



Organisation de Aviation Civil Internationale

APIRG/26 & RASG-AFI/9
(Cotonou, Bénin, 6-10 novembre 2023)

Point 2 de l'ordre du jour 2: Suivi par l'OACI

Examen des suites données par la Commission de la navigation aérienne au rapport des réunions APIRG/25 et RASG-AFI/8

(Présenté par le Secrétariat)

RÉSUMÉ

Ce document présente un aperçu de l'examen des rapports APIRG/25 et RASG-AFI/8 par la Commission de navigation aérienne (ANC).

Les mesures à prendre par la réunion sont indiquées au paragraphe 3.

RÉFÉRENCES

- * AN-WP/9669
 - AN-WP/9649
 - C-WP/15511
 - Rapport de la vingt-cinquième réunion du Groupe régional de planification et de mise en œuvre pour l'Afrique et l'océan Indien (APIRG/25) et de la huitième réunion du Groupe régional sur la sécurité aérienne pour l'Afrique et l'océan Indien (RASG-AFI/8). [LINK](#)
- * Référence principale

1. INTRODUCTION

1.1 La Commission de la navigation aérienne (ANC) a approuvé le rapport annuel consolidé sur les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les Groupes régionaux sur la sécurité aérienne (RASG) qu'il était prévu de présenter au Conseil de l'OACI à sa 230^e session (se référer à C-WP 15511). Le rapport couvre les réunions des PIRG et des RASG d'avril 2022 à mars 2023. Il comprend un aperçu des résultats de la vingt-cinquième réunion du Groupe régional de planification et de mise en œuvre pour l'Afrique et l'océan Indien (APIRG/25) et de la huitième réunion du Groupe régional sur la sécurité aérienne pour l'Afrique et l'océan Indien (RASG-AFI/8), qui se sont tenues du 7 au 11 novembre 2022 à l'aimable invitation du gouvernement du Rwanda, à Kigali (comme indiqué précédemment dans le document AN-WP/9649).

2. DISCUSSION

2.1 La Commission a été informée de la nécessité d'harmoniser les mécanismes et les outils en ligne pour collecter des informations et des données afin de contrôler la sécurité et les performances de la navigation aérienne dans la région, en tenant compte des outils existants développés par l'OACI.

2.2 Un autre besoin identifié est l'alignement du plan régional de navigation aérienne (ANP) et des programmes sur le Plan mondial de sécurité aérienne (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI, tels qu'amendés par la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI (A41).

2.3 En ce qui concerne le défi lié à la définition de la région Afrique-Océan Indien (AFI), la Commission a pris note de l'avis du Groupe régional de planification et de mise en œuvre de l'AFI (APIRG) selon lequel la nouvelle définition devrait être basée sur la zone d'accréditation des Bureaux de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe (ESAF) et pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF).

2.4 La Commission a noté et soutenu la proposition d'une consultation sur la nouvelle définition avec le Groupe AFI de l'OACI au Conseil avant la présentation à la Commission de navigation aérienne (ANC) et au Conseil, afin d'assurer l'harmonisation régionale. La Commission a estimé que ce travail devait être accéléré et qu'un nouveau projet de définition devait être soumis à l'ANC pour examen dès que possible. La Commission a également identifié l'alignement de la définition de la Région Afrique-Océan Indien (AFI) avec la zone géographique réelle de l'APIRG et du RASG-AFI pour faciliter la mise en œuvre des programmes comme un point lié à la gouvernance à considérer.

2.5 En ce qui concerne la participation des PIRG et des RASG au niveau approprié, la Commission a proposé d'étudier la possibilité d'utiliser des lettres de créance. Cette mesure pourrait améliorer le processus de prise de décision des PIRG et des RASG. La Commission a rappelé que le recours aux Réunions régionales de navigation aérienne a été remplacé par le recours aux réunions des PIRG et des RASG. Toutefois, la Commission a estimé que ce point devrait également être réexaminé dans le cadre de la révision de la gouvernance.

