

RAPPORT- APIRG/27 & RASG-AFI/10



| ICAO

**RAPPORT DE LA VINGT-SEPTIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL
AFRIQUE-OCÉAN INDIEN DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE
(APIRG/27)**

ET

**DE LA DIXIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE
L'AVIATION — RÉGION AFRIQUE-OCÉAN INDIEN
(RASG-AFI/10)**

East London, Afrique du Sud, 4 – 8 novembre 2024

PRÉPARÉ PAR LE SECRÉTARIAT

**LES DÉSIGNATIONS ET LA PRÉSENTATION DES ÉLÉMENTS CONTENUS DANS
CETTE PUBLICATION N'IMPLIQUENT DE LA PART DE L'OACI AUCUNE PRISE
DE POSITION QUANT AU STATUT JURIDIQUE D'UN PAYS, D'UN TERRITOIRE,
D'UNE VILLE OU D'UNE ZONE RELEVANT DE SA COMPÉTENCE, NI QUANT A
LA DÉLIMITATION DE SES FRONTIÈRES OU LIMITES.**

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ABRÉVIATIONS	5
LISTE DES APPENDICES	8
LISTE DES TABLEAUX.....	9
LISTE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS	9
PREMIERE PARTIE : INTRODUCTION.....	12
DEUXIÈME PARTIE : PREMIÈRE SESSION CONJOINTE APIRG/27 ET RASG AFI/10.....	18
POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL DE LA RÉUNION.....	18
POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES SUITES DONNÉES PAR L'ANC ET LE CONSEIL AU RAPPORT DES RÉUNIONS APIRG/26 ET RASG-AFI/9 ET SUIVI DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS APIRG/26 ET RASG-AFI/9, Y COMPRIS LES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DE LA RÉUNION EXTRAORDINAIRE D'APIRG ET DU RASG-AFI	18
POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : COORDINATION APIRG ET RASG-AFI.....	21
TROISIÈME PARTIE : VINGT-SEPTIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFRIQUE-OCÉAN INDIEN DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/27).....	36
POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET PROGRAMME DE TRAVAIL	36
POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : SUIVI DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DE LA RÉUNION APIRG/26 ET EXAMEN DES RÉSULTATS DE LA RÉUNION APCC/9	36
POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS, DES CIBLES ET DES INDICATEURS DE LA NAVIGATION AÉRIENNE, Y COMPRIS LES PRIORITÉS ÉTABLIES DANS LE PLAN RÉGIONAL DE NAVIGATION AÉRIENNE.....	37
POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : POINTS À COORDONNER AVEC LE RASG-AFI	71
POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : DÉFIS COMMUNS À LA MISE EN ŒUVRE IDENTIFIÉS PARMIS LES MEMBRES D'APIRG ET VOIE À SUIVRE	71
POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : RECOMMANDATIONS SUR LES MESURES OU LES AMÉLIORATIONS QUI NÉCESSITERAIENT UN EXAMEN PAR L'ANC ET LE CONSEIL	72
POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN ET MISE À JOUR DU PROGRAMME DE TRAVAIL D'APIRG ET DE SES ORGANES CONTRIBUTIFS ...	73

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES.....	73
QUATRIÈME PARTIE : DIXIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION - RÉGION AFRIQUE - OCÉAN INDIEN (RASG-AFI/10)	75
POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL	75
POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES RÉSULTATS DE LA RÉUNION RASC/10 ET ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DU RASG-AFI/9.....	75
POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME DE TRAVAIL DU RASG-AFI ET DE SES ORGANES CONTRIBUTIFS.	77
POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DE SÉCURITÉ DU GASP, Y COMPRIS LES PRIORITÉS FIXÉES POUR LE RASG-AFI.....	77
POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : POINTS À COORDONNER AVEC APIRG.....	95
POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : DÉFIS COMMUNS À LA MISE EN ŒUVRE IDENTIFIÉS PARMIS LES MEMBRES DU RASG-AFI ET VOIE À SUIVRE	95
POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : RECOMMANDATIONS SUR LES ACTIONS OU LES AMÉLIORATIONS QUI NÉCESSITERAIENT UN EXAMEN PAR L'ANC ET LE CONSEIL	96
POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DU FUTUR PROGRAMME DE TRAVAIL DU RASG-AFI ET DE SES ORGANES CONTRIBUTIFS.	97
POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS	DIVERSES
.....	97
CINQUIÈME PARTIE : DEUXIÈME SESSION CONJOINTE APIRG/27 ET RASG- AFI/10.....	99
POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN ET ADOPTION DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DES RÉUNIONS APIRG/27 ET RASG-AFI/10	99
POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES, DATES ET LIEU DES PROCHAINES RÉUNIONS D'APIRG ET DU RASG-AFI	99

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AAIG	Groupe de l'industrie aéronautique africaine
AAMP	Plan directeur AFI de l'ATM
AAMP PMT	Plan directeur AFI de l'ATM – Équipe de gestion de projet
AANDD	Base de données AFI des carences de la navigation aérienne
AANRT	Équipe chargée du rapport annuel de navigation aérienne
AAO/SG	Sous-groupe Exploitation des aéroports et de l'espace aérien
AASPG	Groupe Afrique – Océan Indien de Planification et de Mise en œuvre du Système d'Aviation
A-CDM	Prise de décision collaborative aux aéroports
AFI	Afrique - Océan Indien
AFI ATM CP	Plan de contingence ATM de la région AFI
AFI-CIS	Programme d'inspection coopérative pour la région AFI
AFI CONOPS	Concept d'opérations de la région AFI
AFI FRA	Espace aérien de libre itinéraire dans la région AFI
AFI FRA PMT	Équipe de gestion du projet d'espace aérien de libre itinéraire AFI
AFI-RASP	Plan régional AFI de sécurité de l'aviation
AFI SSR CMP	Plan de gestion des code SSR de la région AFI
AFPP	Programme africain de procédures de vol
AFRAA	Association des compagnies aériennes africaines
AIAG	Groupe d'analyse des incidents des Services de la circulation aérienne (ATS)
AIM	Gestion de l'information aéronautique
AIXM	Modèle d'échange d'information aéronautique
AMHS	Système de traitement des messages aéronautiques
ANS	Services de la navigation aérienne
ANSP	Fournisseur de services de navigation aérienne
ANS-SST	Service de la navigation aérienne – Équipe de soutien à la sécurité
APCC	Comité de coordination des projets APIRG
APIRG	Groupe Régional AFI de planification et de mise en œuvre
ARC-TF	Groupe de travail de coordination APIRG/RASG-AFI
ARMA	Agence Régionale Africaine de Surveillance
ASCAAR	Attribution et revue des codes SSR de la région AFI
ASBU	Mises à niveau par blocs du système de l'aviation
ASECNA	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar
ATCO	Contrôleur de la circulation aérienne
ATS	Services de la circulation aérienne
BAGASOO	Organisation de Supervision de la Sécurité de l'aviation du Groupe de l'Accord de Banjul
BBB	Bloc de construction de base
CAA	Autorité d'aviation civile
CAEP	Comité de la protection de l'environnement en aviation

CAFAC	Commission africaine de l'aviation civile
CANSO	Organisation des services de la navigation aérienne civile
CAPSCA	Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans l'aviation civile
CART	Groupe de Travail du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation
CASSOA	Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de l'EAC
CDFA	Descente continue vers Approche Finale
CFIT	Impact sans perte de contrôle
CNS	Communication Navigation Surveillance
CODEVMET AFI	Développement coopératif de services de météorologie aéronautique dans la région AFI
CPDLC	Communications contrôleur-pilote par liaison de données
CRM	Gestion des facteurs humains des équipages
EAC	Communauté de l'Afrique de l'Est
EASA	Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne
FDA	Analyse des données de vol
FRA	Espace aérien à libre choix de route
FIRs	Régions d'information de vol
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GASR	Feuille de route pour le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GEUSR	Groupe d'experts chargé de l'examen structuré du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA)
GPWS	Système d'avertissement de proximité du terrain
G-HRC	Catégories d'événements à risque élevé à l'échelle mondiale
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
GRF	Format de compte rendu mondial sur l'état de la surface des pistes
HLCC	Conférence de haut niveau sur le COVID-19
HRDF	Fonds de développement des ressources humaines
IATA	Accord international de transit pour les services aériens
IATA	Association internationale du transport aérien
iSTARS	Système intégré d'analyse et de notification sur les tendances en matière de sécurité
IIM/SG	Sous-groupe Infrastructure et gestion de l'information
LOC-I	Perte de contrôle en vol
MET	Météorologie aéronautique
MSAW	Alerte d'altitude minimale de sécurité
NCMC	Coordonnateur national de la surveillance continue
NCPI	Coordonnateur national de la planification et de la mise en œuvre

NCLB	Aucun pays laissé de côté
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OSI-SST	Equipe de soutien sur les questions de sécurité opérationnelles
PBN	Navigation fondée sur les performances
PBCS	Communication et surveillance basées sur la performance
PQ	Question de protocole
RASC	Comité directeur du RASG-AFI
RASG-AFI	Groupe régional de sécurité de l'aviation pour la région AFI
RDI	Recherche, développement et innovation
REC	Communautés économiques régionales
RODB	Banques de données régionales OPMET
ROST	Équipe de sécurité du Bureau régional
RPAS	Systèmes d'aéronefs télépilotés
RSFTA	Réseau du Service Fixe des Télécommunications
	Aéronautiques
RSOO	Organisme régional de surveillance de la sécurité
RVSM	Minimum de séparation verticale réduit
SAF	Carburant d'aviation durable
SAP	Plan d'action national
SAR	Recherche et sauvetage
SARPs	Normes et pratiques recommandées
SAT	Groupe de l'amélioration continue des services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud
SBAS	Système de renforcement basé sur satellite
SLOP	Procédures de décalage latéral stratégique
SOP	Procédure Opérationnelle normalisée
SSC	Préoccupation significative de sécurité
SSO-SST	Equipe de soutien du système national de supervision de la sécurité
SSP – SST	Équipe de soutien à la sécurité du programme national de sécurité
SST	Équipe de soutien à la sécurité
TAC	Code alphanumérique traditionnel
TAG	Groupe d'action tactique
TEM	Gestion des menaces et des erreurs
UAS	Système d'aéronef sans pilote
UPR	Itinéraire préféré des usagers
UPRT	Formation sur la prévention et le rétablissement en cas de perturbation
USOAP-CMA	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Approche de surveillance continue

LISTE DES APPENDICES

Appendice 1A : Liste de tous les participants

APIRG/27 et RASG-AFI/10 (Première session conjointe)

Appendice 2A	APIRG/27 et RASG-AFI/10 - Ordre du jour et programme de travail
Appendice 2B	Domaines communs entre APIRG, RASG-AFI et le Plan AFI
Appendice 2C	Manuel de Procédure de l'AASPG, Première Edition

APIRG/27

Appendice 3A	Ordre du jour et programme de travail de la réunion APIRG/27
Appendice 3B	Liste des indicateurs du FRA de la Région AFI
Appendice 3C	Termes de Référence révisés de l'équipe de projet FRA
Appendice 3D	Termes de Référence révisés de l'équipe de projet AAMP
Appendice 3E	Document projet du FF-ICE
Appendice 3F	Termes de Référence de l'équipe de projet FF-ICE
Appendice 3G	Termes de Référence de l'équipe de projet ATFM
Appendice 3H	Document projet de l'ATFM
Appendice 3I	Etat de la mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion APIRG/26
Appendice 3J	Estimation du coût des projets IIM
Appendice 3K	Interférence du système Mondial de navigation par satellite et planification des mesures d'exception
Appendice 3L	Projet de la deuxième édition du rapport annuel de navigation aérienne

RASG-AFI/10

Appendix 4A	Ordre du jour et programme de travail de la réunion RASG-AFI/10
Appendix 4B	Etat de la mise en œuvre du programme de travail 2024 du RASG-AFI et organes contributifs

APIRG/27 & RASG-AFI/10 (Deuxième session conjointe)

Appendix 5A	Programme de travail et Activités 2025 de l'AASPG et de ses organes contributifs
--------------------	---

LISTE DES FIGURES

APIRG/27

Figure 1	Etat de la mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG/26
-----------------	---

LISTE DES TABLEAUX

APIRG/27

Tableau 1	Réponses à l'analyse d'écart des infrastructures d'aviation en Afrique
------------------	---

LISTE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

DÉFINITIONS

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

- a) **Les conclusions** portent sur des questions qui, conformément au mandat 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 travail internes des groupes et de leurs organes subsidiaires.

Sessions conjointes des réunions APIRG/27 & RASG-AFI/10

<i>APIRG/27 & RASG-AFI/10 Décision 6/01</i>	<i>Elaboration du rapport annuel APIRG et RASG-AFI</i>
<i>APIRG/27 & RASG-AFI/10 Décision 6/02</i>	<i>Adoption du manuel de procédure du Groupe Afrique et Océan-Indien de Planification et de mise en œuvre du système d'aviation</i>
<i>APIRG/27 & RASG-AFI/10 Décision 6/03</i>	<i>Dispositions transitoires entre l'APIRG et le RASG-AFI et le nouveau AASPG</i>
<i>APIRG/27 & RASG-AFI/10 Conclusion 6/04</i>	<i>Activités d'analyse de l'espace aérien AFI</i>
<i>APIRG/27 & RASG-AFI/10 Conclusion 6/05</i>	<i>Renforcement de la sécurité dans l'espace aérien RVSM</i>
<i>APIRG/27 & RASG-AFI/10 Conclusion 6/06</i>	<i>Prévision du trafic dans la zone SAT</i>
<i>APIRG/27 & RASG-AFI/10 Conclusion 6/07</i>	<i>Amélioration de l'implication de la région AFI dans la zone SAT</i>
<i>APIRG/27 & RASG-AFI/10 Décision 6/08</i>	<i>Portée des activités d'ARMA</i>
<i>APIRG/27 & RASG-AFI/10 Décision 6/09</i>	<i>Mise en place de l'équipe de projet sur les opérations de transport spatiales et des opérations en haute altitude</i>
<i>APIRG/27 & RASG/10 Conclusion 6/10</i>	<i>Mise en œuvre sécurisée d'un ADS-B résilient dans la région AFI</i>
<i>APIRG/27 & RASG-AFI/10 Décision 6/11</i>	<i>Approbation du futur programme de travail de l'AASPG et de ses organes contributeurs</i>

APIRG/27

<i>APIRG/27 Décision 27/01</i>	<i>Mesure de l'impact de la mise en œuvre du FRA dans la région AFI</i>
<i>APIRG/27 Décision 27/02</i>	<i>Mise à jour du plan Directeur ATM AFI</i>
<i>APIRG/27 Décision 27/03</i>	<i>Termes de référence et document projet de l'équipe de projet FF-ICE</i>
<i>APIRG/27 Conclusion 27/04</i>	<i>Mise en place d'une équipe de projet sur la gestion des courants de trafic</i>
<i>APIRG/27 Décision 27/05</i>	<i>Répertoire des experts AOP et ANS</i>
<i>APIRG 27 Décision 27/06</i>	<i>Renforcement de la coopération civile/ militaire dans la région AFI</i>
<i>APIRG/27 Décision 27/07</i>	<i>Portée du cadre minimal de notification</i>
<i>APIRG/27 Conclusion 27/08</i>	<i>Conduite du troisième exercice sur les cendres volcaniques dans la région AFI</i>
<i>APIRG/27 Conclusion 27/09</i>	<i>Nouveaux Services SADIS API et WIFS API</i>
<i>APIRG/27 Décision 27/10</i>	<i>Finalisation de la préparation du sommet des services de la navigation aérienne</i>
<i>APIRG/27 Conclusion 27/11</i>	<i>Révision de l'adhésion aux projets IIM</i>
<i>APIRG/27 Décision 27/12</i>	<i>Mise en œuvre de la RSP en environnement ADS-B</i>
<i>APIRG/27 Décision 27/13</i>	<i>Amélioration de la qualité et de la disponibilité des données OPMET dans la région AFI</i>
<i>APIRG/27 Conclusion 27/14</i>	<i>Affiliation au Programme Africain des procédures de vol</i>
<i>APIRG/27 Décision 27/15</i>	<i>Renforcement de la sécurité des opérations de vol en Afrique</i>
<i>APIRG/27 Conclusion 27/16</i>	<i>Suivi de la planification et de la mise en œuvre d'ASBU dans la région AFI</i>
<i>APIRG/27 Conclusion 27/17</i>	<i>Mise en place de comités nationaux de planification et de mise en œuvre</i>
<i>APIRG/27 Conclusion 27/18</i>	<i>Transition au Nord Vrai dans la région AFI</i>
<i>APIRG/27 Conclusion 27/19</i>	<i>Exigences de normes sur la digitalisation des opérations ATS (DATS)</i>
<i>APIRG/27 Décision 27/20</i>	<i>Publication de la deuxième édition du rapport annuel de navigation aérienne (AANR 2)</i>
<i>APIRG/27 Conclusion 27/21</i>	<i>Renforcement de l'appui aux activités d'APIRG</i>

RASG-AFI/10

<i>RASG-AFI/10 Décision 10/01</i>	<i>Développement et renforcement de l'expertise sur les enquêtes d'accidents et incidents d'aviation en Afrique et Océan-Indien</i>
<i>RASG-AFI/10 Conclusion 10/02</i>	<i>Stratégie de renseignement sur la Sécurité à l'appui de la gestion de la sécurité et de la prise de décision</i>
<i>RASG-AFI/10 Conclusion 10/03</i>	<i>Partage d'informations de sécurité</i>
<i>RASG-AFI/10 Conclusion 10/04</i>	<i>Mise en œuvre de l'ACAS II (Version 7.1)</i>
<i>RASG-AFI/10 Décision 10/05</i>	<i>Intégration du rapport du sommet sur la sécurité et des opérations dans le rapport annuel de sécurité de l'aviation</i>
<i>RASG-AFI/10 Décision 10/06</i>	<i>Renforcement des initiatives d'appui à l'USOAP CMA</i>

PREMIERE PARTIE : INTRODUCTION

PREMIERE PARTIE : INTRODUCTION

Lieu et durée

- 1.1. La vingt-septième réunion du Groupe régional Afrique — Océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG/27) et la dixième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation — Région Afrique - Océan Indien (RASG-AFI/10) se sont tenues du 4 au 8 novembre 2024 au Premier Hotel International Convention Centre de East London, dans la province du Cap-Oriental, en Afrique du Sud. Deux sessions conjointes APIRG/RASG-AFI ont été organisées les 4 et 8 novembre 2024.

Participation

- 1.2. Les réunions ont connu la participation de deux cent quarante-deux (242) participants des États de la région AFI, du siège et des Bureaux régionaux de l'OACI, des organisations internationales et régionales, de l'industrie et d'autres partenaires et parties prenantes. La liste des participants figure à l'**Appendice 1A** du présent rapport.

Bureau et Secrétariat

- 1.3. Les séances conjointes des réunions APIRG/27 et RASG-AFI/10 ont été coprésidées par Mme Paule Assoumou-Koki, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Cameroun et Présidente d'APIRG ; et M. Fred Bamwesigye, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile de l'Uganda et Président du RASG-AFI, respectivement.
- 1.4. M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur régional du Bureau de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale, et Mme Lucy Mbugua, Directeur régional du Bureau de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe, ont assuré les secrétariats des réunions. Ils ont été appuyés par M. Arthémon Ndikumana, Directeur régional adjoint du Bureau de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe et M. Nika Mèhèza Manzi, Directeur régional adjoint du Bureau de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale, avec la participation de M. Martin Maurino, Expert technique du Plan mondial de sécurité de l'aviation du Bureau de la navigation aérienne (ANB) du siège de l'OACI. Les experts des Bureaux régionaux ESAF et WACAF ci-après ont également participé aux réunions :

<i>M. François-Xavier Salambanga</i>	<i>Expert régional CNS, Bureau WACAF</i>
<i>M. Papa Issa Mbengue</i>	<i>Expert régional OPS, Bureau ESAF</i>
<i>M. Kebba Lamin Jammeh</i>	<i>Expert régional FS, Bureau WACAF</i>
<i>M. Elisha Omuya</i>	<i>Expert régional AGA, Bureau ESAF</i>
<i>Mme Keziah Ogutu</i>	<i>Expert régional ATM, Bureau ESAF</i>
<i>Mme Sonia Freitas</i>	<i>Expert régional SI, Bureau WACAF</i>
<i>Mme Chinga Mazhetese</i>	<i>Expert régional MET/ENV, Bureau ESAF</i>
<i>M. Ilboudo Goama</i>	<i>Expert régional MET, Bureau WACAF</i>
<i>M. Serge Guy Tchanda</i>	<i>Expert régional ATM, Bureau WACAF</i>
<i>M. René Tavarez</i>	<i>Expert régional AIR, Bureau WACAF</i>
<i>M. Harvey Lekamisy</i>	<i>Expert régional CNS, Bureau ESAF</i>
<i>M. Fanfe Bamba</i>	<i>Expert régional AIM, Bureau WACAF</i>

<i>M. Eyob Estifanos</i>	<i>Expert régional Plan AFI, Bureau ESAF</i>
<i>M. Alexandre Damiba</i>	<i>Gestionnaire du programme Africain des procédures de vol</i>

Langues de travail

- 1.5. Les travaux des réunions se sont déroulés en anglais et en français avec des services d'interprétation simultanée. La documentation était disponible sur le site internet des Bureaux ESAF et WACAF de l'OACI dans les deux langues.

