de mettre en œuvre les changements en temps utile pour une prestation de services efficace, la refonte du logiciel BAGASOO pour assurer la continuité du fonctionnement et de l'utilisation de ses outils de sécurité, la création d'un groupe d'instructeurs nationaux pour aider les instructeurs régionaux à répondre à la demande croissante de services de formation BAGASOO, l'introduction d'un système de formation structuré basé sur les tâches pour les juristes de l'aviation afin de renforcer l'interface et de favoriser une relation de travail harmonieuse entre les juristes de l'aviation et les inspecteurs.
- 4.19. La réunion a noté que dans le cadre de son intervention à long terme, l'Organisation est en train de renforcer les activités d'harmonisation entre les États membres par l'établissement d'un cadre politique d'harmonisation plus définitif avec une méthodologie de travail clairement définie et un moyen de mesurer les progrès.

**POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR :            EXAMEN DU PROGRAMME DE  
TRAVAIL FUTUR DE RASG-AFI ET DE  
SES ORGANES CONTRIBUTEURS**

- 5.1. Il a été rappelé à la réunion que le RASC a été créé pour guider les travaux du Groupe et pour veiller à ce que les initiatives en matière de sécurité soient accomplies de manière opportune, efficace et efficiente. À cet égard, le RASC a été chargé, entre autres, de proposer un programme de travail annuel et de veiller à ce que les activités du groupe soient correctement coordonnées. En outre, le RASC sert également d'organe consultatif au RASG-AFI en fournissant des évaluations régulières de l'environnement de sécurité et en prenant toute mesure nécessaire pour s'assurer que le RASG-AFI atteint ses objectifs, notamment la réduction des risques liés à l'aviation, et pour minimiser ou éviter la duplication des efforts dans la région RASG-AFI.

- 5.2. Il a été présenté à la réunion les activités 2022 qui couvrent celles de la RASC, des Equipes de soutien à la sécurité (SST) et des réunions RASG-AFI. Le nouvel arrangement de travail pour les réunions d'APIRG et du RASG-AFI (Sessions conjointes d'ouverture et de clôture, et sessions intermédiaires) a nécessité la modification du Manuel de procédures du RASG-AFI. Cet arrangement vise à assurer une bonne coordination entre les groupes et à garantir que toutes les activités de sécurité aux niveaux régional et sous-régional sont correctement coordonnées entre les acteurs afin d'éviter la duplication des efforts.
- 5.3. La réunion a noté que le principal domaine d'intervention concerne la restructuration des SST afin de mieux aligner leurs fonctions sur les objectifs et les cibles de l'édition 2020-2022 du GASP, qui comprennent, sans s'y limiter, l'élaboration et la mise en œuvre ultérieure du plan régional de sécurité aérienne (AFI-RASP).
- 5.4. La réunion a rappelé que l'Equipe de coordination conjointe APIRG & RASG-AFI (ARC-TF), qui a été créée en tant qu'organe subsidiaire d'APIRG et de RASG-AFI, est chargée de coordonner les activités d'APIRG et de RASG-AFI sur une base régulière. À cet égard, il a été noté que les activités proposées pour 2022 comprennent également l'examen des rapports de l'ARC-TF et les actions de suivi.
- 5.5. Compte tenu de ce qui précède, la réunion a formulé la conclusion suivante :

*RASG-AFI/7 Conclusion 7/17*

*Examen et approbation du programme de travail de RASG-AFI pour 2022*

**Il est conclu que,**

**Le Groupe a approuvé le programme de travail et les activités pour 2022 de RASG-AFI et de ses organes contributeurs, tels qu'ils figurent à l'Appendice 4E du présent rapport.**

**POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR :                      DIVERS**

- 6.1. Aucun sujet n'a été discuté sous ce point de l'ordre du jour.