2.6 La Commission a noté l'impact des conflits et de l'instabilité politique dans certains États. Elle a également noté avec inquiétude la faible participation des décideurs aux délibérations des réunions visant à garantir l'appropriation. Un autre défi de mise en œuvre auquel la région est confrontée est lié à la difficulté de collecter des informations et des données sur l'état de la planification et de la mise en œuvre. La Commission a noté que l'indisponibilité de communications fiables avec certains États (manque/faible connectivité Internet) reste un problème.

Réunion de l'APIRG/25

2.7 En ce qui concerne les principales réalisations, la Commission a noté ce qui suit:

a) Exploitation des aéroports - six nouveaux aéroports ont fait l'objet d'un examen ACI APEX. Deux webinaires et sept ateliers ont été organisés sur le format de rapport mondial concernant l'évaluation et le rapport sur l'état de la surface des pistes (GRF). La mise en œuvre du GRF fait l'objet d'un suivi afin de mesurer les progrès accomplis;

b) Gestion du trafic aérien (ATM) / Recherche et sauvetage (SAR) - la troisième édition du plan d'urgence ATM régional a été adoptée, et la mise en œuvre du nouveau Plan régional de gestion des codes des radars secondaires de surveillance (AFI SSR CMP) a été menée à bien. La deuxième édition du CONOPS régional concernant l'espace aérien de libre circulation a été adoptée et le reclassement de l'espace aérien de la Somalie (région d'information de vol (FIR) de Mogadiscio) vers la classe A au-dessus du FL 245 a été achevé et mis en œuvre le 26 janvier 2023;

- c) Questions relatives à l'ATM - le Niveau cible de sécurité (TLS) de l'espace aérien régional à Minimum de séparation verticale réduit (RVSM) a été amélioré par une estimation du risque de $16,6 \times 10^{-9}$ par rapport aux $71,9 \times 10^{-9}$ accidents mortels par heure de vol (FAPHF) précédents. La mise en œuvre de la navigation basée sur les performances (PBN) s'est étendue à 38 États avec des départs normalisés aux instruments (SID), 51 États avec des routes normalisées d'arrivée en région terminale (STAR), 52 États avec l'approche avec guidage vertical (APV), 76 États avec le RNP APCH et 82 États avec des plans nationaux de mise en œuvre de la PBN (NPIP);
- d) Communications, navigation et surveillance (CNS) - taux global élevé de mise en œuvre des exigences de l'ANP en matière d'installations CNS conventionnelles et amélioration de la disponibilité des messages ATS, MET et AIS. Amélioration de la couverture des communications air-sol et de la surveillance aéronautique dans la région grâce à la surveillance dépendante automatique - contrat (ADS-C) et au radar de surveillance secondaire (SSR) Mode S;
- e) Mandat ADS-B dans l'espace aérien RVSM - le niveau d'équipement ADS-B est encore faible, principalement pour le trafic aérien national partageant le même espace aérien que le trafic aérien international. Il est nécessaire de trouver un équilibre entre les types d'utilisateurs;
- f) Météorologie - Les États ont reçu des orientations sur la mise en œuvre du modèle d'échange d'informations météorologiques de l'OACI (iWXXM). Les banques de données OPMET régionales (RODB) de Dakar et de Pretoria, ainsi que les centres de compilation des bulletins (BCC) associés à la RODB de Dakar, ont développé une capacité IWXXM. Un plan d'action a été élaboré pour résoudre les problèmes de données manquantes dans la région et une feuille de route pour le système de gestion de la qualité (QMS) ainsi qu'un processus de certification ont été mis au point
- g) Gestion de l'information aéronautique - en 2022, le nombre de NOTAM anciens et très anciens, dépassant la période de validité, a été réduit de 14 %

2.8 La Commission a pris note de la finalisation de la base de données régionale sur les Déficiences de la navigation aérienne (AANDD), et du travail en cours avec les États pour nommer des Points focaux AANDD. Elle a également noté que des travaux sont en cours pour mettre à jour la liste des déficiences de la navigation aérienne.