Ouverture de la réunion

- 1.6. L'ouverture de la session conjointe APIRG/27 & RASG-AFI/10 a eu lieu le lundi 4 novembre 2024. La réunion a réuni deux cent quarante-deux (242) participants des États AFI, du siège et des Bureaux régionaux de l'OACI, des organisations internationales et régionales, de l'industrie et d'autres partenaires et parties prenantes. La liste des participants à la session conjointe figure à l'**appendice 1A** du présent rapport.
- 1.7. Au cours de la séance d'ouverture, des allocutions ont été prononcés respectivement par M. Mbulelo Sogoni, Directeur général du Cabinet du Premier ministre ; Mme Poppy Khoza, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile de l'Afrique du Sud (SACAA) ; Mme Nozipho Mdawe, Directeur général des Services de la circulation aérienne et de la navigation de l'Afrique du Sud (ATNS) ; Mme Mpumi Mpofo, Directeur général de la Compagnie aéroportuaire d'Afrique du Sud (ACSA) ; Mme Lucy Mbugua, Directeur régional du Bureau ESAF de l'OACI, Mme Paule Assoumou Koki, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Cameroun et Présidente d'APIRG; et Me. James Mlawu, Directeur général des transports de la République d'Afrique du Sud.
- 1.8. M. Mbulelo Sogoni a souhaité la bienvenue à tous les participants et a remercié l'OACI d'avoir choisi la ville de East London, en Afrique du Sud, pour ces importantes réunions. Il a invité les participants à visiter la ville lorsque le temps le permettra et a souhaité à la réunion des délibérations fructueuses.
- 1.9. Mme Poppy Khoza a exprimé ses sincères remerciements aux délégués et a souligné l'importance d'APIRG et du RASG-AFI en tant qu'instances régionales de discussions et de prise de décisions pour faire progresser la mise en œuvre sûre et harmonisée des initiatives aéronautiques dans la région AFI.
- 1.10. Mme Nozipho Mdawe, Directeur général des Services de la circulation aérienne et de la navigation de l'Afrique du Sud (ATNS), a exprimé la fierté de l'Afrique du Sud en tant qu'État hôte d'APIRG/27 et du RASG-AFI/10. Elle a souligné la particularité de l'événement marqué par la célébration du 80^{ème} anniversaire de la signature de la convention de l'aviation civile internationale. De plus, Mme Nozipho a mis l'accent sur l'évolution de l'environnement opérationnel, y compris les impacts perturbateurs des technologies de pointe, qui fournit une feuille de route pour la planification stratégique à long terme et la croissance durable de l'industrie de l'aviation, qui doivent être envisagés dans le cadre d'APIRG et du RASG-AFI. Elle a souhaité à la réunion des délibérations fructueuses au cours de ses sessions.

- 1.11. Mme Mpumi Mpfu, Directeur général de la Société aéroportuaire d'Afrique du Sud (ACSA), a souligné dans son discours le soutien efficace des programmes régionaux tels que le plan AFI, APIRG et le RASG-AFI dans la mise en œuvre du programme APEX de l'ACI ainsi que d'autres initiatives d'amélioration aéroportuaire. Elle a souligné la nécessité de renforcer la collaboration et les partenariats régionaux pour assurer un partage efficace des connaissances, l'alignement des normes et le soutien mutuel. Mme Mpumi a souhaité à tous les participants une réunion fructueuse et un séjour chaleureux à East London.
- 1.12. Mme Lucy Mbugua, Directeur régional de l'OACI pour le Bureau de l'Afrique orientale et australe et Secrétaire du RASG-AFI a souhaité la bienvenue aux délégués et leurs a adressés les salutations du Président du Conseil de l'OACI, du Secrétaire général et du Directeur régional de l'OACI pour le Bureau de l'Afrique occidentale et centrale qui n'a pas pu assister à la cérémonie d'ouverture pour des raisons indépendantes de sa volonté. Elle a exprimé sa sincère gratitude au Gouvernement de la République d'Afrique du Sud d'avoir accepté d'accueillir la réunion et pour les excellentes dispositions prises pour les délégués. Elle a également remercié les participants des États, des organisations internationales et régionales ainsi que de l'industrie présents à la réunion.
- 1.13. Mme Mbugua a rappelé la célébration, cette année, du 80^{ème} anniversaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de la signature de la Convention relative à l'aviation civile internationale et a appelé les participants à saisir l'opportunité pour apprécier les réalisations passées et à regarder l'avenir avec un engagement et une détermination renouvelée.
- 1.14. Elle a rappelé les résultats de la réunion extraordinaire du Groupe régional Afrique-Océan Indien de planification et de mise en œuvre et du Groupe régional AFI de sécurité de l'aviation (APIRG & RASG-AFI/EO), tenue le 19 juillet 2024 à Libreville, au Gabon, qui a chargé le secrétariat d'accélérer la finalisation du manuel de procédure du Groupe fusionné ainsi que le calendrier de la transition et a appelé la Réunion à examiner les propositions relatives à la nouvelle structure et à son plan de transition. Elle a également souligné les principaux points qui seront abordés lors des sessions d'APIRG et du RASG-AFI, notamment les résultats des réunions des organes contributifs d'APIRG et du RASG-AFI ainsi que les résultats de la 14^{ème} Conférence de navigation aérienne.
- 1.15. Enfin, le Directeur régional a exprimé sa gratitude pour la participation continue et efficace des États et des organisations aux activités du RASG-AFI et d'APIRG et a reconnu le soutien et la coopération essentiels que le Secrétariat a reçus de la direction de ces deux groupes.
- 1.16. Mme Paule Assoumou Koki, Directeur générale de l'Autorité de l'aviation civile du Cameroun et Présidente d'APIRG, a remercié le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud d'avoir accueilli les réunions et d'avoir offert aux participants d'excellentes conditions de travail. Elle a salué la présence à la réunion des principaux représentants des États, des organisations internationales et régionales ainsi que de l'industrie. Elle a situé le contexte des PIRG et des RASG qui comprend respectivement la planification et la mise en œuvre du système de navigation aérienne et l'appui au cadre de performance régional pour la gestion de la sécurité.

- 1.17. La présidente d'APIRG a rappelé les principaux points qui seront discutés au cours de la réunion et a encouragé les participants à s'engager dans des discussions fructueuses menant à des conclusions et des décisions tangibles. Elle a exprimé sa satisfaction et a remercié le secrétariat pour la finalisation de l'AANDD et de l'outil de collecte de données et de communication d'ASBU, qui sera présenté en pratique. Elle a souligné que les outils permettraient d'améliorer le niveau de notification dans la région AFI et a appelé les États à collaborer et à tirer parti des outils disponibles. Elle a terminé son allocution en souhaitant aux participants des délibérations fructueuses et agréables.
- 1.18. La session conjointe de la vingt-septième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/27) et de la dixième réunion du Groupe régional de la sécurité de l'aviation pour l'Afrique de l'océan Indien (RASG-AFI/10) a été ouverte par Me. James Mlawu, Directeur général des transports de la République d'Afrique du Sud.
- 1.19. Me. James Mlawu a exprimé sa gratitude à l'OACI pour avoir donné à l'Afrique du Sud l'occasion d'accueillir la réunion et pour son soutien et ses conseils inestimables dans la planification de l'événement. Il a en outre souligné la singularité de cet événement, qui est la dernière instance où les réunions APIRG et RASG-AFI se déroulent dans leur format actuel, suite à la décision de fusionner ces deux groupes régionaux en une seule entité connue sous le nom de Groupe Afrique et Océan-Indien de planification et de mise en œuvre du système d'aviation.
- 1.20. Il a également souligné la nécessité de continuer à mettre l'accent sur les objectifs et les indicateurs fixés dans le Plan régional de navigation aérienne, ainsi que sur l'amélioration continue du cadre de sécurité mondial par la coordination des efforts, la mise en commun des ressources, l'échange de données et d'informations essentielles à la sécurité ainsi que la formation, afin de résoudre efficacement les problèmes de sécurité identifiés dans la région. Il a souhaité aux délégués de fructueuses délibération et les a encouragés à visiter East London et à apprécier ses artefacts uniques.

Célébration du 80^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative à l'aviation civile internationale

- 1.21. En marge des réunions APIRG/27 et RASG-AFI/10, l'État hôte a offert un dîner de gala pour la célébration du 80^{ème} anniversaire de la signature de la convention relative à l'aviation civile internationale (également connue sous le nom de Convention de Chicago). L'événement s'est tenu le 5 novembre 2024 à l'hôtel ICC d'East London et a rassemblé les participants aux réunions ainsi que des responsables sud-africains.
- 1.22. Le dîner a été ponctué par des allocutions de M. Levers Mabaso, Directeur en chef du Département des transports ; Mme Lucy Mbugua, Directeur régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe ; M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale et Mme Nozipho Mdawe, Directeur général d'ATNS.
- 1.23. Les intervenants ont exprimé leur gratitude à l'OACI, ses membres ainsi que les parties prenantes pour le travail accompli au cours des 80 dernières années, et ont souligné la nécessité de renforcer la collaboration et l'engagement en faveur d'un ciel plus sûr et d'un avenir aéronautique durable.

- 1.24. Des vidéos liées à la célébration ont été projetées, notamment une vidéo ICAO@80th et une autre mettant en évidence les réalisations de l'OACI en Afrique au cours des 80 dernières années, qui mettent respectivement en évidence le rôle joué par l'aviation civile internationale dans les objectifs mondiaux en matière d'économie, d'environnement et du développement social ; et les messages du président du Conseil de l'OACI et du secrétaire général relatifs à l'événement. La culture riche et variée de l'Afrique du Sud a été démontrée aux participants tout au long du dîner.

DEUXIÈME PARTIE :
PREMIÈRE SESSION CONJOINTE
APIRG/27 ET RASG-AFI/10

**DEUXIÈME PARTIE : PREMIÈRE SESSION CONJOINTE APIRG/27
ET RASG AFI/10**

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

- 1.1. L'ordre du jour et le programme de travail adoptés par la session conjointe figurent à l'**appendice 2A** du présent rapport.

**POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES SUITES DONNÉES PAR L'ANC ET
LE CONSEIL AU RAPPORT DES RÉUNIONS APIRG/26 ET RASG-
AFI/9 ET SUIVI DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS APIRG/26
ET RASG-AFI/9, Y COMPRIS LES CONCLUSIONS ET
DÉCISIONS DE LA RÉUNION EXTRAORDINAIRE D'APIRG ET
DU RASG-AFI**

**2.1 Examen des suites données par l'ANC et le Conseil au rapport des réunions
APIRG/26 et RASG-AFI/9**

- 2.1.1 Les participants ont été informés des suites données par la Commission de navigation aérienne (ANC) sur le rapport des réunions APIRG/26 et RASG-AFI/9. Les participants ont également été informés que l'ANC avait approuvé le rapport annuel consolidé sur les PIRG et les RASG, qui comprenait un aperçu des résultats d'APIRG/26 et du RASG-AFI/9.
- 2.1.2 En ce qui concerne l'alignement de la définition de la région Afrique-Océan Indien (AFI) sur la zone géographique réelle d'APIRG et du RASG-AFI, la réunion a été informée que l'ANC a rappelé la décision du Conseil (C-DEC 230/2) et que le Secrétariat (siège et Bureaux ESAF et WACAF) travaillait sur une solution qui résoudrait le problème.
- 2.1.3 En ce qui concerne les opérations spatiales de lancement et retour, les participants ont été informés que des événements similaires étaient surveillés dans d'autres régions et que cela pourrait susciter une préoccupation mondiale, compte tenu de l'expansion prévue des opérations dans l'espace aérien supérieur. Les participants à la réunion ont noté qu'il fallait du temps pour faire avancer les travaux sur cette question, les groupes d'experts de l'OACI devant être chargés de la tâche et le Secrétariat cherchant à assurer la coordination avec les régions qui ont déjà élaboré des documents d'orientation sur le sujet.
- 2.1.4 En ce qui concerne les mesures proposées par l'ANC concernant les préoccupations significatives de sécurité liées à l'approbation des procédures de vol aux instruments, la réunion a été informée que l'ANC a rappelé l'obligation de l'État de résoudre les SSC de manière à prévenir tout risque immédiat pour la sécurité des opérations civiles internationales. Par conséquent, l'ANC a conclu qu'aucune exemption ne devait être accordée pour éviter de compromettre l'ensemble du processus de SSC. L'ANC a souligné la responsabilité des États dans la résolution des SSC et a demandé aux Bureaux régionaux de l'OACI de soutenir les États dans leurs efforts pour améliorer leurs performances en matière de sécurité.

- 2.1.5 La réunion a pris note des discussions de l'ANC sur les défis mondiaux liés à la lenteur des progrès dans la mise en place d'autorités indépendantes d'enquête sur les accidents d'aviation et l'achèvement des rapports d'enquête sur les accidents ; ainsi que le faible niveau de mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (PNS) dans toutes les régions. Les participants ont été informés des initiatives d'appui à la mise en œuvre, dont le Secrétariat avait discuté avec l'ANC, afin d'aider au mieux les États à relever ces défis.
- 2.1.6 Les participants ont été informés que l'ANC avait demandé des éclaircissements concernant l'exigence d'un mécanisme de notification pour informer les États des modifications apportées aux mises à niveau des blocs de systèmes d'aviation (ASBU) présentée sur le portail du Plan mondial de navigation aérienne (GANP). En réponse à cette demande, le Secrétariat a précisé que les modifications apportées au contenu de l'ASBU n'ont été publiées sur le portail du GANP qu'après l'approbation du GANP par l'Assemblée. Toutefois, les participants ont noté que le Groupe d'étude du GANP délibérait sur une solution permettant de mieux tenir compte des différences entre les éditions du GANP.

2.2 Examen des résultats de la 14^{ème} Conférence de navigation aérienne

- 2.2.1. Les résultats de la 14^{ème} Conférence sur la navigation aérienne (AN-Conf/14), qui s'est tenue au siège de l'OACI, à Montréal, du 26 août au 6 septembre 2024 ont été présentés à la réunion. Il a été mis en exergue les mesures prises spécifiquement à l'intention des PIRG et des RASG en vue de leur mise en œuvre, compte tenu du fait que certaines des mesures adressées aux États nécessiteraient une collaboration régionale et pourraient être intégrées dans les travaux des groupes régionaux. Les participants ont été informés que, pour certaines mesures spécifiques découlant de l'AN-Conf/14, un rapport d'activité serait exigé des PIRG et des RASG, dans le cadre des résultats des réunions à venir.
- 2.2.2. Les participants ont été informés que la Conférence avait souligné la nécessité de s'attaquer à la menace croissante que représentaient les brouillages du système mondial de navigation par satellite (GNSS). Un consensus général a été trouvé sur la nécessité d'un plan de mesure d'exception au niveau mondial pour gérer les défaillances du GNSS et assurer la sécurité continue de la navigation. Le Secrétariat a attiré l'attention de la réunion sur la recommandation appelant les États, par le biais du mécanisme des PIRG, à élaborer des mécanismes régionaux de notification GNSS pour accroître la sensibilisation opérationnelle des zones géographiques touchées, dans la mesure du possible, comme décrit dans le Manuel du Système mondial de navigation par satellite (GNSS) (Doc 9849).
- 2.2.3. Les participants ont pris note de l'appui de la Conférence à la mise en place de cadres pour la mise en œuvre à court terme de procédures, telles que le projet 30/10 relatif à l'espacement longitudinal des aéronefs (mise en œuvre d'espacements longitudinaux de 55,5 km (30 NM) ou moins dans l'espace aérien océanique et éloigné, et de 19 km (10 NM) ou moins ailleurs), et de l'espace aérien à libre choix de route, à une échelle plus large et plus cohérente. Une attention particulière a été accordée à la recommandation appelant les États, travaillant dans le cadre des processus des PIRG, à collaborer activement avec les États voisins pour mettre en œuvre le Projet 30/10. La recommandation demande également à l'OACI d'élaborer des plans d'action régionaux pour la mise en œuvre du projet 30/10, par l'intermédiaire des PIRG. La réunion a discuté de la nécessité d'un ensemble clair d'étapes pour mettre en œuvre le projet 30/10. Le

Secrétariat a noté que, dans le cadre de la recommandation AN-Conf/14, l'OACI a été priée d'élaborer un plan d'action qui fournirait les orientations nécessaires. En outre, la réunion a discuté de la relation entre le Projet 30/10 et la communication et la surveillance fondées sur la performance (PBCS), et de la question de savoir si ces deux éléments étaient en phase l'un avec l'autre. Le Secrétariat a précisé que le GANP englobe déjà la mise en œuvre de minimums de séparation dans l'espace aérien océanique et éloigné ; et que les États devraient se référer au cadre de l'ASBU et à la feuille de route technologique, pour des orientations supplémentaires. Le Secrétariat a en outre noté que cette question serait abordée dans le cadre d'un projet régional, avec un plan de mise en œuvre régional par l'intermédiaire des PIRG.

- 2.2.4. Les participants ont été informés que la Conférence s'était déclarée favorable à ce que l'OACI entreprenne une étude sur la faisabilité de mise en place d'un programme d'audit de l'efficacité de la navigation aérienne de l'OACI, ou d'une initiative similaire, avec la participation des États et des organisations internationales. Certains participants ont exprimé leurs préoccupations sur la possibilité d'un nouvel audit de l'OACI. Le Secrétariat a réitéré qu'à ce stade, l'OACI limite ses travaux à la réalisation d'une étude de faisabilité, qui sera réalisée avec la participation des États et des organisations internationales.
- 2.2.5. En ce qui concerne l'élimination progressive des systèmes existants, les participants ont été informés que la Conférence a appuyé les initiatives visant à éliminer et/ou à optimiser les systèmes existants de communication, de navigation et de surveillance (CNS) et de gestion du trafic aérien (ATM). Plus précisément, avec le mécanisme de planification de vol actuel, la conférence a convenu de cibler une transition mondiale vers un mécanisme de planification de vol plus avancé (vol et flux – information pour un environnement collaboratif (FF-ICE)), avec une transition mondiale ciblée d'ici 2034. La réunion a pris note de la recommandation exhortant les États et les PIRG à envisager la création de groupes de discussion régionaux pour coordonner la planification et la mise en œuvre des services FF-ICE et fournir le soutien nécessaire tout au long de la période de transition. Cette recommandation appelle également les États à soutenir et à contribuer aux travaux de leurs PIRG respectifs et de leurs sous-groupes pour élaborer un plan régional de transition vers les services FF-ICE basé sur l'arrêt mondial du plan de vol 2012 de l'OACI en 2034. En outre, la réunion a noté que la même recommandation invitait instamment l'OACI à fournir des orientations et un soutien, par l'intermédiaire des PIRG, pour l'élaboration de plans régionaux de transition vers le FF-ICE afin de permettre à l'horizon 2034, l'arrêt définitif des plans de vol 2012 de l'OACI.
- 2.2.6. Les participants ont été informés que la Conférence avait également fourni des orientations claires pour les prochaines éditions du Plan de sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), qui seront présentés pour approbation à la 42ème session de l'Assemblée de l'OACI.
- 2.2.7. Le Secrétariat a informé les participants que le Conseil de l'OACI examinerait le rapport de l'AN-Conf/14, ainsi que les résultats de l'examen effectué par l'ANC, ce qui constituerait une étape importante dans la formalisation des conclusions de la Conférence.