## **PARTIE V:**

# **DEUXIEME SESSION CONJOINTE APIRG/24 ET RASG-AFI/7**

**POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR: REVUE ET ADOPTION DES CONCLUSIONS ET DECISIONS DES REUNIONS D'APIRG/24 ET RASG-AFI/7**

- 1.1. La réunion a examiné et adopté les conclusions et décisions des réunions APIRG/24 et RASG-AFI/7 telles que présentées dans le texte.

**POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : DIVERS**

- 2.1 Sous ce point de l'ordre du jour, le Président de la deuxième session conjointe APIRG/24 et RASG-AFI/7, M. Gilbert Kibe, a informé la réunion que le mandat de Mme Boni Dibate, Directrice régionale de CANSO Afrique, se terminait le 31 décembre 2021. Il a informé la réunion que M. Thabani Myeza a été nommé comme nouveau Directeur régional du Bureau de CANSO Afrique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022.
- 2.2 Le Président a également informé la réunion qu'il quittera son rôle de Président du RASG/AFI, et que le 22 avril 2022, son mandat de Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile du Kenya (KCAA) prendra fin. Il a remercié la réunion pour le soutien reçu pendant son mandat et a encouragé les membres d'APIRG à poursuivre les programmes qui ont été établis et à mettre l'Afrique au premier plan de leurs préoccupations.
- 2.3 Le Secrétariat, le Vice-président de la séance, la CAFAC, l'ASECNA, l'IATA, la CANSO, les États membres et d'autres délégués ont exprimé leurs appréciations et leurs vœux au Président et à la Directrice régionale sortante de la CANSO Afrique, Mme Boni Dibate.

**LIEU ET DATE DES PROCHAINES REUNIONS APIRG & RASG-AFI**

- 3.1. Il a été convenu que les prochaines réunions APIRG/25 et RASG-AFI/8 auraient lieu en octobre/novembre 2022 et que le Secrétariat procédera à des consultations avec les États et avisera sur l'État hôte.

**CÉRÉMONIE DE CLÔTURE**

- 4.1. Dans son mot de clôture, le Secrétaire d'APIRG, M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur Régional du Bureau régional Afrique occidentale et centrale de l'OACI, a exprimé sa reconnaissance à tous les membres d'APIRG pour leur soutien et leur implication dans les activités d'APIRG et de RASG-AFI. Il a mentionné que la réunion s'était déroulée au mieux de la capacité de chacun et des circonstances actuelles du COVID-19. Le Directeur régional a en outre exprimé sa gratitude à l'ensemble du personnel du

Secrétariat, y compris le Bureau de la navigation aérienne (ANB) de l'OACI. Il a enfin remercié et souhaiter une bonne suite de carrière à tous les membres sortants d'APIRG, tout en les invitant à continuer à supporter les activités de l'aviation.

- 4.2. Le Directeur régional du Bureau de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe a informé la réunion que, comme il est de coutume, la version finale du rapport sera présentée à la Commission de la navigation aérienne et éventuellement au Conseil de l'OACI. Il a remercié les Experts du siège de l'OACI, en particulier M. Herman Pretorius pour le rôle de coordination qu'il joue entre les Bureaux régionaux et le Conseil. Il a invité la réunion à faire des commentaires sur la version préliminaire du rapport et a informé la réunion que la version finale sera mise à la disposition des États dès que possible. Il a apprécié le travail effectué par les Directeurs adjoints (DRD) des Bureaux régionaux de l'OACI et leurs Equipes pour la conduite et le succès de la réunion.
- 4.3. Le Directeur adjoint du Bureau ESAF de l'OACI, M. Arthemon Ndikumana, a informé la réunion des prochaines réunions d'APIRG et de RASG/AFI. L'information a été partagée pour que les délégués puissent se préparer et intégrer les activités d'APIRG et de RASG/AFI dans leurs calendriers.
- 4.4. Le Président a clôturé la réunion en remerciant le Secrétariat, les délégués et les interprètes pour leur contribution au succès de la réunion.

\_\_\_\_\_FIN\_\_\_\_\_