2.9 La Commission a noté que les délibérations portaient notamment sur la finalisation du Volume III de l'eANP et la mise à jour des Volumes I et II, le développement de mécanismes de collecte de données et l'achèvement du Rapport annuel régional sur la navigation aérienne. La Commission a noté la nécessité de disposer de documents d'orientation et d'outils supplémentaires pour aider les États et le secteur à mettre en œuvre les éléments de l'ASBU.

2.10 La Commission a également pris note des activités et priorités de l'APIRG, notamment l'assistance aux États pour accélérer le rythme de mise en œuvre des exigences du Plan régional de navigation aérienne, y compris les Eléments constitutifs de base et les éléments ASBU applicables, à travers les projets de l'APIRG et les initiatives et programmes régionaux tels que le Plan AFI, etc.) Il a été noté qu'il est nécessaire de coordonner la mise en œuvre effective des activités du Programme d'examen par les pairs des ANS africains et de coordonner la maintenance du Plan régional de navigation aérienne avec les États, ainsi que la gestion des Déficiences de la navigation aérienne à l'aide de l'automatisation (AANDD) ; et de favoriser la mise en œuvre d'un système de navigation aérienne sans faille dans la région, y compris des dispositions institutionnelles habilitantes.

2.11 La Commission a également noté la nécessité pour l'OACI de soutenir le renforcement des capacités en matière de cyber-résilience des systèmes de navigation aérienne par le biais de webinaires/ateliers/séminaires.

Réunion du RASG-AFI/8

2.12 En ce qui concerne la réalisation des objectifs et des cibles du GASP, la Commission a noté ce qui suit:

a) le taux d'accidents pour les RASG-AFI a augmenté en 2022, passant de 3,97 à 10,29 accidents par million de départs;

b) le niveau de supervision de la sécurité, mesuré par la mise en œuvre effective (EI) des huit éléments critiques, a augmenté en 2022 pour atteindre 56,23% dans la région. Toutefois, il reste faible et devrait faire l'objet d'un plan d'action. De nombreux États de la région ont réalisé des progrès significatifs, notamment en résolvant des problèmes de sécurité importants (SSC) et en augmentant progressivement l' EI, certains États se situant au-dessus de la moyenne mondiale. Certains domaines, tels que les enquêtes sur les accidents et les incidents, nécessitent un soutien supplémentaire;

c) le faible niveau de mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSP) est préoccupant, un seul État faisant état d'une mise en œuvre complète. Toutefois, l'intégration de l'évaluation de la mise en œuvre des SSP (SSPIA) dans les activités d'audit traditionnelles du Programme d'audit de supervision de la sécurité dans les univers (USOAP) débutera en 2025 et cette action permettra une évaluation plus complète de la situation des SSP nationaux ainsi que de leur niveau de mise en œuvre, et

d) la certification des aérodromes est passée de 42 à 46 sur un total de 110 aéroports internationaux. Toutefois, le fait qu'un État (le Liberia) dispose de deux SSC dans le domaine des services de navigation aérienne est préoccupant.

2.13 La Commission a également noté la priorité accordée à l'harmonisation des mécanismes et outils en ligne permettant de collecter des données sur la sécurité et de suivre les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs, ainsi qu'à l'alignement des plans et programmes régionaux sur la dernière édition du GASP. La Commission a noté avec intérêt l'activité visant à établir le profil des États afin d'identifier de manière proactive les déficiences et les SSC latentes ou potentielles et de leur fournir une assistance adaptée en conséquence. La Commission a soutenu l'activité visant à intensifier la coordination avec la Commission africaine de l'aviation civile (AFCAC) et les Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) afin de soutenir les États et de renforcer le partage des ressources.

3. MESURES A PRENDRE PAR LA REUNION

La réunion est invitée à examiner les mesures prises par la Commission de la navigation aérienne concernant le rapport APIRG/25 et le rapport RASG-AFI/8.