2.3 Suivi des conclusions et décisions APIRG/26 et RASG-AFI/9, ainsi que des conclusions et décisions de la réunion extraordinaire d'APIRG et du RASG-AFI

- 2.3.1. L'état de la mise en œuvre des conclusions et décisions des sessions conjointes APIRG/26 et RASG-AFI/9 a été présenté aux participants. La réunion a noté que parmi les 3 conclusions et 2 décisions qui en découlent, 1 conclusion et 1 décision ont été mises en œuvre tandis que les autres sont toujours en cours. La réunion a exhorté les États et autres parties prenantes à continuer leur collaboration et à déployer davantage d'efforts pour assurer une mise en œuvre rapide et efficace des conclusions et décisions conjointes d'APIRG/26 et RASG-AFI/9.
- 2.3.2. En outre, la réunion a rappelé que la réunion extraordinaire d'APIRG et du RASG-AFI, tenue le 19 juillet 2024 à Libreville, Gabon, a adopté 2 décisions relatives à l'amélioration de la structure d'APIRG et de RASG. Les participants ont été informés que des mesures ont été déjà prises et qu'elles seront présentées lors de la réunion.

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

3.1. Résultats de la réunion ARC-TF/7

- 3.1.1. Les résultats de la septième réunion du Groupe de travail de coordination APIRG et RASG-AFI (ARC-TF/7), tenue virtuellement le 17 octobre 2024, ont été présentés.
- 3.1.2. La réunion a reconnu les efforts des présidents et des secrétaires d'APIRG et de RASG-AFI dans la coordination et la présentation de rapports à l'ANC et au Conseil de l'OACI.
- 3.1.3. La réunion a pris note du suivi de l'état de mise en œuvre des conclusions et décisions des réunions APIRG/26 et RASG-AFI/9, ainsi que les conclusions et décisions de la réunion extraordinaire d'APIRG et du RASG-AFI, en particulier, en ce qui concerne les questions liées à l'amélioration de la structure d'APIRG et du RASG-AFI.
- 3.1.4. La réunion a également pris note des termes de référence du Groupe de travail de coordination et de la liste actualisée des domaines communs identifiés entre APIRG, RASG-AFI et le Plan AFI, en tenant compte de la transition des deux groupes actuels vers AASPG. Les points relatifs au NASP et aux SSC liés au domaine ANS ont été ajoutés à la liste actuelle.
- 3.1.5. En ce qui concerne la coordination des rapports annuels d'APIRG et du RASG-AFI, la réunion a pris acte de la publication de la dixième édition du rapport annuel sur la sécurité de RASG-AFI et de la première édition du rapport annuel sur la navigation aérienne, et a recommandé que le futur rapport unique sous l'égide de l'AASPG traite de manière efficace et efficiente les questions de navigation aérienne et de sécurité. La réunion a par conséquent formulé ce qui suit :

APIRG/27 & RASG-AFI/10 Décision 6/01 : Rapports annuels APIRG et RASG-AFI

Pourquoi:	<i>Il est décidé que, afin d'assurer une coordination appropriée des rapports annuels d'APIRG et de RASG-AFI,</i>
-----------	---

Groupe Régional AFI de Planification et de mise en œuvre - Groupe Régional AFI de Sécurité de l'Aviation

Quoi:	<i>Le futur rapport unique du Groupe Afrique - Océan Indien de Planification et de mise en œuvre du système d'aviation (AASPG) comporte deux parties distinctes afin de traiter efficacement et effectivement les questions de navigation aérienne et de sécurité.</i>				
Qui:	<i>APIRG et RASG-AFI</i>				
Quand:	<i>8 novembre 2024</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Métriques	NA	Moyen de collecter les données sur la mise en œuvre de la conclusion /décision	NA

3.2. Domaines et activités communs APIRG/RASG-AFI/Plan AFI

- 3.2.1. La réunion a examiné, comme proposé par l'ARC-TF/7, les domaines communs actualisés entre l'APIRG, le RASG-AFI et le Plan AFI. Les modifications ont porté principalement sur l'introduction des préoccupations significatives de sécurité (SSC) liées aux services de navigation aérienne (ANS), la publication des Plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP), les sorties de piste (RE) et les incursions sur piste (RI). La réunion a par conséquent approuvé les domaines communs actualisés figurant à l'**Appendice 2B**.

3.3. Amélioration de la structure d'APIRG et du RASG-AFI

Manuel de procédure du groupe et nouvelle méthode de travail

- 3.3.1. La réunion a rappelé les décisions précédentes des sessions conjointes de l'APIRG et du RASG-AFI sur la fusion des deux groupes en une seule structure. En particulier, la décision *APIRG/26&RASG-AFI/9 Décision 5/05* avaient chargé le Secrétariat d'accélérer la finalisation de l'étude, y compris l'élaboration du manuel de procédure et d'autres dispositions transitoires connexes d'ici juin 2024, ainsi que la convocation d'une réunion conjointe extraordinaire de l'APIRG et du RASG-AFI pour examiner et approuver les propositions.
- 3.3.2. Il a été rappelé que la réunion extraordinaire de l'APIRG et du RASG-AFI qui s'est tenue le 19 juillet 2024 à Libreville, au Gabon, avait examiné les résultats présentés par le Secrétariat et approuvé la structure organisationnelle de l'entité fusionnée dénommée « *Groupe Afrique - Océan Indien de planification et de mise en œuvre du Système d'aviation (AASPG)* ». Il avait été demandé au Secrétariat, par la décision *APIRG& RASG-AFI/EO - Décision EO/02*, de diffuser le projet de manuel de procédure de l'AASPG aux États et aux parties prenantes, de recueillir leurs contributions supplémentaires avant le 30 septembre 2024 et de le finaliser, pour examen par la prochaine réunion de l'APIRG et du RASG-AFI.
- 3.3.3. La réunion a noté que le projet de manuel de procédure de l'AASPG a été distribué aux États et aux parties prenantes par le biais de la lettre aux États T 17/5.1 – 0676 du 13 septembre 2024, sollicitant leurs contributions et commentaires.

- 3.3.4. La réunion a examiné le manuel de procédure de l'AASPG présenté par le Secrétariat, qui comprend les contributions supplémentaires reçues des États et des parties prenantes. La réunion a noté que la première édition du manuel de procédure de l'AASPG reflète la fusion de l'APIRG et du RASG-AFI en un seul groupe régional, ainsi que le mandat révisé des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des groupes régionaux de la sécurité de l'aviation (RASG), conformément à la décision C-DEC 210/4 du Conseil visant à renforcer et à améliorer les performances et les résultats escomptés des PIRG et des RASG.
- 3.3.5. La réunion a salué le travail accompli par le Secrétariat et approuvé la première édition du Manuel de procédure de l'AASPG figurant à l'**Appendice 2C**. La réunion a alors formulé la décision suivante :

<i>APIRG/27 & RASG-AFI/10 Décision 6/02 : Adoption du Manuel de procédure du Groupe Afrique - Océan Indien de planification et de mise en œuvre du Système d'aviation (AASPG)</i>					
Pourquoi:	<i>Il est décidé que, pour soutenir la conduite efficace et efficiente des activités du Groupe Afrique - Océan Indien de planification et de mise en œuvre du système d'aviation (AASPG), en remplacement de l'APIRG et du RASG-AFI,</i>				
Quoi:	<i>La première édition du Manuel de procédure de l'AASPG est approuvée.</i>				
Qui:	<i>APIRG et RASG-AFI</i>				
Quand:	<i>8 novembre 2024</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Métriques	NA	Moyen de collecter les données sur la mise en œuvre de la conclusion /décision	NA

Dispositions transitoires pour les groupes

- 3.3.6. La réunion a examiné les dispositions transitoires entre les groupes actuels APIRG et RASG-AFI et le nouvel AASPG et, à l'issue des discussions, a convenu de ce qui suit.
- 3.3.7. En ce qui concerne l'approbation de l'AASPG par le Conseil de l'OACI, la réunion a rappelé que l'APIRG et le RASG-AFI sont des groupes régionaux établis par le Conseil de l'OACI, et a noté que le nouveau groupe AASPG remplaçant l'APIRG et le RASG-AFI sera soumis au Conseil de l'OACI pour examen.
- 3.3.8. La réunion a également convenu, après discussions, des principes clés des dispositions transitoires entre les groupes APIRG et RASG-AFI et le nouveau groupe AASPG. Ces dispositions permettront à l'APIRG et au RASG-AFI, ainsi qu'à leurs organes contributeurs, de poursuivre leurs activités jusqu'à l'opérationnalisation de l'AASPG. La réunion a formulé la décision suivante en conséquence.

<i>APIRG/27 & RASG-AFI/10 Décision 6/03 : Dispositions transitoires entre les groupes APIRG et RASG-AFI et le nouveau groupe AASPG</i>	
Pourquoi:	<i>Il est décidé que, pour assurer une transition fluide des groupes APIRG et RASG-AFI vers le groupe AASPG,</i>

Quoi:	<p><i>Les dispositions transitoires entre les groupes APIRG et RASG-AFI et le nouvel AASPG sont adoptées comme suit :</i></p> <p><i>a) Le Secrétariat soumettra la création de l'AASPG, en remplacement des groupes régionaux APIRG et RASG-AFI, au Conseil de l'OACI pour approbation d'ici décembre 2025 ;</i></p> <p><i>b) L'APIRG, le RASG-AFI et leurs sous-groupes poursuivront leurs activités jusqu'à l'opérationnalisation de l'AASPG ;</i></p> <p><i>c) Les sous-groupes IIM et AAO de l'APIRG rendront compte à l'AASPG par l'intermédiaire du PRCC. Le nouveau sous-groupe SMO tiendra ses premières réunions d'ici août 2025 et rendra compte à l'AASPG par l'intermédiaire du PRCC ;</i></p> <p><i>d) Le secrétaire de l'APIRG convoquera et assurera le secrétariat de la première réunion de l'AASPG, présidée par le président de l'APIRG avec l'appui du président du RASG-AFI ;</i></p> <p><i>e) L'AASPG élira son président et ses vice-présidents lors de sa première réunion ; et le secrétaire du RASG-AFI prendra en charge le secrétariat de l'AASPG ; et</i></p> <p><i>f) L'APIRG et le RASG-AFI seront officiellement dissous, et les affaires courantes seront transférées à l'AASPG lors de sa première réunion.</i></p>				
Qui:	APIRG, RASG-AFI, et AASPG et ses organes contributeurs				
Quand:	Décembre 2025				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Métriques	Reports/Décisions	Moyen de collecter les données sur la mise en œuvre de la conclusion /décision	IOMs
	Non <input type="checkbox"/>				

3.1. Surveillance de l'espace aérien AFI

État de la sécurité de l'espace aérien RVSM de la région AFI - Veille d'altitude

3.4.1 L'Agence régionale AFI de surveillance (ARMA) a fait le point sur l'état de l'espace aérien régional à espacement vertical minimal réduit (RVSM). Rendant compte de l'état d'avancement de la surveillance de l'altitude, ARMA a fourni des données indiquant que, bien que la situation se soit améliorée au cours de l'année écoulée, l'inquiétude persiste au sujet de certains États qui ne s'acquittent toujours pas de la responsabilité de veiller à ce que la surveillance de l'altitude soit effectuée comme il est exigé pour tous les aéronefs immatriculés au niveau national

Activités de surveillance de l'espace aérien RVSM de la région AFI

3.4.2 La réunion a été informée qu'ARMA, en tant qu'Agence chargée de surveiller l'espace aérien RVSM dans la région AFI, travaille avec des groupes d'analyse régionaux établis. Cependant, au cours des deux dernières années, il y a eu un manque de régularité dans la disponibilité du groupe d'analyse qui appuyait la surveillance de l'espace aérien RVSM de la région AFI.

- 3.4.3 Dans son rapport à la réunion sur l'état de la surveillance effectuée au cours de l'année écoulée, ARMA s'est dite préoccupée par la nature et la fréquence des réunions du groupe d'analyse dans la région AFI, qui ont été principalement de nature virtuelle et inconsistante au cours des deux dernières années depuis la cessation du Groupe d'analyse des incidents ATS (AIAG), qui était conduit par l'IATA en tant que Secrétariat. Les participants ont noté que l'absence de réunion des groupes d'analyse a entraîné des retards dans la soumission des données pour l'évaluation des risques de collision (CRA).
- 3.4.4 ARMA a également signalé la faible disponibilité d'un répertoire des rapports d'événements ATS fournis par les États membres accrédités, indiquant qu'elle n'a reçu des rapports sur les grands écarts de hauteur (LHD) pour l'année 2024 que de 5 États sur les 48 États que compte la région AFI, à savoir le Kenya, la Zambie, la Namibie, l'Afrique du Sud et le Botswana. Il est important pour le calcul de la CRA de signaler des préoccupations concernant les événements qui doivent être signalés à la RMA lorsqu'un aéronef s'écarte d'un niveau autorisé entre le FL 280 et le FL 420 (autorisé ou réel), ou qu'une autorisation de l'ATC entraîne une situation de prise de risque, comme une perte d'espacement ou un écart initié par le TCAS.
- 3.4.5 La réunion a noté avec préoccupation qu'un grand nombre d'aéronefs continuaient de ne pas respecter les prescriptions relatives à l'exploitation dans l'espace aérien RVSM ; trente et un (31) aéronefs auraient pénétré dans l'espace aérien RVSM sans les approbations requises, violant ainsi les marges de sécurité. La réunion a appelé les États concernés à se pencher d'urgence sur la question.
- 3.4.6 ARMA a également signalé l'absence d'un répertoire régional, notant qu'un tel répertoire devrait être contrôlé par RMA dans le cadre du processus continu de collecte, de traitement, de stockage et d'utilisation des données pour les opérations RVSM. ARMA a ainsi suggéré que l'hébergement du répertoire sous l'égide de l'ARMA accélérerait la transition vers un nouveau groupe d'analyse, car les États de la région AFI se sont engagés à partager régulièrement leurs données RVSM avec ARMA.
- 3.4.7 La réunion a été informée que sur les 35 FIR relevant d'ARMA en tant qu'agence de surveillance, neuf (9) FIR n'ont pas soumis de données RVSM pour l'année 2023, tandis que neuf (9) autres FIR ne fournissent qu'une partie des données. Seuls dix-sept (17) FIR ont fourni des données des douze mois, ce qui représente seulement 50 % des données soumises.
- 3.4.8 La réunion a souligné qu'il importait de mettre en place un tel groupe d'analyse afin d'éviter les retards dans le calcul de l'estimation du risque de collision. La réunion a formulé la conclusion suivante :

APIRG/27 & RASG-AFI/10 Conclusion 6/04 : Activité d'analyse de l'espace aérien de la région AFI

Pourquoi:	<i>Il est conclu que, afin de s'assurer que les rapports d'évaluation des risques de collision (CRA) sont rédigés de manière approfondie et en temps opportun, et que l'analyse des incidents est effectuée de manière efficace et régulière,</i>
-----------	---

Groupe Régional AFI de Planification et de mise en œuvre - Groupe Régional AFI de Sécurité de l'Aviation

Quoi:	a) <i>Les États, de manière régulière et cohérente, doivent fournir aux parties prenantes concernées, en particulier les RSOO, IATA et ARMA, des données complètes sur les incidents et autres événements de sécurité ; et</i> b) <i>Les AAMAC, en coordination avec d'autres RSOO (BAGASOO, CASSOA et SASO), IATA, ARMA et les Bureaux régionaux de l'OACI, mène des activités annuelles d'analyse des incidents ATS à partir de 2025.</i>				
Qui:	a) <i>États, RSOO, IATA, ARMA</i> b) <i>AAMAC, RSOO, IATA, ARMA et OACI</i>				
Quand:	a) & b) 31 Mars 2025				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métrique	Métrique 1 : Données collectées Métrique 2 : Analyse des incidents ATS conduites	Moyens de collecte	Rapport AASPG 1.

Manuel ARMA relative aux larges déviations de hauteur

3.4.9 La réunion a été briefé sur les grands écarts de hauteur (LHD). Notant avec préoccupation le niveau élevé de LHD, trente-cinq (35) au total dans la **catégorie E - coordination tardive ou inexistante du niveau de vol en raison d'une erreur humaine** et quatorze (14) dans la **catégorie A - L'équipage de conduite n'a pas réussi à monter/descendre l'aéronef comme autorisé**, la réunion a demandé qu'une plus grande sensibilisation soit assurée sur les LHD. La réunion a exhorté les États à saisir l'opportunité offerte par ARMA pour comprendre les différentes catégories et les notifications requises.

3.4.10 ARMA a informé la réunion que pour améliorer la compréhension des LHD dans la région, elle avait élaboré des documents d'orientation qui avaient été partagés aux États mais qui étaient également disponibles sur le site Web de l'ARMA. Parmi les documents d'orientation élaborés figurait le manuel LHD pour aider les gestionnaires de Programmes nationaux (NPM). ARMA a élaboré du matériel d'orientation et de formation pour renforcer les connaissances des nouveaux gestionnaires de Programmes nationaux (NPM) et les aider dans la conduite des sensibilisations et promotions sur la sécurité concernant la notification des LHD dans la région. Le manuel LHD a été élaboré en Anglais et en Français.

3.4.11 Le paquet comprend le formulaire de rapport LHD qui sera disponible sur le site Web d'ARMA www.arma.africa, la foire aux questions LHD (LHD FAQ) en une seule page destinée à promouvoir une compréhension commune des LHD, la taxonomie LHD pour fournir une liste complète de classifications génériques des LHD et la procédure de coordination transfrontalière LHD pour garantir qu'il y a une coordination entre les deux unités des services de la circulation aérienne (ATS) impliquées afin de déterminer la cause et de prévenir de futurs événements.

3.4.12 La réunion a appelé tous les États et organisations à prendre le temps d'examiner le matériel élaboré par ARMA et de fournir un retour d'information en vue de son amélioration. La réunion a donc formulé la conclusion suivante :

APIRG/27 & RASG-AFI/10 Conclusion 6/05 : Amélioration de la sécurité dans l'espace aérien RVSM de la région AFI					
Pourquoi:	<i>Il est conclu que, afin d'améliorer la surveillance et les comptes rendu de sécurité dans l'espace aérien RVSM AFI,</i>				
Quoi:	<i>a) Les versions anglaise et française du manuel sur les LHD d'ARMA sont approuvées ; b) La mise à jour du document des exigences minimales de surveillance RVSM est approuvée ; c) ARMA recueille et consolide les contributions des États sur la documentation d'orientation RVSM et soumette la version finale pour approbation à la prochaine réunion de l'AASPG ; et d) ARMA élabore un répertoire standard pour les événements ATS pour la région AFI qui inclut les événements qui se produisent entre le FL280 et le FL410 inclus, d'ici le 31 octobre 2025.</i>				
Qui:	<i>a) & b) APIRG/27 c) ARMA et les États d). ARMA</i>				
Quand:	<i>a) et b) 8 novembre 2024 c) 30 Juillet 2025 d) 31 Octobre 2025.</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : Données collectées Métrique 2 : Répertoire des événements ATS développés	Moyens de collecte	Rapports ARMA et AASPG/1.

Exigences minimales de surveillances

3.4.13 ARMA a fourni à la réunion des informations sur les exigences minimales de surveillance (MMR) pour l'espace aérien RVSM. La réunion a pris note des nouveaux changements qui ont eu lieu dans le MMR concernant les aéronefs de type Gulfstream Model GVIII-G700 (G700), le code OACI GA7C faisant son entrée dans le MMR civil.

3.4.14 Des changements ont également eu lieu dans le groupement existant ; de nouveaux codes ont été ajoutés au MMR en tant que critères de définition supplémentaires pour les aéronefs de type GL5T et GLEX. Le Groupe sous surveillance du type B37M et B779 sont tous deux retirés du MMR en raison du retard dans la certification du Boeing 737-MAX7 (B37M) et du B777X (B779).

3.4.15 ARMA a indiqué qu'une enquête plus approfondie est en cours sur la possibilité d'apporter d'autres modifications au groupe sous surveillance E135-145 d'Embraer.

Termes de Références d'ARMA

- 3.4.16 La réunion a été informée que le mandat actuel d'ARMA ne prévoit pas la surveillance des opérations RVSM dans l'espace aérien de la région AFI au-dessus de la haute mer, y compris l'océan Indien et l'Atlantique Sud. ARMA a proposé une modification de son mandat afin d'y incorporer les zones géographiques situées au-dessus de la haute mer.
- 3.4.17 La réunion a salué le travail accompli par ARMA et a reconnu les défis auxquels l'agence était confrontée dans l'exécution de son mandat. La réunion est parvenue à un accord commun sur le fait que le mandat d'ARMA devrait être modifié comme suggéré.

Développement dans la zone de l'Atlantique Sud

- 3.4.18 La réunion a été mise à jour sur les activités, les réalisations et les défis dans la zone SAT depuis APIRG/26 par le biais du rapport des organes SAT, y compris le Groupe de pilotage SAT (SAT SG), le Groupe de gestion de la mise en œuvre SAT (SAT IMG) et le Groupe de surveillance de la sécurité SAT (SAT SOG) ainsi que leurs équipes de projet connexes.
- 3.4.19 ***Activité de la SAT SG*** - La réunion a noté que la SAT SG a tenu sa première réunion en mode virtuel le 4 décembre 2023. Les résultats de la réunion de la SAT SG comprenaient la demande faite au secrétariat pour la fourniture de rapports sur l'attribution des fréquences à chaque réunion SAT SG, la réalisation d'une étude de faisabilité pour la création d'un groupe d'analyse des événements ATS SAT et, dans cette optique, l'appel à la participation des RSOO de la région AFI aux réunions du Groupe de surveillance de la sécurité SAT (SAT SOG), l'élaboration et la mise en œuvre de plans d'action pour remédier à l'absence ou à la communication incomplète par les États des données RVSM, PBCS et LHD dans la zone SAT. La SAT SG a recommandé aux Secrétariats de la SAT IMG et de la SAT SOG de coordonner le projet de délimitation de la zone SAT. En outre, la SAT SG a chargé le Secrétariat et le directoire de coordonner avec les PIRG concernés afin de convenir des options appropriées pour recevoir des prévisions de trafic adéquates pour la zone SAT.
- 3.4.20 ***Activité de la SAT IMG***- La réunion a été informée que la SAT IMG a tenu deux réunions physiques respectivement du 5 au 8 février 2024 à Santa Maria (Açores), au Portugal, et du 7 au 11 octobre 2024 à Abidjan, en Côte d'Ivoire. Les résultats de ces deux réunions comprenaient l'examen et l'adoption du plan de mesures d'exception pour la gestion du trafic aérien de la SAT (SAT Doc 002) ; l'élaboration et la publication d'un bulletin SAT OPS pour traiter les problèmes de connexion CPDLC rencontrés par les équipages de conduite lorsqu'ils pénètrent dans le secteur d'information de vol d'Abidjan au sein de la FIR de Dakar ; le changement de statut de la route ATS UN866 en route bidirectionnelle pour accommoder l'augmentation du trafic dans le corridor EURSAM qui entrera en vigueur en mars 2025. La SAT IMG a également discuté du projet de délimitation de la zone SAT en cours et a chargé le Secrétariat de coordonner la collecte de données relatives aux limites de la FIR en haute mer ainsi que la ligne de délimitation proposée par les États concernés et les ANSP.

3.4.21 **Activité de la SAT SOG**- La réunion a noté que la SAT SOG a tenu deux réunions depuis APIRG/26, l'une en présentiel du 15 au 19 avril 2024 à São Paulo, au Brésil, et l'autre virtuelle du 1^{er} au 4 octobre 2024. Les résultats des deux réunions comprennent la recommandation aux PIRG d'étendre le mandat des RMA pour la surveillance des opérations de l'espace aérien RVSM dans la zone SAT ; l'approbation du principe relatif à la mise en place de l'équipe d'analyse des événements ATS de la SAT qui deviendra opérationnelle une fois que son mandat aura été finalisé et approuvé par la SAT SG; l'approbation du nouveau modèle d'échantillonnage de données du trafic (TSD) à diffuser aux États pour la collecte des TSD chaque année au cours du mois de juillet. La SAT SOG 4 a également discuté de la faible notification des LHD par les ANSP et les États et a chargé les RMA, en coordination avec les Bureaux régionaux de l'OACI, de sensibiliser davantage les parties prenantes sur les LHD et les processus de collecte et d'utilisation des données.

3.4.22 La réunion a discuté des défis dans la zone SAT ainsi que des recommandations découlant des réunions des organes contributifs. Il a été noté en particulier que la question de la délimitation des zones SAT était cruciale pour la surveillance de la sécurité ainsi que pour la mise en œuvre de projets dans l'espace aérien au-dessus de la haute mer et l'impact potentiel que ces projets pouvaient avoir sur les espaces aériens continentaux de la région AFI. La réunion a donc élaboré les conclusions et décisions suivantes pour soutenir les activités dans la zone SAT :

3.4.23

APIRG/27 & RASG-AFI/10 Conclusion 6/06 : Prévisions de trafic dans la zone SAT					
Pourquoi :	<i>Il est conclu que, afin de soutenir la mise en œuvre dans les FIR de la région AFI ayant une partie de l'espace aérien dans la zone SAT,</i>				
Quoi :	<i>a) Les États membres de la SAT soumettent au Bureau régional accrédité de l'OACI des statistiques annuelles de trafic pour la partie océanique de leur FIR ; et b) Les prévisions de trafic dans la zone SAT soient fournies à court terme (1 an), à moyen terme (3 ans) et à long terme (5 ans) pour le corridor EUR/SAM et l'espace aérien AORRA entre le FL290 et le FL410 inclus.</i>				
Qui :	<i>a) Les États AFI membres de la SAT b) Secrétariat, ARMA</i>				
Quand :	<i>a) 31 Décembre 2025 b) Lors de l'AASPG/1</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : Les Statistiques de trafic fournies par les Etats Métrique 2 : Les prévisions de trafic fournies	Moyens de collecte	Rapport AASPG/1

APIRG/27 & RASG-AFI/10 Conclusion 6/07 : Amélioration de l'implication de la région AFI dans la zone SAT

Pourquoi:	<i>Il est conclu que, pour assurer une participation collaborative et efficace des États concernés de la région AFI aux activités de la SAT,</i>
Quoi:	<i>a) Les Directeurs généraux des Autorités de l'aviation civile des États de la région AFI membres de la SAT sont encouragés à participer efficacement aux réunions du groupe de pilotage de la SAT; et b) ARMA, en coordination avec le secrétariat, organise un atelier pour traiter la question du faible niveau de collecte de données pour la surveillance des performances de sécurité dans la zone SAT.</i>
Qui :	<i>a) DG CAA b) ARMA, Secretariat</i>
Quand :	<i>a) 8 novembre 2024 b) décembre 2024</i>

Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : Participation des DG CAA aux réunions de la SAT SG Métrique 2 : Atelier conduit	Moyens de collecte	Moyen 1 : Rapport APIRG 27 Moyen 2 : Rapports SAT SG Moyen 3: Rapport AASPG 1

APIRG/27 & RASG-AFI/10 Décision 6/08 : Portées des activités d'ARMA

Pourquoi :	<i>Il est conclu que, pour assurer une meilleure couverture des activités d'ARMA dans l'ensemble de la région AFI,</i>
Quoi :	<i>Le mandat modifié d'ARMA est approuvé afin d'intégrer la surveillance et la notification des opérations RVSM et PBCS dans l'espace aérien au-dessus de la haute mer, y compris la zone SAT et l'océan Indien.</i>
Qui :	<i>APIRG</i>
Quand :	<i>8 novembre 2024</i>

Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : TORs ARMA TORs approuvés	Moyens de collecte	Moyen 1: Rapport APIRG 27

Nouveaux entrants et opérations d'objets spatiaux

Retour des objets spatiaux affectant l'espace aérien AFI

3.4.24 La République d'Afrique du Sud a informé la réunion sur la gestion du retour d'objets spatiaux dans l'espace aérien. Il a été noté les risques associés au retour dans l'atmosphère

d'objets spatiaux associés à la technologie satellitaire (rentrée dans l'atmosphère de fusées utilisées pour le lancement de satellites, désorbitation de satellites en fin de vie et autres objets spatiaux créés à partir de satellites endommagés par d'autres débris spatiaux).

- 3.4.25 Il a été souligné que le site Web de suivi des satellites « <https://orbit.ingnow.com/> » a répertorié 9 900 satellites actifs sur diverses orbites terrestres, à savoir l'orbite terrestre basse (« LEO »), l'orbite terrestre moyenne (« MEO ») et l'orbite géostationnaire/géosynchrone (« GEO »). On estime que le nombre de satellites pourrait atteindre plusieurs centaines de milliers d'ici 2027, ce qui signifierait une augmentation significative par rapport aux 9 900 satellites actuellement actifs sur les différentes orbites terrestres. La plupart des satellites se trouvent en orbite basse et l'environnement proche de la Terre commence déjà à être saturé.
- 3.4.26 Compte tenu du nombre actuel de satellites en orbite et de la croissance attendue de l'industrie, on pourrait s'attendre à ce que le nombre de lancements de fusées nécessaires au maintien de ces constellations orbitales augmente également, ce qui augmenterait le nombre d'opérations de retour associées à divers débris laissés en orbite tels que les corps de fusée abandonnés, satellites endommagés et inactifs, et autres fragments de débris.
- 3.4.27 L'Afrique du Sud a également fait part de son expérience en matière de gestion de la rentrée atmosphérique d'objets spatiaux. Il a été noté que la rentrée des fusées dans la zone de responsabilité de l'Afrique du Sud est coordonnée par l'Unité centrale de gestion de l'espace aérien (CAMU) dans le cadre du processus de l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA). Le processus comprend la soumission des informations requises sur le formulaire de demande FUA et la coordination avec l'Autorité sud-africaine de l'aviation civile (SACAA) et la FIR Johannesburg Océanique (FAJO) pour l'approbation et la publication du NOTAM approprié. Toutefois, l'État a souligné certains défis en suspens liés à la communication et à la coordination de la rentrée d'objets spatiaux, y compris la rentrée non annoncée ou mise à jour des lanceurs spatiaux.
- 3.4.28 La réunion a également pris connaissance de la note d'information de la Federal Aviation Administration (FAA) apportant des éclaircissements sur l'utilisation par les États-Unis de la « notification diplomatique » telle que décrite dans la recommandation 3.1 e) de la note de travail 031B présentée à la vingt-sixième réunion du Groupe régional Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG/26) et la neuvième réunion du Groupe régional de la sécurité de l'aviation pour la région Afrique et Océan-Indien (RASG-AFI/9) de novembre 2023.
- 3.4.29 Dans le paragraphe 3.1 e) de la note de travail 031B d'APIRG/26, les États-Unis ont invité la réunion à « recommander que les États qui effectuent ou soutiennent des lancements spatiaux envisagent de se coordonner en utilisant le courrier électronique direct et l'AMHS en plus des notifications diplomatiques ». Ayant reçu la notification préalable au lancement décrite dans le Code de conduite international contre la prolifération des missiles balistiques, communément appelé Code de conduite de La Haye (HCOC), auquel les États signataires se sont engagés à notifier volontairement les notifications préalables au lancement de véhicules spatiaux, la FAA a proposé la révision de la note de travail 031B d'APIRG/26 afin de supprimer la référence à l'« ajout aux notifications diplomatiques ».
- 3.4.30 La réunion a pris note des risques que représente le retour dans l'atmosphère d'objets spatiaux qui affectent les opérations dans les espaces aériens continentaux et en haute mer,

ainsi que de la proposition de la FAA de reformuler la note de travail 031B d'APIRG/26. La réunion a ainsi formulé la conclusion suivante.

APIRG/27 & RASG-AFI/10 Décision 6/09 : Mise en place de l'équipe de projet des opérations de transport spatial et des opérations dans l'espace aérien en haute altitude

Pourquoi :	<i>Il est décidé que, compte tenu de l'impact des opérations dans l'espace aérien en haute altitude (HAO) sur l'ATM dans la région AFI, et afin de coordonner une approche harmonisée pour la gestion du retour d'objets spatiaux dans la région AFI,</i>
Quoi :	<i>a) Le Secrétariat coordonne la mise en place d'une équipe de projet pour les opérations de transport spatial et les opérations de l'espace aérien en haute altitude (STO-HAO PT) d'ici le 30 mai 2025, et soumette ses termes de référence et son document projet pour approbation à la prochaine réunion de l'AASPG ; b) Le Secrétariat coordonne un atelier de sensibilisation sur les opérations de transport spatial et l'évolution des opérations dans l'espace aérien en haute altitude dans la région AFI d'ici le 31 octobre 2025 ; et c) Le groupe de pilotage de la SAT envisage de créer une équipe de projet STO-HAO pour la zone SAT.</i>
Qui :	<i>a) b) and c) Secretariat</i>
Quand :	<i>a) 31 mai 2025 b) 31 octobre 2025</i>

Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : TOR et document projet du STO-HAO PT élaborés Métrique 2 : Atelier conduit Métrique 3 : Equipe projet STO-HAO mise en place	Moyen de collecte	Moyen 1 : Rapport du Secrétariat

Réglementation et mise en œuvre des UAS

3.4.31 Les opérations UAS au-dessus de la haute mer ont été abordées dans un document présenté par l'Afrique du Sud. Il a été rappelé qu'APIRG/26 avait noté avec préoccupation qu'il y avait une augmentation des activités liées aux UAS dans la région AFI et avait demandé au RASG-AFI et à ses organes contributeurs d'aider les États à élaborer et à mettre en œuvre des règlements sur les UAS.

3.4.32 La réunion été informé que l'Afrique du Sud avait mis en œuvre la réglementation sur les UAS en 2015 et, conformément à l'initiative de l'OACI « aucun pays laissé de côté (NCLB), » avait élaboré un programme de missions d'assistance principalement axé sur le cadre réglementaire conventionnel. L'Afrique du Sud est prête à aider d'autres États à mettre en œuvre la réglementation sur les UAS.

3.4.33 La réunion a félicité l'Afrique du Sud pour son initiative et son offre de soutien à d'autres États et a encouragé les États qui n'ont pas encore élaboré leur réglementation sur les UAS

à envisager de conclure des accords d'assistance avec les États qui disposent d'une réglementation mature sur les UAS

Les UAS au-dessus de la haute mer

- 3.4.34 La Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis d'Amérique a présenté un document d'information sur l'évolution de l'utilisation des systèmes d'aéronefs sans pilote (UAS) dans les opérations au-dessus de la haute mer. La réunion a été informée de l'augmentation des opérations aériennes d'UAS, telles que l'inspection des plates-formes offshore, la recherche de poissons, la surveillance de l'environnement et la conduite d'opérations de recherche et de sauvetage en haute mer, ce qui pose des risques pour la sécurité dans les opérations aériennes.
- 3.4.35 La réunion a également noté que l'utilisation des UAS dans les opérations aériennes n'est pour le moment toujours pas encadrée par les dispositions normatives de l'OACI, malgré les travaux menés par le Groupe d'étude du Secrétariat sur les questions juridiques relatives aux aéronefs sans pilote (SSG-LIPA) et le Groupe d'étude sur la mobilité aérienne avancée (AAM SG). En l'absence de normes harmonisées, les États sont confrontés à des pressions opérationnelles et économiques accrues pour élaborer des solutions nationales qui peuvent entrer en conflit avec les principes fondamentaux de la Convention de Chicago et les opérations en haute mer d'autres États.
- 3.4.36 La réunion a donc appelé l'OACI à envisager d'apporter son soutien aux États en continuant à partager les développements au sein de la SSG-LIPA et du AAM SG, en particulier en vue en premier lieu de l'identification de bases juridiques viables sur lesquelles des arrangements provisoires appropriés peuvent s'appuyer. La réunion a également demandé à l'OACI d'aider les États en leur fournissant des conseils sur la manière de partager des idées sur la gestion des risques et la conduite légale des opérations initiales d'UAS en haute mer ; et comment obtenir l'approbation de l'État pour toute proposition spécifique lors des Assemblées triennales.
- 3.4.37 Une approche en deux étapes a été proposée, notamment la rédaction et l'adoption d'une résolution pour la 42^{ème} session de l'Assemblée de l'OACI qui reconnaît les mesures d'atténuation nécessaires pour faire face aux risques pour la sécurité ; puis s'efforcer de modifier les normes et pratiques recommandées (SARP) et les documents d'orientation existants de l'OACI afin d'intégrer le cadre d'atténuation des risques adopté dans toutes les annexes appropriées.

Mise en œuvre de la surveillance de hauteur par l'ADS-B émission

- 3.4.38 L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) et l'Association du transport aérien international (IATA) ont présenté un document conjoint sur les développements récents concernant la perte de signaux GNSS et les défis rencontrés par les usagers de l'espace aérien en ce qui concerne la modernisation des aéronefs exploités dans la région pour répondre aux exigences de la conclusion 22/40 d'APIRG/22 relative au mandat de mise en œuvre de l'utilisation de l'ADS-B émission.
- 3.4.39 Signalant que les nouveaux phénomènes d'usurpation d'identité et de brouillage générés par la perte de signaux GNSS étaient connus pour avoir une incidence sur l'utilisation de l'ADS-B émission et que les exploitants régionaux rencontraient des défis majeurs dans la mise à niveau des aéronefs anciens, les deux organisations ont demandé à la réunion de

revoir son exigence sur l'obligation d'emport de ADS-B émission, afin de permettre aux exploitants de garantir l'ajout de l'ADS-B émission dans les spécifications des nouveaux aéronefs commandés; laissant toutefois à la discrétion des exploitants le retrofit des types d'avions plus anciens.

3.4.40 La réunion, notant l'importance des informations fournies et la nécessité de poursuivre l'étude de la question pour permettre une prise de décision en conséquence, a formulé la conclusion suivante :

APIRG/27 & RASG/10 Conclusion 6/10 : Mise en œuvre en toute sécurité d'un ADS-B résilient dans la région AFI

Pourquoi :	<i>Il est conclu que, afin de permettre une mise en œuvre et un fonctionnement efficace de l'ADS-B soutenus par un signal GNSS résilient dans l'espace aérien RVSM de la région AFI,</i>
Quoi :	<p><i>a) Un groupe d'études, composée du Secrétariat des sous-groupes AAO et IIM d'APIRG et des coordonnateurs d'équipe de projet connexes, ARMA, IATA, AFRAA, ASECNA et ATNS, est mise en place pour :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• recueillir et analyser des données sur le niveau d'équipement de la flotte d'aéronefs opérant dans la région AFI ainsi que sur la disponibilité et la fiabilité du signal GNSS comme support requis pour la mise en œuvre de l'ADS-B dans la région AFI; et</i> <i>• réexaminer et soumettre à l'AASPG l'exigence relative à l'emport obligatoire de l'ADS-B pour les aéronefs non équipés ADS-B qui naviguent dans l'espace aérien de la région AFI, en attendant les résultats de la collecte et de l'analyse des données..</i> <p><i>b) Comme mesure intérimaire, l'espace aérien RVSM de la région AFI continuera d'être exploité conformément aux dispositions de la décision 25/42 d'APIRG/25 (mandat ADS-B dans l'espace aérien régional RVSM) et ARMA continuera à utiliser la méthodologie actuelle pour la surveillance de l'altitude en RVSM dans la région AFI.</i></p>
Qui :	<p><i>a) ARMA, IATA, AFRAA, ASECNA, ATNS, Sous-groupes APIRG et OACI</i></p> <p><i>b) IATA, AFRAA, ARMA, ANSPs</i></p>
Quand :	<p><i>a) 30 juin 2025</i></p> <p><i>b) novembre 2025</i></p>

Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : Groupe d'étude établi Métrique 2 : Données collectées Métrique 3 : exigences relatives au mandat ADS-B réexaminées	Moyen de collecte	Moyen 1 : Rapport du Secrétariat report Moyen 2 et 3 : Rapport AASPG/1

TROISIÈME PARTIE :
VINGT-SEPTIÈME RÉUNION DU
GROUPE RÉGIONAL AFRIQUE-
OCÉAN INDIEN DE PLANIFICATION
ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/27)

TROISIÈME PARTIE : VINGT-SEPTIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFRIQUE-OCÉAN INDIEN DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/27)

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

1.1. L'ordre du jour adopté par la réunion figure à l'Appendice 3A du présent rapport.

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : SUIVI DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DE LA RÉUNION APIRG/26 ET EXAMEN DES RÉSULTATS DE LA RÉUNION APCC/9

2.1 Examen de l'état de mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG/26

2.1.1 L'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG/26 a été fait à la réunion. Ceci inclut les détails supplémentaires demandés par la réunion APIRG/26 tenue à Cotonou en 2023, couvrant les responsabilités spécifiques qui entraveraient l'achèvement des tâches, les raisons de la non-réalisation et les éventuelles mesures d'atténuation.

2.1.2 La réunion APIRG/26 a adopté onze (11) conclusions et dix-sept (17) décisions. Il a été noté que dix (10) d'entre elles étaient en cours de mise en œuvre et qu'une seule (1) n'a pas été entamée. La réunion a reconnu un taux d'achèvement de 61 %, marquant une amélioration par rapport aux 50 % de réalisation rapporté lors de la réunion APIRG/25 en 2022.

2.1.3 La figure 1 montre l'état d'avancement de la mise en œuvre des Conclusions et décisions d'APIRG/26.

Etat de la mise en oeuvre des conclusions et décisions d'APIRG/26

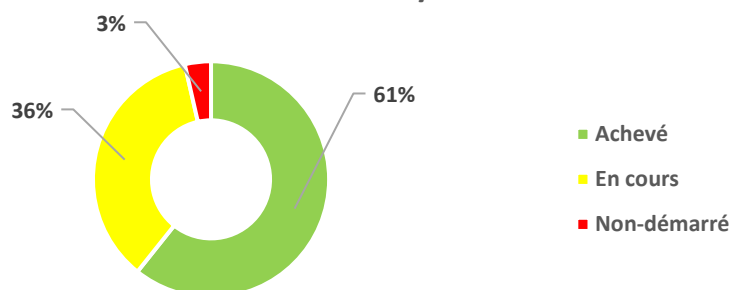


Figure 1 : État de la mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG/26

- 2.1.4 Le Secrétariat a souligné les progrès accomplis et les défis rencontrés dans la mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG/26. Bien qu'une partie importante des tâches aient été achevées (61%), plusieurs sont toujours en cours (36%) ou n'ont pas commencé (3%), principalement en raison d'ateliers en attente et d'efforts de coordination.
- 2.1.5 Les États, le Secrétariat et les autres parties prenantes responsables ont été invités à accélérer la planification et l'exécution des actions restantes afin de respecter les délais fixés.

2.2. Examen des résultats de la réunion APCC/9

- 2.2.1. La réunion a pris connaissance des résultats de l'APCC/9, qui s'est tenue virtuellement le 8 octobre 2024, et qui a examiné des questions relatives à l'état d'avancement de la mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de la navigation aérienne.
- 2.2.2. La réunion s'est félicitée des résultats de l'examen par la réunion de l'APCC/9 des rapports des réunions des sous-groupes AAO et IIM. La réunion a également pris acte des orientations fournies par l'APCC pour la finalisation de l'ordre du jour et du programme de travail de la réunion APIRG, ainsi que des documents de travail connexes.
- 2.2.3. La réunion a été informé que l'outil de compte rendu sur l'ASBU en tant composant additionnel de la plate-forme actuelle de la base de données sur les carences de la navigation aérienne, demandée par la conclusion 26/12 d'APIRG/26, était prête à être utilisée. Une session de démonstration des outils de reporting en ligne de l'AANDD et de l'ASBU sera organisée au cours de la réunion APIRG/27 afin de promouvoir leur utilisation et leurs avantages.
- 2.2.4. En ce qui concerne la préparation du Sommet de l'ANS, la réunion a noté que l'équipe d'organisation rencontrait certains défis qui entraveraient sa tenue à la date prévue. Il a été recommandé, si possible, que le Sommet soit reporté en 2025.
- 2.2.5. Enfin, la réunion a été informée du statut de la première et de la deuxième édition des rapports annuels de navigation aérienne. La réunion a été informé que la première édition du rapport avait été publiée et communiquée à toutes les parties prenantes, tandis que la deuxième édition était en cours d'élaboration. La réunion a également noté que les difficultés rencontrées par l'équipe chargée de l'élaboration des rapports étaient liées à la collecte de données en vue de la finalisation du rapport. La réunion a félicité l'Équipe chargée de l'élaboration des rapports pour le travail accompli et a exhorté toutes les parties prenantes à fournir les informations requises.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS, DES CIBLES ET DES INDICATEURS DE LA NAVIGATION AÉRIENNE, Y COMPRIS LES PRIORITÉS ÉTABLIES DANS LE PLAN RÉGIONAL DE NAVIGATION AÉRIENNE

3.1. Résultats de la septième réunion du Sous-groupe APIRG de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien (AAO/SG7)

- 3.1.1. La réunion a été informé que la septième réunion du Sous-groupe de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien (AAO/SG7) s'est tenue en présentiel à Nairobi (Kenya) du 12 au 16 août 2024. La réunion a réuni soixante-deux (62) participants venus des États,

des organisations régionales et internationales, ainsi que des Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI.

État d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU applicables au domaines AOP, ATM et SAR

- 3.1.2. La réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU dans la région, qui restait faible, et a appelé à une sensibilisation accrue sur le cadre ASBU.
- 3.1.3. La réunion a noté que, conformément aux recommandations de la réunion APIRG/26, un outil en ligne de compte rendu sur l'ASBU est en cours d'élaboration en complément de la base de données sur les carences de la navigation aérienne de la région AFI et sera déployé dès qu'il sera prêt à être utilisé.
- 3.1.4. La réunion a également été informée que le Bureau régional ESAF de l'OACI avait mis au point un tableau de bord en ligne sur les rapports ASBU, domicilié sur la plateforme iSTAR, dans le but d'améliorer la communication des rapports des États ESAF. L'outil est devenu opérationnel en septembre 2024 à la suite de son lancement et d'un atelier de sensibilisation organisé pour les États ESAF en juillet 2024.

Rapport d'activités de l'équipe de gestion de projet de l'espace aérien à libre choix de route (FRA PMT)

- 3.1.5. La réunion a rappelé la nécessité d'améliorer et d'adapter en permanence les aspects essentiels de la gestion du FRA afin de répondre à l'évolution des besoins opérationnels, d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien et d'améliorer l'efficacité et la sécurité dans la région AFI. L'importance de l'établissement d'une liste régionale d'indicateurs FRA et de la révision du mandat prévu aux **Appendices 3B et 3C** a appelé la décision suivante :

APIRG/27 Décision 27/01 : Mesure de l'impact de la mise en œuvre du FRA dans la région AFI					
Pourquoi :	<i>Il est décidé que, afin d'améliorer la mise en œuvre du FRA dans la région et de mesurer efficacement l'impact de la mise en œuvre du FRA sur les opérations dans l'espace aérien, les opérations de vol et la protection de l'environnement,</i>				
Quoi :	<i>La liste des indicateurs FRA et les termes de référence actualisés de l'équipe de projet du FRA sont approuvés.</i>				
Qui :	APIRG				
Quand :	8 novembre 2024				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : Liste de KPI FRA approuvée Métrique 2 : Termes de référence approuvés	Moyens de collecte des données	Moyen 1 : Rapport APIRG/27 Moyen 2 : Rapport annuel du FRA PMT et rapport annuel de navigation aérienne

Rapport d'activités de l'équipe de projet AAMP

3.1.6. La réunion a été informé que la composition de l'équipe de projet AAMP avait évolué pour inclure des experts du sous-groupe IIM des domaines MET, CNS et AIM. L'inclusion d'experts de l'IIM/SG a nécessité la révision des termes de référence de l'équipe de projet, qui figure à l'**appendice 3D** du présent rapport. La réunion est donc convenue de la décision suivante :

APIRG/27 Décision 27/02 : Mise à jour de l'équipe de projet du plan directeur ATM AFI					
Pourquoi :	<i>Il est décidé que, afin de faciliter la finalisation du plan directeur ATM,</i>				
Quoi :	<i>Le mandat révisé et la liste des membres de l'équipe projet AAMP sont approuvés.</i>				
Qui :	APIRG				
Quand :	8 novembre 2024				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Métriques		Moyen de collecte de données	

Vol et flux Information pour un environnement collaboratif (FF-ICE)

3.1.7. La réunion a été informée qu'une équipe spéciale FF-ICE a été mise en place le 19 avril 2024 grâce à la nomination des points focaux des États ainsi qu'à l'élaboration d'un document de projet et des termes de référence de l'équipe de projet qui figurent aux **appendices 3E et 3F** du présent rapport. La réunion a donc formulé la décision suivante.

APIRG/27 Décision 27/03 : Termes de référence et document de projet de l'équipe du projet FF-ICE					
Pourquoi :	<i>Il est décidé que, afin d'améliorer la mise en œuvre du concept de vol et de flux information pour un environnement collaboratif dans la région AFI,</i>				
Quoi :	<i>Le document du projet FF-ICE et le mandat de l'équipe du projet FF-ICE sont approuvés.</i>				
Qui :	APIRG				
Quand :	8 novembre 2024				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Métriques		Moyen de collecte de données	

Gestion des flux de trafic aérien

3.1.8. La réunion a rappelé la conclusion 24/43 d'APIRG/24 relative à la feuille de route de Mombasa et a convenu de mettre en place une équipe de projet qui s'appuiera sur l'initiative CANSO et sur d'autres initiatives similaires en matière d'ATFM dans d'autres

régions. Les participants ont noté que le mandat et le document de projet de l'équipe du projet ATFM ont été élaborés tels que joints en **appendices 3G et 3H** au présent rapport. A cet effet, La réunion a pris la conclusion ci-après.

<i>APIRG/27 Conclusion 27/04 : Mise en place d'une équipe de projet de mise en œuvre de la gestion des flux de trafic aérien</i>					
Pourquoi :		<i>Il est conclu que, afin de soutenir la mise en œuvre de la gestion des flux de trafic aérien (ATFM) dans la région,</i>			
Quoi :		<i>a) L'équipe du projet ATFM est composée de la CANSO, l'ASECNA, l'ATNS, la KCAA, la NAMA, la RVA, la Roberts FIR, l'IATA et l'OACI en tant que membres principaux ;</i> <i>b) Les termes de référence et le document de projet de l'équipe du projet ATFM sont approuvés ; et</i> <i>c) Les États et les organisations doivent proposer des experts de tous les domaines pertinents de la navigation aérienne pour soutenir le développement du projet d'ici le 28 février 2025.</i>			
Qui :		<i>a) and b) APIRG</i> <i>c) Etats, Membres principaux, Secrétariat</i>			
Quand :		<i>a) et b): 8 novembre 2024</i> <i>c) 31 janvier 2025</i>			
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : Termes de référence approuvés Métrique 2 : Mise en place de l'équipe projet ATFM	Moyen de collecte de données	Moyen 1 : Rapport APIRG/27 Moyen 2 : Courriers pour nomination d'experts Moyen 3 : Rapport du Secrétariat

Sommet de l'ANS de la région AFI

3.1.9. La réunion a pris note des progrès accomplis dans la perspective du Sommet. Cependant, certains défis en suspens doivent être relevés, tels que les contraintes de temps, la faible participation des États, la nécessité de s'aligner sur les dispositions du manuel de procédure d'APIRG, la nécessité d'intégrer les résultats de l'analyse en cours des carences des infrastructures de l'aviation en Afrique, la nécessité de clarifier les rôles des parties prenantes ainsi que les objectifs du Sommet. La réunion a donc suggéré de reporter le Sommet en 2025 afin de disposer de plus de temps pour sa préparation.

Développements dans la zone de l'Atlantique Sud

3.1.10. La réunion a été informée des activités menées dans la zone SAT. Les résultats du Groupe de gestion de la mise en œuvre de la SAT, du Groupe de surveillance de la sécurité de la SAT et du Groupe de pilotage de la SAT ont été discutés. Certaines questions clés concernant la délimitation de la zone SAT, les options pour la fourniture de prévisions de trafic pour la zone SAT ainsi que la participation des RSOO de la région AFI ont été

discutées. Les conclusions et décisions proposées par la réunion AAO/SG7 ont été examinées au cours de la session conjointe de la réunion APIRG/27&RASG-AFI/10.

Activités de sécurité de piste

3.1.11. La réunion a été informée des derniers développements relatifs à la sécurité des pistes, en particulier de la publication de la 2^{ème} édition du Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes (GRSAP) et de la 1^{ère} édition du Programme régional de sécurité de l'aviation (RASP). La réunion a demandé à l'équipe de projet des équipes de sécurité des pistes (RST PT) de revoir son mandat (TDR) afin d'intégrer les dispositions du RASP et du GRSAP qui n'ont pas encore été prises en compte.

3.1.12. La réunion a également été informé que certains membres de l'équipe de sécurité de piste avaient participé aux activités de l'équipe de sécurité de piste au Mozambique du 1^{er} au 3 juillet 2024 et qu'une mission similaire était prévue du 24 au 26 septembre 2024 en Eswatini. La réunion a également été informée qu'un webinaire sur la performance opérationnelle de la RST est prévu dans la région WACAF à une date à déterminer.

Rapport d'activités de l'équipe de projet A-CDM

3.1.13. La réunion a été informé que l'équipe du projet de prise de décision collaborative aux aéroports (A-CDM) avait progressé dans la rédaction du document projet, qui comprend une proposition d'approche pour la mise en œuvre de l'A-CDM dans la région. L'approche comprend des critères pour établir l'ordre de priorité des aéroports afin de contribuer à la mise en œuvre de l'A-CDM en fonction des données sur la densité du trafic disponibles dans iSTARS de l'OACI, ainsi qu'un guide de mise en œuvre proposé pour l'A-CDM. La réunion a en outre été informée qu'un atelier de validation des documents serait organisé d'ici la fin de l'année et soumis à l'APCC pour examen.

Rapport d'activités de l'équipe du projet de certification des aérodromes

3.1.14. La réunion a été informé de ce que le taux de certification des aérodromes était passé de 38 % à 43 % dans la région et a exhorté les États et les organisations régionales à faciliter l'échange de compétences et de ressources entre les États membres, en favorisant une approche concertée de supervision de la sécurité de l'aviation. La réunion a également été informé que l'équipe du projet s'est engagée à terminer le document de projet de certification de l'aérodrome.

Rapport d'activités de l'équipe de projet sur la formation et la qualification

3.1.15. La réunion a noté que l'équipe du projet avait examiné les principaux problèmes soulevés par les États en matière de formation, notamment l'insuffisance des fonds alloués à la formation des inspecteurs des autorités de l'aviation civile et du personnel technique des exploitants d'aérodromes, l'absence de formations spécialisées en anglais et en français dans la région, le nombre limité de centres de formation dans la région AFI, le manque d'instructeurs dans les États et le coût élevé de la formation à l'étranger, y compris les frais de déplacement vers des destinations offrant les formations requises. La réunion a été informé que le document du projet sera soumis au secrétariat pour examen par l'APCC.

Mises à jour des informations de l'eANP AFI dans les domaines AOP, ATM et SAR

3.1.16. La réunion a été informée qu'en avril et mai 2024, l'OACI a organisé deux ateliers de sensibilisation sur les volumes I et II de l'ANP ainsi que sur la procédure d'amendement (PfA) de l'ANP. Les États étaient invités à fournir des informations exactes et cohérentes

d'ici le 31 octobre 2024 dans les sections pertinentes des deux volumes afin de permettre un traitement efficace des PfAs.

Mise à jour des carences de la navigation aérienne dans les domaines AOP, ATM et SAR

- 3.1.17. La réunion a été informée que, bien que la plateforme AANDD soit opérationnelle depuis 2023, aucun État ou organisation n'a notifié de carence sur la plateforme. Les participants ont été informés que deux ateliers sur les carences de la navigation aérienne et la gestion de l'AANDD ont été organisés en avril et mai 2024 au Bureau régional de l'OACI à Dakar pour former les points focaux à l'utilisation de la plateforme.
- 3.1.18. Les États et les organisations ont été encouragés à utiliser efficacement les nombreux avantages offerts par la plateforme AANDD en tant qu'outil d'établissement de rapports et en tant que document de référence pour la prise de décisions.

Activités à coordonner avec les SST du RASG-AFI

- 3.1.19. La réunion a discuté des questions relatives à la proposition d'ARMA d'utiliser l'ADS-B pour la surveillance du maintien d'altitude dans l'espace aérien RVSM de la région AFI, à la finalisation du manuel de la région AFI des LHD, au retard dans le calcul du risque de collision en raison de l'absence d'analyse du rapport de sécurité aérienne pour 2023, à l'expansion du mandat d'ARMA au-dessus de la haute mer. Les conclusions et décisions proposées par la réunion AAO/SG7 ont été examinées au cours de la session conjointe d'APIRG/27 et du RASG-AFI/10.

Défis de mise en œuvre du Sous-groupe AAO

- 3.1.20. La réunion a noté la nécessité d'une prise de conscience sur la définition et l'élaboration des projets. La réunion a demandé au Secrétariat d'organiser un webinaire virtuel sur le sujet afin de renforcer les capacités dans la région. La réunion a également noté la diminution du nombre d'experts soutenant ses activités dans les projets ATM/SAR en raison, entre autres, de l'attrition naturelle.
- 3.1.21. Il a en outre été noté que la question de la diminution du nombre d'experts au niveau des États n'était pas spécifique à AAO mais avait également une incidence sur le sous-groupe IIM. La réunion a donc décidé de créer un répertoire d'experts qui puisse être toujours mis à jour et a convenu de la décision suivante.

APIRG/27 Décision 27/05 : Répertoire d'experts AOP et ANS					
Pourquoi :	<i>Il est décidé que, afin de permettre une mise en œuvre efficace des services et des installations de navigation aérienne dans la région,</i>				
Quoi :	<i>Le Secrétariat coordonne le développement d'un répertoire dynamique d'experts AOP et ANS afin de soutenir l'efficacité et la continuité des projets APIRG.</i>				
Qui :	<i>Secrétariat,</i>				
Quand :	<i>31 octobre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : Répertoire développé	Moyen de collecte	Moyen 1 : Rapport AASPG/1

Examen du mandat et du programme de travail du sous-groupe AAO

3.1.22. La réunion a examiné les activités proposées par le sous-groupe pour 2024/2025. La réunion a approuvé le programme de travail proposé par le sous-groupe AAO, qui a finalement été inclus dans le programme de travail global 2025 de l'AASPG figurant à l'**appendice 7A**.

Rapport d'état sur les UPR et FRA

3.1.23. La réunion a été mise à jour sur les essais en cours sur les itinéraires préférés des utilisateurs (UPR) qui ont été menés conformément à la conclusion 26/09 d'APIRG/26 sous la coordination du Groupe de l'industrie aéronautique africaine (AAIG) dirigé par l'AFRAA. La réunion a été informée des gains réalisés grâce aux essais coordonnés qui ont débuté en 2023. Notant l'appui apporté aux essais par l'équipe du projet APIRG sur les FRA, CANSO dans l'utilisation de la plate-forme CANSO sur le système d'information opérationnel (OIS) et l'AFREXIMBANK par le parrainage d'ateliers, l'AAIG a exprimé sa satisfaction quant à l'excellente coordination dont les essais ont bénéficié de la part des États participants. Les itinéraires ont été réalisés dans deux ensembles de paires de villes, Addis-Abeba – Abidjan – Addis-Abeba, Addis-Abeba – Cape Town – Addis-Abeba par Ethiopian Airlines et Nairobi – Abidjan – Nairobi et Nairobi – Cape Town – Nairobi par Kenya Airways.

3.1.24. Entre les deux compagnies aériennes en 2024, plus de 30 essais UPR ont été menés dans le secteur Est-Ouest-Est, avec des économies réalisées de 8,382 tonnes de carburant et 26,487 tonnes de CO₂. Dans le secteur Nord-Sud-Nord, 2 essais UPR ont été menés avec des économies réalisées de 2,632 tonnes de carburant et de 8,317 tonnes de CO₂.

3.1.25. La réunion a été informée des défis et des leçons apprises lors des premiers essais menés au cours de l'année avec les deux compagnies aériennes participantes, Ethiopian Airlines et Kenya Airways. Il s'agit notamment de défaillances dans la planification et la coordination avec tous les intervenants, des cas où les pilotes et les contrôleurs aériens ne reçoivent pas suffisamment d'informations pour assurer une communication efficace, de notifications inadéquates des modifications des restrictions de l'espace aérien, d'une connaissance insuffisante du concept de l'UPR dans certaines FIR, de l'incapacité à déterminer les points de passage sur les routes directes transfrontalières, du partage inefficace de rapports et/ou de données critiques par les pilotes et les contrôleurs aériens et des restrictions des niveau de vols.

3.1.26. Les essais ont toutefois réussi à susciter l'intérêt d'autres opérateurs régionaux et non régionaux. Du 21 au 25 octobre 2024, l'équipe de l'UPR s'est associée à l'équipe de gestion du projet FRA AFI (AFI FRA PMT) pour organiser un atelier à l'intention des États et des ANSP. L'atelier a examiné les défis et les gains des essais et a recommandé des mesures correctives. Lors de l'atelier, quatre nouveaux opérateurs ont été acceptés pour participer aux essais, à savoir AirlinK, Egypt Air, Royal Air Maroc et Rwanda Air.

3.1.27. Egypt Air et Royal Air Maroc ont pu réaliser les premiers essais lors de l'atelier ; les deux compagnies aériennes ont réalisé de grandes économies. Les essais opérationnels d'Egypt Air entre Le Caire et Kinshasa le 23 octobre 2024, ont permis d'économiser 13 minutes, 800 kg de carburant et d'éviter l'émission de 2 600 kg de CO₂. Tandis que Royal Air Maroc

a opéré entre Casablanca et Banjul le 24 octobre 2024, économisant 7 minutes, 300 kg de carburant et évitant l'émission de 900 Kg de CO₂.

- 3.1.28. L'AAIG, notant les progrès réalisés jusqu'à présent, a appelé la réunion à encourager les États et les ANSP à soutenir pleinement les essais UPR et a exhorté l'équipe de projet FRA, l'AFRAA, l'IATA et CANSO à planifier et à mettre en œuvre l'espace aérien FRA dans les parties de la région qui ont démontré de la maturité dans la mise en œuvre d'opérations directes d'ici la fin de 2025.

Progrès de la coordination civil-militaire au Nigéria

- 3.1.29. La réunion a pris note des progrès accomplis par le Nigéria dans l'élaboration d'un cadre de coordination civil-militaire (CMC) qui implique la formation d'une équipe stratégique de coordination civil-militaire (CMAT) et d'un Comité national de coordination civil-militaire (NCMCC) au niveau opérationnel.
- 3.1.30. Le Ministère nigérian de la défense, chargé d'assurer la sécurité nationale, et le ministère de l'Aviation et du développement aérospatial, chargé de la formulation et de la gestion des politiques de l'aviation civile garantissant la sécurité aérienne, ont jugé nécessaire de collaborer, de coopérer, d'élaborer des stratégies et de travailler en synergie pour assurer la sûreté et la sécurité de l'aviation au Nigéria.
- 3.1.31. Bien que beaucoup ait été accompli, le Nigeria a soulevé des défis en suspens, à savoir la signature du protocole de coopération (MOC) qui n'a pas encore été réalisée. La réunion a salué les efforts déployés par le Nigéria pour établir un cadre solide de coopération civil-militaire et a reconnu les défis identifiés.
- 3.1.32. Conformément à l'exposé du Nigéria, le Secrétariat a informé les participants des travaux menés par l'équipe de projet civilo-militaire en ce qui concerne l'élaboration de documents d'orientation pour aider les États à mettre en place un cadre efficace de coopération civil-militaire.
- 3.1.33. La réunion a examiné les questions relatives au faible niveau de coopération civil-militaire dans la région AFI ainsi qu'au faible niveau de coopération interrégionale entre les États dans le domaine de la coopération civil-militaire dans le domaine de la gestion du trafic aérien. La décision suivante a été formulée à cet effet.

<i>APIRG/27 Décision 27/06 : Renforcement de la coopération civil-militaire dans la région AFI</i>	
Pourquoi :	<i>Il est décidé que, afin de renforcer la mise en œuvre d'une coopération civil-militaire efficace dans la région AFI,</i>
Quoi :	<i>Le Secrétariat, en coordination avec les régions adjacentes de l'OACI, organise au moins un atelier interrégional de coopération civil-militaire.</i>
Qui :	<i>Secrétariat</i>
Quand :	<i>31 octobre 2025.</i>

Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Métriques :	Métrique 1 : Atelier conduit	Moyen de collecte	Rapport du Secrétariat

Demande en ligne d'autorisation de survol de l'espace aérien en Zambie

3.1.34. La République de Zambie a informé la réunion de la nouvelle plate-forme créée par l'Etat pour la fourniture en ligne d'autorisation de survol de l'espace aérien qui permet à l'État de fournir aux utilisateurs de l'espace aérien une autorisation à temps 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. La Zambie a invité les usagers de l'espace aérien à donner leur avis sur les moyens d'améliorer la plate-forme, et a encouragé d'autres États à imiter le même processus pour assurer une navigation aérienne sans heurts afin de soutenir la mise en œuvre du marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA).

Mise en œuvre du SAR dans la région AFI

3.1.35. Compétences du personnel SAR

3.1.35.1 La réunion a été informée des initiatives prises par le Cameroun en matière de formation et de qualifications en recherches et de sauvetage. Il a été rappelé que chaque État membre de l'OACI, en vertu de l'article 25 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, a l'obligation de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire en fournissant rapidement et efficacement des services de recherche et de sauvetage (SAR). Pour ce faire, il faut disposer d'installations et d'équipements adéquats ainsi que d'un personnel formé.

3.1.35.2 Pour s'y conformer, le Cameroun a mis en place un processus de qualification et a développé une formation de coordonnateur de mission SAR (SMC), une formation du personnel navigant SAR et un test de compétence en anglais pour le personnel du Centre de coordination de sauvetage (CCS) et du Sous-centre de sauvetage (RSC). L'État a informé la réunion que les formations étaient élaborées en langue française et disponibles à l'École de formation de l'Autorité de l'aviation civile du Cameroun à Yaoundé.

3.1.36. Mise en œuvre de la recherche et de sauvetage au Kenya

3.1.36.1 Le Kenya a fait le point sur la mise en place d'un système de recherches et de sauvetage (SAR) au Kenya ; Soulignant la coordination interne qui a abouti à l'efficacité de la recherche et du sauvetage aéronautiques, et a appelé les États de la région à entreprendre des actions de collaboration et des évaluations par des pairs dans le domaine de la recherche et du sauvetage aux fins de l'harmonisation des services de recherches et de sauvetage.

3.1.36.2 La réunion a pris note des informations échangées et a encouragé les États à entreprendre des exercices de recherches et de sauvetage afin d'évaluer leur système de recherches et de sauvetage et de se comparer à d'autres qui ont acquis de l'expérience dans la conduite de ces exercices.

3.1.37. *Mise en œuvre de la recherche et sauvetage (SAR) en DRC*

3.1.37.1 La RDC a informé la réunion des progrès accomplis dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées relatives à l'organisation des services de recherches et de sauvetage des aéronefs civils en détresse.

3.1.37.2 La réunion a noté que le décret publié en février 2023 jette les bases de la mise en place dans un avenir proche d'un Centre conjoint de coordination des secours aéronautiques et maritimes pour jouer le rôle de fournisseur du service SAR dans la région de recherches et de sauvetage de Kinshasa. Parmi les particularités de ce décret figurent l'implication multi ministérielle, l'octroi de pleins pouvoirs au Directeur général de l'aviation civile pour signer des accords de recherches et de sauvetage avec les pays voisins.

3.1.37.3 La RDC a toutefois soulevé la question de l'existence de certaines zones de conflit qui empêchent la signature d'accords de recherche et de sauvetage avec certains États voisins.

3.1.37.4 La réunion a félicité la RDC pour les progrès accomplis en matière de recherche et de sauvetage et a encouragé d'autres États à s'engager dans l'amélioration de la recherche et sauvetage par le biais d'initiatives nationales et transfrontalières.

Performance opérationnelle des RST et mise en œuvre du GRF - Perspective du Nigéria

3.1.38. Le Nigéria a partagé son expérience concernant les différents ateliers de sensibilisation et de formation auxquels ont participé diverses parties prenantes sur la sécurité des pistes, ainsi que sur la mise en œuvre du format de compte rendu mondial (GRF) dans les cinq aéroports internationaux du Nigéria. La formation et les ateliers ont été dispensés à la fois en présentiel et virtuellement, y compris la transmission des compétences par le biais de la formation en cours d'emploi (FCE). Le Nigéria a également encouragé les États à évaluer les performances des équipes de sécurité des pistes et la mise en œuvre du GRF afin d'identifier les domaines d'amélioration et de renforcer la sécurité dans les aéroports.

Groupe d'étude national d'enquête et d'analyse des incidents ATS au Nigéria

3.1.39. La réunion a été informé des initiatives stratégiques adoptées par le Nigéria pour mettre en œuvre la conclusion 8/09 du RASG-AFI/8 sur la notification, l'investigation et l'analyse des incidents/événements graves de type ATS.

3.1.40. Le Nigéria a informé la réunion qu'une enquête récente menée sur la procédure de notification, d'investigation et d'analyse des incidents et événements graves liés à l'ATS avait révélé qu'il était absolument nécessaire d'améliorer le délai nécessaire pour mener à bien les activités d'investigation et publier les rapports finaux.

3.1.41. Conformément aux dispositions de la conclusion 8/09 du RASG-AFI/8, la NCAA a mis en place le 25 août 2024 le Groupe national d'enquête et d'analyse des incidents ATS, dans le seul but d'assurer une investigation et une analyse rapides des incidents/événements ATS graves notifiés. Le groupe a organisé son 1^{er} atelier de sensibilisation sur l'enquête et l'analyse des incidents ATS au cours de la dernière semaine de septembre 2024.

3.1.42. La réunion a félicité le Nigéria pour cette initiative, qui servira d'exemple à d'autres États pour qu'ils s'engagent dans des initiatives similaires afin d'améliorer leur sécurité aérienne.

3.2. Résultats de la septième réunion du Sous-groupe APIRG de l'infrastructure et de la gestion de l'information (IIM/SG7)

3.2.1 La réunion a été informée que la septième réunion du sous-groupe APIRG de l'infrastructure et de la gestion de l'information (IIM/SG7) s'est tenue en présentiel, à Dakar, au Sénégal, du 5 au 8 août 2024. Cinquante-huit (58) participants de quinze (15) États ESAF et WACAF et sept (7) organisations ont pris part à la réunion. Dix points d'ordre du jour ont été discutés tels que reflétés dans le rapport de ladite réunion disponible en ligne sur la page <https://www.icao.int/WACAF/Pages/IIM-SG-7.aspx>.

État de la mise en œuvre des conclusions et décisions de la 26^{ème} réunion d'APIRG applicables au Sous-groupe

3.2.2 La réunion a été informée de la mise en œuvre des conclusions et décisions de l'APIRG/26 pertinentes pour l'IIM/SG. Sur neuf décisions, 67% ont été réalisées et 33% sont en cours. Sur les sept conclusions, 43 % ont été réalisées et 57 % sont toujours en cours. Les États et les organisations ont été instamment priés d'accélérer les actions restantes. L'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions de l'APIRG/26 est présenté à l'**Appendice 3I**.

État du plan régional de navigation aérienne

3.2.3 La réunion a rappelé que l'APIRG/25 avait identifié des incohérences dans les volumes I et II de l'eANP régional, exhortant les États à fournir des mises à jour. Plusieurs activités ont été menées à l'appui de ces mises à jour, notamment des webinaires tenus en octobre 2023. Cependant, l'APIRG/26 avait exprimé des préoccupations concernant la faible participation à ces activités. Elle avait noté que le Secrétariat avait entamé le traitement des propositions d'amendement (PfA) reçues, exhortant les États à soumettre leurs contributions avant le 28 février 2024 et demandant aux Bureaux régionaux de l'OACI de consolider ces contributions avant le 30 avril 2024.

État d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU dans les domaines CNS, AIM et MET

3.2.4 La réunion a examiné l'état d'avancement de la mise en œuvre des ASBU dans les domaines AIM, CNS et MET, notant le faible retour d'information des États. Les défis liés à la mise en œuvre d'éléments tels que FICE-B0/1 (AIDC), ASUR-B0/2 (MILAT), ASUR-B0/1 (ADS-B), AIXM DB et AMET-B1/4 ont été soulignés. Les faibles pourcentages de mise en œuvre sont dus au manque de rapports et à des incohérences de données dans le volume III de l'eANP. Les États et les parties prenantes ont été encouragés à mettre à jour leurs données et à prendre des mesures correctives.

Mise en œuvre des éléments ASBU et réalisations des projets IIM

3.2.5 La réunion a fait le point sur les projets IIM d'APIRG, en soulignant les réalisations et les défis de la mise en œuvre des SARP de l'OACI et des éléments ASBU dans les domaines CNS, AIM et MET.

Pour les projets liés à la communication, à la navigation et à la surveillance

- 3.2.6 Les principaux projets de communication ont rendu compte de l'état d'avancement des projets sol-sol (COM1, COM2), air-sol (COM3) et infrastructure de télécommunication (COM4), en mettant l'accent sur la nécessité d'une meilleure participation des experts, de ressources et de mises à niveau des infrastructures.
- 3.2.7 La cyber-résilience (COM5) a mis en exergue l'élaboration d'un cadre d'ateliers de sensibilisation. Les projets de surveillance (SURV) et de protection des fréquences (SPEC) ont franchi des étapes telles que l'élaboration de stratégies et la gestion de l'impact de la 5G.
- 3.2.8 Les défis comprennent l'engagement d'experts, le soutien financier et la collecte de données. Aucun rapport n'a été reçu sur le projet NAV.

Pour les projets liés à la gestion de l'information aéronautique

- 3.2.9 La réunion a rappelé que APIRG/25 avait adopté les projets AIM 4 et 5 pour l'amélioration de la qualité de l'information aéronautique et des NOTAM, et la mise en œuvre des ensembles de données de cartographie d'aérodromes et de procédures de vol aux instruments.
- 3.2.10 Lors de la réunion APIRG/26, des défis tels que le manque d'expertise dans la conception des procédures de vol et la cartographie aéronautique avaient été identifiés. Pour résoudre ce problème, la réunion a établi des critères de sélection d'experts qualifiés, et le Secrétariat a été chargé de diffuser ces critères auprès des États et des organisations.

Pour les projets liés à la météorologie aéronautique

- 3.2.11 Tous les projets MET ont fait état de progrès notables. Les projets MET 1, 2 et 5 ont achevé l'évaluation des coûts et la documentation des projets, tandis que les projets MET 2, 3, 4 et 5 ont organisé des ateliers et des séminaires de sensibilisation pour améliorer les connaissances des experts des États sur la mise en œuvre des SARP pertinentes pour la portée de chaque projet. En outre, les projets MET 2 et 4 ont élaboré des questionnaires pour évaluer la mise en œuvre dans divers États, et le projet MET 3 a produit avec succès des documents d'orientation pour la mise en œuvre de la météorologie spatiale.
- 3.2.12 Cependant, des défis tels que la coordination, la participation active et la mise en œuvre incohérente persistent dans tous les projets. Les projets MET 1, 3, 4 et 5 rencontrent des difficultés pour assurer la participation des États et réaliser des progrès notables. Les problèmes courants comprennent la présence limitée d'experts, les retards dans les activités et le manque de soutien financier.

Evaluation de coûts des projets

- 3.2.13 Les réunions APIRG/20 et APIRG/21 avaient demandé à APIRG de rechercher une assistance et un financement en collaboration avec des organisations régionales et sous-régionales telles que l'Union africaine, la CAFAC, les communautés économiques régionales (CER) et les institutions financières pour soutenir les projets régionaux adoptés.
- 3.2.14 La réunion a examiné le catalogue récapitulatif de tous les projets IIM établi par le Secrétariat et les coordonnateurs des équipes de projet, y compris leur documentation et leurs estimations de coûts. Les estimations de coûts convenues pour les projets sont résumées à l'**Appendice 3J** du présent rapport.

Rapport sur la planification et la mise en œuvre par les Etats et les parties prenantes

Point sur l'état d'avancement des réseaux VSAT de la région AFI (SADC et NAFISAT) et la mise en œuvre de la communication sol/sol (AFTN et AMHS) en Afrique du Sud

- 3.2.15 La réunion a été informé que les réseaux VSAT de la SADC et de NAFISAT en Afrique du Sud ont une disponibilité supérieure à 99 % et sont en cours de mise à niveau pour répondre aux exigences ATN IPS. Ces réseaux sont entièrement interopérables avec AFISNET, ce qui réduit les délais.
- 3.2.16 ATNS a mis en place des solutions VPN dans plusieurs endroits et continuera à privilégier la communication par satellite pour sa fiabilité et sa couverture. La collaboration entre les opérateurs de réseau est encouragée afin d'améliorer encore l'interopérabilité.
- 3.2.17 En 2016, l'État a testé avec succès l'échange de messages IWXXM entre RODB Pretoria Met et le centre de communication, mis à niveau les systèmes RSFTA/AMHS et migré les connexions AIM du RSFTA vers l'AMHS avec plusieurs États.
- 3.2.18 Parmi les défis, la réunion a noté des problèmes de connexion avec d'autres ANSP/États en raison de manque de formation, des États non préparés et des transitions complexes de l'AMHS, et de la nécessité pour les États de s'inscrire auprès de l'AMC, de mettre à jour les informations et de fournir une formation ou des webinaires RSFTA/AMHS.

Coopération régionale entre les ANSP de la région AFI en matière de bases de données AIXM

- 3.2.19 La réunion a reconnu le soutien continu apporté par l'ASECNA à la Gambie à travers un plan conjoint signé en 2022 dans le cadre de l'initiative « Aucun pays laissé de côté ». Ce plan se concentre sur la mise en œuvre des systèmes interopérables à faible coût en hébergeant la base de données AIXM de la Gambie sur le serveur de l'ASECNA, ainsi que sur la fourniture d'outils, de formations et la protection de la propriété intellectuelle.
- 3.2.20 Il a été noté que 80 % du projet est terminé, les tâches restantes étant centrées sur la finalisation de l'eAIP, l'impression de nouveaux AIP et la réalisation d'une étude de sécurité. La réunion a également encouragé l'ASECNA à continuer d'appuyer d'autres États.

Partenariat OACI/OMM et activités de l'OMM présentant un intérêt pour l'OACI

- 3.2.21 La réunion a pris note des activités récentes de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) liées à l'OACI, y compris les nouvelles structures organisationnelles, l'engagement avec l'OACI et d'autres organismes aux niveaux mondial et régional.
- 3.2.22 Parmi les points saillants, on peut citer (mais sans s'y limiter) les dernières structures organisationnelles de l'OMM pour les services de l'aviation et l'Association régionale I (Afrique), ainsi que les contributions de l'OMM au panel météorologie de l'OACI (METP).
- 3.2.23 La réunion a pris acte du soutien de l'OMM aux services de météorologie aéronautique en Afrique et a encouragé la poursuite de la collaboration entre l'OMM et l'OACI pour aider les États à mettre en œuvre efficacement les changements à venir dans les SARP liés à la météorologie.

Carences de la navigation aérienne

Etat d'avancement de la mise en œuvre des BBB relatives aux domaines CNS, AIM et MET

- 3.2.24 La réunion a discuté des aspects techniques du Plan mondial de navigation aérienne, en soulignant que les BBB constituent la base des services essentiels de navigation aérienne, tandis que les ASBU améliorent les performances du système.
- 3.2.25 La réunion a également noté que l'état d'avancement de la mise en œuvre des PQ de l'USOAP-CMA liés aux BBB varie de 34 % à 68 % dans la région. Les principaux défis liés à la mise en œuvre des BBB comprennent le manque de financement, les problèmes de priorisation des projets et la faible collaboration régionale.
- 3.2.26 La réunion a souligné l'importance de la planification stratégique, de la collaboration et du renforcement des capacités pour parvenir à des services de navigation aérienne harmonisés et interopérables, exhortant les États à participer activement aux réunions et activités pertinentes.

Portée des domaines minimum de notification

- 3.2.27 La réunion APIRG/16 qui s'est tenue en 2007 avait souligné la nécessité pour les États de remédier aux carences persistantes de la navigation aérienne qui ont une incidence sur la sécurité. La réunion APIRG/18 qui s'est tenue en 2012 avait approuvé une liste de domaines minimum de notification des carences de la navigation aérienne dans les domaines AOP, ATM, SAR, CNS, AIM et MET.
- 3.2.28 La réunion a discuté de l'incorporation d'éléments ASBU dans ce cadre de notification et a finalement convenu d'aligner les domaines minimums de notification sur la définition des « carences de la navigation aérienne », telle qu'approuvée par le Conseil de l'OACI le 30 novembre 2001 et fournie dans la PARTIE V du Manuel de procédure de l'APIRG. A cet effet, la décision suivante a été formulée.

APIRG/27 Décision 27/07 : Portée du domaine minimum de notification					
Pourquoi:	<i>Il est décidé que, pour assurer la cohérence des domaines minimum de notification avec la définition des carences de la navigation aérienne tel que défini par le Conseil de l'OACI,</i>				
Quoi:	<i>La liste des domaines minimum de notification doit être révisée, le cas échéant.</i>				
Qui:	<i>APIRG</i>				
Quand:	<i>31 décembre 2024</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Liste des domaines minimum de notification à jour	Moyens de collecte	Rapport APIRG

État des carences de la navigation aérienne dans les domaines AIM, CNS, et MET

3.2.29 La réunion a rappelé que la réunion APIRG/26 avait pris acte de l'opérationnalisation de la plateforme en ligne AANDD développée par le Secrétariat pour l'identification et la résolution des carences de la navigation aérienne.

3.2.30 La réunion s'est dit préoccupée par le faible niveau de notifications de carences et a exhorté les États, les ANSP, les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, ainsi que les organisations des usagers à identifier et à notifier efficacement les carences de la navigation aérienne.

Autres initiatives de navigation aérienne

Résultats du deuxième exercice sur les cendres volcaniques (VOLCEX 2023/01) dans la région AFI

3.2.31 La réunion a salué la tenue avec succès du deuxième exercice sur les cendres volcaniques de la région AFI (AFI VOLCEX) en décembre 2023, dirigé par la République Démocratique du Congo. Cet exercice visait à améliorer la coordination, la diffusion des messages et la gestion de la contingence.

3.2.32 Bien que les résultats aient été satisfaisants, des points d'amélioration ont été identifiés, notamment en ce qui concerne les formats NOTAM, la mobilisation des intervenants et la rapidité des messages. Le rapport complet sur l'AFI VOLCEX est à l'Appendice 3K.

3.2.33 En outre, la réunion a examiné les résultats de la réunion extraordinaire du groupe de pilotage de l'exercice de cendres volcaniques de la région AFI, qui s'est tenue virtuellement le 26 juillet 2024, et a pris acte de la proposition du Kenya de diriger le VOLCEX 2025. En conséquence, la réunion a formulé la conclusion qui suit.

APIRG/27 Conclusion 27/08 : Conduite du troisième exercice sur les cendres volcaniques dans la région AFI					
Pourquoi:	<i>Il est conclu que, pour mettre en pratique et développer une réponse inter-agences à l'activité volcanique,</i>				
Quoi:	<i>a) La proposition du Kenya de diriger le troisième exercice sur les cendres volcaniques est approuvée ; b) Le Kenya dirigera et coordonnera le troisième exercice sur les cendres volcaniques dans la région AFI ; et c) Les Bureaux ESAF et WACAF de l'OACI faciliteront la conduite de l'exercice sur les cendres volcaniques dans la région AFI.</i>				
Qui:	<i>a) APIRG b) Kenya c) Bureaux ESAF et WACAF de l'OACI</i>				
Quand:	<i>b) et c): d'ici le 30 novembre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	1 : Calendrier approuvé de l'exercice sur les cendres volcaniques 2 : Rapport final du troisième exercice sur les cendres volcaniques	Moyens de collecte	1 : Lettres l'Etats 2 : Réunions de coordination

Point sur l'état d'avancement du projet AIM RBIS

- 3.2.34 Le projet AIM Results-Based Implementation Support (RBIS) vise à soutenir les États AFI dans la mise en œuvre de systèmes de gestion de la qualité (QMS), de modèles d'échange d'informations aéronautiques (AIXM) et de données de terrain et d'obstacles (TOD).
- 3.2.35 Le projet AIM RBIS, qui en est à sa troisième phase, a achevé ses phases initiales, avec une documentation validée en mars 2023. En 2023 et 2024, quatre (4) États (Guinée, Sierra Leone, Libéria et République Démocratique du Congo) ont reçu une assistance QMS, AIXM/eAIP/TOD, un (1) État (Mauritanie) a reçu une assistance TOD.
- 3.2.36 Les activités d'assistance futures prévues comprennent le QMS pour le Nigéria et le AIXM/eAIP/TOD pour le Bénin, ainsi que les TOD pour la Côte d'Ivoire, le Togo et le Gabon.
- 3.2.37 L'équipe du projet continue de suivre la mise en œuvre des plans d'action. La réunion a reconnu que les activités de mise en œuvre du projet constituaient une bonne pratique et a encouragé les États à utiliser ce mécanisme pour améliorer l'AIM.

Point sur l'état d'avancement du projet CODEVMET-AFI

- 3.2.38 Le projet CODEVMET-AFI, lancé en 2016, vise à remédier aux carences de la navigation aérienne en météorologie aéronautique dans la région AFI en renforçant les capacités des États à mettre en œuvre les SARP de l'OACI, ainsi que les systèmes de management de la qualité (QMS).
- 3.2.39 À ce jour, huit (8) États (Botswana, Cameroun, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Gambie, Nigéria, Sénégal et Togo) ont reçu une assistance visant à améliorer leurs activités de supervision de la sécurité de la météorologie.
- 3.2.40 En outre, quatre (4) États (Cameroun, Cabo Verde, Sénégal et Togo) ont reçu une assistance pour la mise en œuvre d'un QMS. L'assistance à l'ASECNA pour mettre en œuvre les exigences en matière de météorologie spatiale est en cours.
- 3.2.41 La réunion a exhorté les États à utiliser le projet CODEVMET pour améliorer leurs capacités de supervision de la météorologie aéronautique et éliminer les carences critiques de la navigation aérienne du domaine MET.

Introduction des nouveaux services SADIS API

- 3.2.42 La réunion a été informé des mises à jour du système mondial de prévision de zone (WAFS), y compris l'introduction d'ensembles de données GRID mis à niveau, de nouvelles prévisions météorologiques significatives (SIGWX) et de nouveaux systèmes de distribution via les API SADIS et WIFS.
- 3.2.43 Les principales améliorations comprennent des données de plus haute résolution, des prévisions SIGWX automatisées couvrant de 6 à 48 heures et le nouveau format IWXXM. La mise en œuvre des nouvelles prévisions SIGWX a été retardée jusqu'en novembre 2024, et les cartes actuelles resteront disponibles jusqu'en 2026-2028.

3.2.44 Les Etats ont été encouragés à faire la transition vers les nouveaux systèmes, avec des orientations fournies dans un dépliant SIGWX mis à jour. La réunion a formulé la conclusion suivante en conséquence.

APIRG/27 Conclusion 27/09 : Nouveaux services API SADIS et API WIFS					
Pourquoi:	<i>Il est conclu que, afin de se préparer aux changements à venir sur les SIGWX et d'assurer l'utilisation des nouveaux ensembles de données SIGWX au format IWXXM,</i>				
Quoi:	<i>a) Les États et organisations utilisateurs du SADIS doivent mener des activités de sensibilisation sur les changements à venir les SIGWX T+24 qui entreront en vigueur le 26 novembre 2024 en partageant le dépliant SIGWX ou en les orientant vers https://www.metoffice.gov.uk/services/transport/aviation/regulated/wafs-2023 ; et</i> <i>b) Les États et les organisations élaborent des plans de mise à niveau de leurs systèmes afin de pouvoir visualiser les ensembles de données aux points de grille du WAFS à plus haute résolution et les nouveaux ensembles de données SIGWX au format IWXXM et utiliser le nouveau SADIS API.</i>				
Qui:	<i>a) États et organisations utilisateurs du SADIS</i> <i>b) États et organisations</i>				
Quand:	<i>a) Fin décembre 2024</i> <i>b) D'ici novembre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	1 : Nombre d'Etats avec capacités SADIS API 2: Activités de sensibilisation réalisées	Moyens de collecte	Lettres aux Etats

Point sur le Sommet des services de navigation aérienne

3.2.45 La réunion IIM/SG7 a examiné les éléments d'orientation des réunions de l'APIRG/21 à l'APIRG/26 sur l'amélioration de la navigation aérienne et de la gestion du trafic dans la région AFI.

3.2.46 L'APIRG/21 avait mis l'accent sur l'alignement des plans nationaux de navigation aérienne sur les stratégies régionales, ce qui a conduit à une planification coordonnée et à la mise en place d'un système intégré de gestion du trafic aérien (ATM). Les réunions ultérieures ont souligné la nécessité d'un système de gestion du trafic aérien sans couture, les réunions APIRG/22 et APIRG/23 appelant à l'élaboration d'un plan directeur ATM et à la tenue d'un sommet régional ATM en 2024.

3.2.47 La réunion APIRG/26 avait souligné la nécessité de regrouper diverses initiatives dans le cadre d'un seul mécanisme piloté par l'OACI, exhortant les parties prenantes à engager des ressources et à établir un comité directeur pour le Sommet ANS de la région AFI.

3.2.48 Les préparatifs du Sommet se poursuivent. Les discussions ont soulevé des préoccupations concernant la faible participation des États aux activités préparatoires et la nécessité de s'aligner sur les dispositions du Manuel de procédures d'APIRG. La réunion a convenu de la décision suivante pour traiter ces questions.

APIRG/27 Décision 27/10 : Finalisation de la préparation du Sommet sur les services de navigation aérienne					
Pourquoi:	<i>Il est décidé que, pour améliorer la préparation du Sommet sur les services de navigation aérienne de la région AFI,</i>				
Quoi:	<i>a) le sommet ANS de la région AFI est reporté et devra se tenir d'ici au 31 décembre 2025; et</i> <i>b) le Secrétariat coordonnera avec les principales parties prenantes l'examen :</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>i. des termes de référence liés au Sommet ANS afin d'en assurer l'alignement avec les dispositions du manuel de procédure d'APIRG ; et</i> <i>ii. des activités requises pour le bon déroulement du Sommet ANS de la région AFI.</i> 				
Qui:	<i>c) APIRG</i> <i>d) Secretariat, IATA</i>				
Quand:	<i>a) b) d'ici décembre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	1 : Equipes d'experts établies 2 : Livrables pour le sommet	Moyens de collecte	1 : e-mails 2 : réunions en ligne

Point sur l'amélioration de la structure de l'APIRG et du RASG-AFI

- 3.2.49 La réunion a été mise à jour sur les mesures prises pour donner suite à la décision 5/05 de l'APIRG/26 et du RASG-AFI/9, qui mettait l'accent sur l'amélioration des structures de l'APIRG et du RASG-AFI par leur fusion en une seule entité.
- 3.2.50 La réunion a pris note de la structure organisationnelle du groupe fusionné, qui a été préconisée par les participants à la session conjointe d'APIRG/26 et du RASG-AFI/9, ainsi que de l'élaboration du projet de manuel de procédure connexe.
- 3.2.51 La réunion a également été informée que la réunion extraordinaire avait approuvé la nouvelle structure dénommée Groupe Afrique-Océan Indien de planification et de mise en œuvre du système d'aviation (AASPG) et avait chargé le Secrétariat de diffuser le projet de manuel de procédure et les nouvelles méthodes de travail pour des contributions additionnelles avant le 30 septembre 2024, en vue de présenter la version finalisée à la prochaine réunion de l'APIRG et du RASG-AFI.

Défis de mise en œuvre du Sous-groupe IIM

- 3.2.52 La réunion a relevé plusieurs défis auxquels est confronté l'IIM/SG pour soutenir les États, notamment les retards dans les livrables des projets, la participation limitée des experts et l'indisponibilité des facilitateurs. Les recommandations comprennent la tenue de réunions d'avancement régulières, la mise à jour des listes d'équipes, la facilitation de la participation d'experts et la fourniture d'un soutien accéléré aux équipes de projet. La conclusion suivante a été formulée en conséquence.

APIRG/27 Conclusion 27/11 : Révision de la composition des projets IIM	
Pourquoi:	<i>Il est conclu que, pour améliorer l'efficacité des projets IIM d'APIRG,</i>

Quoi:	a) <i>Le Secrétariat et les Coordonnateurs des équipes de projet IIM réviseront la composition des équipes de projet pour considérer des experts qualifiés et actifs ;</i> b) <i>Le Secrétariat notifiera aux États et aux organisations la désignation de leurs experts aux projets ; et</i> c) <i>Les États et Organisations assureront la participation effective des experts aux activités des projets et aux réunions des Sous-groupes.</i>				
Qui:	a) <i>Secretariat, Coordonnateurs des équipes de projet IIM</i> b) <i>Secretariat</i> c) <i>Etats, organisations</i>				
Quand:	a) b) and c): <i>31 décembre 2024</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	1 : Composition des équipes de projet révisée 2: Activités de sensibilisations réalisées	Moyens de collecte	1 : Lettres d'Etat 2 : Réunions avec les équipes de projet

Activités à coordonner avec le Sous-groupe AAO

3.2.53 La réunion a convenu que la finalisation de la préparation du Sommet sur les services de navigation aérienne nécessitait une coordination avec le sous-groupe AAO.

Examen du mandat et du programme de travail du sous-groupe IIM

3.2.54 Il a été rappelé à la réunion que le sous-groupe IIM/SG est chargé par l'APIRG d'appuyer la mise en œuvre des SARP de l'OACI dans les domaines MET, AIM et CNS. Le mandat du sous-groupe a été examiné sans amendements particuliers. La réunion a approuvé le programme de travail proposé de l'IIM/SG, qui a finalement été inclus dans le programme de travail global de l'AASPG pour 2025 à l'**Appendice 5A**.

Autres initiatives de navigation aérienne en IIM

Prise en compte de l'ADS-B dans la mise en œuvre de la PBCS

3.2.55 La réunion a pris note des informations fournies par le Cameroun sur les avantages économiques et opérationnels potentiels de l'utilisation de l'ADS-B satellite dans la mise en œuvre du PBCS dans la région AFI, en particulier dans les parties non-radar de l'espace aérien océanique et continental éloigné.

3.2.56 Il a été noté que certains ANSP, comme l'ASECNA, ont mis en œuvre l'ADS-B satellite dans l'espace aérien de ses 18 États membres, ce qui a amélioré la capacité et l'efficacité des opérations. Cependant, il a été souligné que l'ADS-B satellite n'était pas inclus dans le manuel PBCS (Doc 9869) qui décrit principalement les performances de surveillance requises (RSP) pour l'ADS-C, tandis que l'ADS-B fournit des spécifications en termes de délai, de précision, d'intégrité et de disponibilité qui sont bien meilleures que l'ADS-C. Il a été suggéré que l'OACI envisage de modifier le manuel PBCS afin d'inclure l'ADS-B en tant que système de surveillance supplémentaire qui favorisera la mise en œuvre de la PBCS dans la région AFI.

- 3.2.57 La réunion a reconnu la pertinence des informations fournies et a discuté de la meilleure façon de porter la proposition à l'attention du siège de l'OACI. La décision suivante a donc été prise.

APIRG/27 Décision 27/12 : Mise en œuvre de la RSP en environnement ADS-B					
Pourquoi :	<i>Il est décidé que, afin de favoriser la mise en œuvre mondiale et régionale de la PBCS</i>				
Quoi :	<i>L'OACI analyse la pertinence de la mise en œuvre et du suivi des RSP dans un environnement ADS-B et s'assure que les documents connexes sont dûment modifiés et alignés le cas échéant (par exemple, le manuel PBCS (Doc 9869), GOLD (Doc10037), etc.).</i>				
Qui :	<i>Secrétariat</i>				
Quand :	<i>AASPG/1.</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques :	Métrique 1 : Manuel PBCS amendé	Moyen de collecte	Rapport du Secrétariat

Surveillance et disponibilité de l'OPMET

- 3.2.58 La banque régionale (RODB) de données météorologiques opérationnelles (OPMET) de Pretoria a présenté l'état de la qualité et de la disponibilité des données OPMET dans la région AFI, en soulignant les rôles des RODB à Dakar et à Pretoria qui sont responsables de la collecte, du stockage et de l'échange des données OPMET dans la région AFI et avec d'autres régions.
- 3.2.59 Malgré les efforts déployés pour améliorer la qualité et la disponibilité des données, des défis systématiques persistent, ce qui a une incidence sur la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne. Le RODB de Pretoria a informé la réunion qu'il avait mis en œuvre des mesures de validation pour détecter les données non conformes et qu'il avait mobilisé diverses parties prenantes pour résoudre des problèmes tels que les en-têtes, le codage et les délais de transmission des bulletins incorrects.
- 3.2.60 Afin d'améliorer la disponibilité des données OPMET, les États ont été instamment priés d'assurer le contrôle de la qualité des messages avant leur diffusion, d'utiliser les directives de l'OACI pour le formatage correct des messages et de mettre à jour la liste des informations OPMET requises dans le volume II Partie V de l'eANP.
- 3.2.61 La RODB a également souligné l'impact significatif des données OPMET non conformes aux normes sur la sécurité de la navigation aérienne. Les facteurs contributifs comprennent l'absence de mise en œuvre des conclusions/décisions précédentes de l'APIRG et l'insuffisance de l'effort collectif entre les États. La réunion a convenu après discussion de la décision suivante.

APIRG/27 Conclusion 27/13 : Amélioration de la qualité et de la disponibilité des données OPMET dans la région AFI					
Pourquoi :	<i>Il est conclu que, pour améliorer la qualité et accroître la disponibilité des données OPMET dans la région AFI,</i>				
Quoi :	<p>a) <i>Les États confrontés à des défis persistants en matière de disponibilité des données OPMET doivent prendre les mesures nécessaires pour garantir que les données OPMET soient diffusées conformément aux procédures AMBEX de la région AFI ;</i></p> <p>b) <i>Les BRDO de Dakar et Pretoria renforceront la coordination et la collaboration avec les États concernés pour une mise en œuvre harmonisée des procédures AMBEX ;</i></p> <p>c) <i>Les États doivent planifier et mettre en œuvre des actions de suivi concernant la Conclusion 24/34, qui demande la mise à jour des informations OPMET requises dans le Tableau MET II-2 du Volume II de l'eANP ; et</i></p> <p>d) <i>Les projets COM 2 (Mise en œuvre de la communication sol-sol) et COM 4 (Mise en œuvre d'une infrastructure de télécommunication interopérable et continue) de l'IIM/SG doivent soutenir les États dans la mise en œuvre des systèmes et infrastructures nécessaires pour faciliter l'échange des données OPMET.</i></p>				
Qui :	<p>a), c) <i>Etats</i></p> <p>b) <i>RODB Dakar et Pretoria</i></p> <p>d) <i>Projets COM2 et COM4</i></p>				
Quand :	<i>Fin octobre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Métriques :	1 : Tableau MET II-2 du volume II de l'eANP mis à jour 2 : Disponibilité accrue des données OPMET	Moyen de collecte	<ul style="list-style-type: none"> • Lettres aux Etat • Réunions de coordination • Enquêtes

Brouillage du GNSS et planification des mesures d'exception

3.2.62 Le Secrétariat a présenté à la réunion un résumé des délibérations de la quatorzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI (AN-CONF/14) sur le point 2.2 de l'ordre du jour (*Utilisation sûre et opportune des nouvelles technologies - faire face aux risques pour la sécurité liée à l'évolution des technologies de l'aviation*), en mettant l'accent sur les interférences du Système mondial de navigation par satellite (GNSS) et les plans de mesure d'exception.

3.2.63 Il a été rappelé à la réunion que le système de navigation par satellite fait partie intégrante de la stratégie de radionavigation dans la région Afrique-Océan Indien et joue un rôle central dans la navigation aérienne.

- 3.2.64 Par conséquent, l'utilisation accrue des procédures GNSS réduira le nombre et le type d'aides au sol, ainsi que leurs coûts d'entretien, et améliorera la précision et la fiabilité de la navigation. Cependant, cette augmentation des interférences de radiofréquences GNSS (RFI) non publiées à l'échelle mondiale et régionale compromet la réalisation de cet objectif.
- 3.2.65 Il a été rappelé à la réunion la lettre d'État du Secrétaire général de l'OACI réf. E 3/5-24/54 du 30 avril 2024, attirant l'attention des États sur la question cruciale des interférences au GNSS et les informant des résultats du Symposium EUR/MID sur la radionavigation qui s'est tenu du 6 au 8 février 2024, à Antalya (Türkiye). Parmi les résultats importants de ce symposium, on peut citer des recommandations pertinentes sur les efforts que toutes les parties prenantes sont appelées à poursuivre pour assurer la sécurité, la fiabilité et la résilience de la navigation aérienne.
- 3.2.66 La réunion a été informé des délibérations détaillées de la Conférence sur les questions relatives aux demandes d'information sur le GNSS, qui sont résumées dans la Recommandation 2.2/2 – *Traiter du brouillage des systèmes mondiaux de navigation par satellite et planification des mesures d'exception*, présentée à l'appendice 3K du présent rapport.

Brouillage du GNSS en République Démocratique du Congo (RDC)

- 3.2.67 La réunion a été informée par la République Démocratique du Congo (RDC) de l'occurrence d'interférences radioélectriques (RFI) de signaux GNSS dans la région terminale de l'aéroport international de Goma. La RDC a indiqué que les enquêtes sur la source des brouillages menées par l'Autorité de régulation des postes et télécommunications (ARPTC) ont indiqué que les brouillages causés au signal GPS enregistré dans la zone provenaient de sources situées en dehors de la République Démocratique du Congo.
- 3.2.68 La RDC a noté avec satisfaction les actions réactives et proactives prises avec l'implication de l'Organisation de l'aviation civile internationale, tant du siège que des Bureaux régionaux ESAF et WACAF, dans la résolution de ces incidents d'interférences radioélectriques (RFI) du GNSS. Ces problèmes de RFI sont devenus un problème de sécurité majeur et constituent une menace pour la cybersécurité de l'aviation civile lorsqu'ils ne sont pas signalés à l'avance aux exploitants d'aéronefs et aux ANSP pour qu'ils prennent les dispositions appropriées.
- 3.2.69 La réunion a exhorté les États à mettre en œuvre la Conclusion 16/22 d'APIRG - *Enregistrement des paramètres GNSS* et la Conclusion 19/28 - *Évaluation et atténuation des vulnérabilités GNSS* ; et atténuer les risques liés aux RFI sur le GNSS en établissant et en maintenant un réseau suffisant d'aides à la navigation conventionnelles, soutenu par des installations de radiophare omnidirectionnelle VHF (VOR), d'équipement de mesure de distance (DME) et de système d'atterrissage aux instruments (ILS), pour maintenir la sécurité opérationnelle ainsi qu'une capacité suffisante de l'espace aérien pendant les périodes d'indisponibilité du GNSS en raison des RFI.
- 3.2.70 La réunion a également demandé à l'OACI d'organiser des ateliers sur la vulnérabilité du GNSS et les meilleures pratiques d'atténuation d'ici le 31 octobre 2025.

Point sur l'analyse coût-bénéfice de la Phase II du SBAS

- 3.2.71 La CAFAC a fait le point à la réunion sur l'étude d'analyse coûts-avantages (CBA) de la phase II du SBAS demandée par la réunion APIRG/17. L'exercice a porté sur des études organisationnelles et institutionnelles ainsi que sur le transfert de technologie et l'évaluation des risques pour la mise en œuvre continentale du SBAS.
- 3.2.72 A propos des résultats de l'atelier de validation des parties prenantes qui s'est tenu virtuellement les 23 et 24 octobre 2024, la réunion a noté qu'après examen des commentaires formulés lors de cet atelier de validation, la Commission de l'Union Africaine (AUC) et la CAFAC devraient soumettre les résultats du CBA de la phase II du SBAS pour examen par les organes compétents de l'UA.
- 3.2.73 Lorsque APIRG examinera le rapport final du CBA, la stratégie régionale de navigation sera mise à jour en conséquence dans le cadre de l'approche projet d'APIRG et impliquera la rationalisation des aides à la navigation conventionnelles et la mise en œuvre du GNSS conformément aux conclusions et décisions d'APIRG dans la région.

VHF par Satellite

- 3.2.74 La réunion a été informée par ENAIRE (Autorité de l'aviation civile de l'Espagne) de l'opportunité offerte par les satellites LEO d'assurer une couverture VHF complète, y compris les espaces aériens océaniques et continentaux éloignés. Cette VHF par satellite fournira à la fois des communications vocales et de données (VDL-2) ainsi que des communications ADS-B par satellite.

À cet égard, l'ASA (fournisseur des services de navigation aérienne du Cap-Vert) a indiqué qu'il était en liaison avec l'industrie pour l'introduction de cette technologie afin d'améliorer le service mobile aéronautique par satellite (route) AMSS (R) et d'assurer une surveillance complète similaire au radar par le biais de l'ADS-B.

- 3.2.75 La réunion a pris note de l'information et a encouragé les États et Organisations à tirer parti de cette nouvelle technologie de communication et de surveillance pour renforcer l'efficacité et les capacités de la sécurité de l'aviation dans la région AFI.

Mise en œuvre de l'AMHS en Zambie

- 3.2.76 La Zambie a fourni des informations à la réunion sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'AMHS et le passage de l' AIS à l' AIM.
- 3.2.77 La réunion a salué les efforts déployés par la Zambie et a encouragé le renforcement de la coopération avec les États voisins afin d'assurer l'interconnexion complète de l'AMHS pour une transition harmonisée de l' AIS à l' AIM.

Cadre de compétence en AIM

- 3.2.78 Le Kenya a partagé avec la réunion, son expérience dans la mise en place d'un cadre de compétences pour la gestion de l'information aéronautique (AIM), y compris l'établissement d'exigences réglementaires pour le niveau de compétence du personnel technique chargé de diverses fonctions associées à la fourniture de services AIM, les

descriptions d'emplois de l'AIM, les programmes de formation et l'évaluation des compétences.

3.2.79 La réunion a salué les bonnes pratiques partagées par le Kenya et a souligné la dépendance croissante du système ATM des données aéronautiques numériques ; ce qui exige que les professionnels de l'AIM possèdent des qualifications et des compétences élevées pour gérer des données aéronautiques de qualité garantie dans un environnement numérique et automatisé. Par conséquent, la réunion a appelé à la mise en place d'un projet sur le cadre de compétences des professionnels de l'information aéronautique.

3.3. Mise à jour sur le Programme africain de procédures de vol (AFPP)

Activités de l'AFPP

3.3.1. Il a été rappelé à la réunion que le Programme africain de procédures de vol (AFPP) est une initiative africaine visant à développer les capacités des États en matière de procédures de vol aux instruments et dans tous les domaines connexes en mettant l'accent sur les opérations PBN, conformément à la résolution A37-11 de l'Assemblée de l'OACI d'octobre 2010.

3.3.2. L'AFPP est basée à Dakar, au Sénégal, et est dirigée par un comité de pilotage et un Responsable de programme. 38 des 54 États africains sont membres du programme, qui comprend également l'OACI en tant qu'agence de mise en œuvre et huit (8) bailleurs de fonds, à savoir l'ASECNA, Airbus, la France, le Kenya, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Cameroun et la Tanzanie.

3.3.3. Les activités de l'AFPP ont porté sur la formation, les ateliers, l'assistance aux États et le service de conception des procédures de vol. La réunion a été informée qu'en 2024, l'AFPP a dispensé sept (7) formations et ateliers à 34 États/Organisations, et huit (8) activités d'assistance aux États. Six projets de conception de procédures de vol ont été élaborés pour sept aéroports de la région AFI, qui ont fourni soixante-dix (70) procédures de vol aux instruments pour ces aéroports.

3.3.4. La réunion a félicité l'AFPP pour toutes les réalisations et l'assistance fournie aux États et aux organisations. La réunion a encouragé les États africains à adhérer au programme et à bénéficier de ses nombreux avantages. La conclusion suivante a été formulée à cet effet.

<i>APIRG/27 Conclusion 27/14 : Affiliation au Programme africain de procédures de vol</i>	
Pourquoi :	<i>Il est conclu que, afin de soutenir une navigation efficace basée sur les performances et la mise en œuvre du PANS-OPS dans la région AFI,</i>
Quoi :	<i>a) Les États, qui ne l'ont pas encore fait, sont invités à adhérer au Programme et partager leurs ressources et leurs compétences au profit du continent ; et b) Les membres participants qui ne l'ont pas encore fait sont invités à signer l'accord de service de gestion (MSA).</i>
Qui :	<i>a) & b) Les Etats</i>
Quand :	<i>a) & b) 31 octobre 2025</i>

Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : Nombre d'Etats AFI membre d'AFPP Métrique 2 : Nombre d'Etats AFI signataire du MSA de l'AFPP	Moyen de collecte	Rapport du secrétariat

Etat de la PBN dans la région AFI

- 3.3.5. L'AFPP a présenté l'état d'avancement de la mise en œuvre du PBN dans la région AFI. Il a été rappelé lors de la réunion que la mise en œuvre du PBN au niveau national comprenait le plan national de mise en œuvre du PBN (NPIP), la réalisation régulière et systématique de l'enquête WGS-84 et la mise en œuvre des procédures PBN dans tous les aéroports internationaux.
- 3.3.6. La réunion a noté qu'à l'heure actuelle, 44 États (81 %) ont élaboré leur NPIP, 67 % des aéroports internationaux ont mis en œuvre des procédures d'approche PBN tandis que 33% n'ont pas encore élaboré de telles procédures.
- 3.3.7. L'AFPP a également soulevé les défis opérationnels en suspens dans la région, notamment le non-respect de la périodicité prescrite de l'étalonnage des aides à la navigation, le contrôle irrégulier du WGS-84 ainsi que le non-respect des exigences relatives à l'examen systématique des procédures de vol aux instruments tous les cinq ans.
- 3.3.8. La réunion a félicité l'AFPP pour le travail accompli et a encouragé les États à mettre en œuvre en collaboration les exigences relatives à la PBN.

Prévention et résolution des SSC relatives aux services de la navigation aérienne

- 3.3.9. La réunion a été informée de la conduite par le Bureau régional WACAF de l'OACI, l'AFPP et la Côte d'Ivoire, de l'atelier sur les préoccupations significatives de sécurité (SSC) liés aux services de navigation aérienne, à Abidjan, Côte d'Ivoire, du 19 au 23 août 2024.
- 3.3.10. L'atelier, qui a été organisé en application de la décision 26/07 d'APIRG/26, a réuni cinquante-quatre (54) participants venus de seize (16) États ESAF et WACAF et de trois (3) organisations. L'atelier visait à sensibiliser les participants aux questions de sécurité importantes et à renforcer les capacités en matière d'activités de mise en œuvre efficaces. Il a également servi de tribune pour l'échange d'expériences sur les meilleures pratiques en matière de prévention et de résolution des préoccupations significatives de sécurité. Les sujets abordés au cours de l'atelier comprenaient la gestion des obstacles d'aérodrome, la mise en œuvre des procédures de vol, l'exploitation et l'entretien des aides à la navigation, la gestion de l'information aéronautique et de la cartographie, le traitement des questions de protocole USOAP CMA liés aux SSC et les questions fréquentes.
- 3.3.11. L'atelier a émis plusieurs recommandations, telles que la sensibilisation des décideurs de haut niveau sur les SSC et les actions préventives connexes, la mise en place de mécanismes

sous-régionaux pour favoriser la collaboration et le partage d'informations et d'expériences afin d'assurer l'identification et la résolution efficaces et efficientes des lacunes. Les participants ont appelé à des coûts plus accessibles pour la validation et le contrôle en vol.

3.3.12. La réunion a salué l'initiative conjointe de l'OACI, de l'AFPP et de la Côte d'Ivoire et discuté les résultats de l'atelier. La conclusion suivante a été formulée à l'appui des recommandations de l'atelier.

APIRG/27 Décision 27/15 : Renforcement de la sécurité des opérations aériennes en Afrique					
Pourquoi :	<i>Il est conclu que, afin de réduire l'occurrence des préoccupations significatives de sécurité liés aux services de navigation aérienne dans la région AFI,</i>				
Quoi :	<i>a) Les États et les fournisseurs de services de navigation aérienne doivent prendre les mesures proactives pour se conformer aux exigences de l'OACI en matière de mise en œuvre des procédures de vol aux instruments, y compris le contrôle des obstacles, la calibration périodique des aides à la navigation et la révision périodique des procédures de vol aux instruments ; et</i> <i>b) L'AFPP et le secrétariat coordonneront la mise en place d'une plateforme visant à favoriser l'échange d'informations et de ressources pour une conduite efficace des activités liées aux procédures de vol, telles que la validation en vol, la calibration des aides à la navigation et le contrôle des obstacles.</i>				
Qui :	<i>a) Les Etats</i> <i>b) Secrétariat, AFPP</i>				
Quand :	<i>a) & b) 31 octobre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : Nombre d'Etat ayant des SSCs Métrique 2 : Plateforme établie	Moyen de collecte	Rapport du Secrétariat

3.4. Plan régional de navigation aérienne

3.4.1 La réunion a été informé de l'état d'avancement de la mise à jour du Plan régional de navigation aérienne (eANP) et a noté que peu d'États avaient soumis des contributions supplémentaires aux Bureaux régionaux de l'OACI pour la mise à jour des volumes I et II. Les Bureaux régionaux de l'OACI ont lancé le processus d'amendement (PfAs) des volumes I et II de l'eANP, sur la base des contributions reçues des États, en coordination avec les États concernés. La réunion a encouragé les États à examiner régulièrement le

contenu de l'eANP et à demander des amendements le cas échéant, afin de s'assurer que leurs données sont exactes et à jour.

- 3.4.2 Le volume III de l'eANP contient des tableaux destinés à la collecte de données sur la planification et la mise en œuvre des éléments ASBU dans les domaines AOP, ATM, SAR, CNS, AIM et MET, ainsi qu'au suivi de l'état de la mise en œuvre.
- 3.4.3 La réunion a rappelé l'initiative du Secrétariat d'élaborer un cadre pour la collecte de données et le suivi de la mise en œuvre des ASBU. La réunion s'est félicitée de l'achèvement de cet outil ASBU en ligne, en tant que deuxième module de la plateforme AANDD, qui s'appuie sur la base de données existante, permettant d'accéder à la fois à la gestion des carences de navigation aérienne et au suivi des ASBU à partir d'un seul compte utilisateur.
- 3.4.4 La réunion a suivi avec intérêt une démonstration de cet outil, à travers ses principales fonctionnalités notamment la configuration des concepts ASBU dans le système, la notification sur la planification et la mise en œuvre des éléments ASBU applicables, ainsi que la génération de tableaux de bord et de rapports régionaux. La réunion a salué le bon travail accompli par le Secrétariat et a convenu de l'utilisation de l'outil ASBU de la plateforme AANDD par les États pour rendre compte de leur planification et de la mise en œuvre des éléments ASBU dans la région AFI. A cet effet, la réunion a formulé la conclusion suivante :

<i>APIRG/27 Conclusion 27/16 : Suivi de la planification et de la mise en œuvre de l'ASBU dans la région AFI</i>					
Pourquoi :	<i>Il est conclu que, afin de fournir une vue d'ensemble complète et basée sur les données de l'état de la mise en œuvre des éléments ASBU dans la région AFI,</i>				
Quoi :	<i>a) L'outil ASBU en ligne de la plateforme AANDD sera utilisé pour la collecte de données, le suivi et la production de rapports sur la planification et la mise en œuvre des ASBU ; et</i> <i>b) Les États fourniront un rapport régulier sur leurs planifications et la mise en œuvre des éléments ASBU.</i>				
Qui :	<i>Les Etats</i>				
Quand :	<i>a) Permanent</i> <i>b) D'ici le 31 mai 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Données des Etats disponibles dans l'outil ASBU en ligne	Moyen de collecte	Rapport ASBU

Élaboration du plan national ASBU au Cameroun

- 3.4.5 Le Cameroun a présenté à la réunion l'état d'avancement de l'élaboration des Plans nationaux ASBU et a noté que moins de 10% des États de la région AFI disposent d'un plan national ASBU approuvé par les autorités compétentes et partagé avec les Bureaux régionaux de l'OACI.
- 3.4.6 La réunion a également noté le faible niveau de mise en œuvre effective des conclusions et décisions d'APIRG relatives à la planification, à la mise en œuvre et aux compte rendu de l'ASBU au plan national, ainsi que le faible niveau de contribution des États au volume III de l'e-ANP et au rapport annuel sur la navigation aérienne de la région AFI.
- 3.4.7 Parmi les causes possibles de cette situation, la réunion a convenu que, malgré les ateliers de sensibilisation organisés par l'OACI sur le sujet, les États ne disposaient pas de suffisamment de documents d'orientation et de compétences pour élaborer ces plans.
- 3.4.8 La réunion a demandé à l'OACI d'élaborer davantage de documents d'orientation, en particulier un modèle de plan national ASBU pour la région AFI, et d'organiser des ateliers sur l'élaboration de plans nationaux ASBU.

3.5. Carences de la navigation aérienne

- 3.5.1 La réunion a rappelé la lenteur persistante dans l'identification et de la gestion des carences de la navigation aérienne notée par la réunion APIRG/26 qui avait exhorté les usagers et les États à notifier en permanence les carences qui pourraient se produire, en utilisant la plateforme en ligne AANDD. La réunion a été informée que deux ateliers supplémentaires ont été organisés en 2024 à Dakar, au Sénégal, sur les volumes I et II du Plan régional de navigation aérienne et la gestion des carences de la navigation aérienne.
- 3.5.2 La réunion a noté qu'en dépit de l'appel de l'APIRG/26, la participation des États et des parties prenantes à l'identification, à la notification et à la gestion des carences de la navigation aérienne était encore faible. En octobre 2024, cinq (5) cas dans 4 États notifiés par l'intermédiaire de l'AANDD, dans les domaines AOP, MET, ATM et SAR, étaient en cours d'examen par les Bureaux régionaux de l'OACI.

Gestion des carences de la navigation aérienne au Cameroun

- 3.5.3 Le Cameroun a partagé avec la réunion le mécanisme mis en place pour la gestion des carences de la navigation aérienne. Ce mécanisme comprend une procédure élaborée à l'attention du personnel de l'Autorité de l'aviation civile afin de préciser le rôle et les responsabilités de tous les acteurs et services impliqués dans l'identification, la notification et le suivi des carences de la navigation aérienne (point focal AANDD, ...). La procédure comprend l'identification des carences, non seulement par le biais d'activités de surveillance de la sécurité telles que les vérifications/inspections, les rapports volontaires et obligatoires sur les événements de sécurité, les enquêtes sur les accidents et les incidents, mais aussi par l'auto-évaluation annuelle par l'Autorité de l'aviation civile du système de navigation aérienne sur la base de la liste des domaines minimums de notification des carences de la navigation aérienne.

Comité national APIRG de suivi et de mise en œuvre au Nigéria

- 3.5.4 La réunion s'est félicitée de l'expérience du Nigéria dans la mise en place d'un comité national APIRG de suivi et de mise en œuvre, composé de parties prenantes de l'industrie aéronautique et de l'armée. Le Comité examine les conclusions d'APIRG et de ses sous-groupes afin d'identifier celles qui concernent le Nigéria et de les porter à l'attention de l'agence aéronautique compétente pour mise en œuvre. Le Comité surveille également l'application des conclusions afin de s'assurer du respect des meilleures pratiques internationales.
- 3.5.5 La réunion a félicité le Cameroun et le Nigeria pour le partage des bonnes pratiques et a estimé que la mise en place d'un comité national serait un catalyseur pour l'amélioration de la performance des États en matière de planification et de mise en œuvre. Par conséquent, la réunion a convenu de la conclusion suivante :

APIRG/27 Conclusion 27/17 : Mise en place des Comités nationaux de coordination de la navigation aérienne					
Pourquoi :	<i>Il est conclu que, afin d'améliorer la performance des États dans la planification et la mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne,</i>				
Quoi :	<i>Les États établiront des Comités nationaux de coordination de la navigation aérienne, composés de l'autorité de l'aviation civile et des fournisseurs de services, afin de coordonner les activités nationales de mise en œuvre, y compris :</i> <i>a) les propositions d'amendement du plan régional de navigation aérienne ;</i> <i>b) la mise en œuvre des priorités nationales et régionales ;</i> <i>c) la gestion des carences de la navigation aérienne ;</i> <i>d) les rapports sur la planification et la mise en œuvre des ASBU ; et</i> <i>e) l'examen et la mise en œuvre des conclusions APIRG/AASPG.</i>				
Qui :	<i>Les Etats</i>				
Quand :	<i>D'ici le 30 juin 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Nombre d'Etats qui ont mis en place les comités	Moyen de collecte	Lettre de notification au Bureaux régionaux de l'OACI

3.6. Autres initiatives de navigation aérienne

Le Groupe consultatif sur le Nord Vrai de l'OACI

- 3.6.1 La réunion a été informée des activités en cours à l'OACI en ce qui concerne le passage de la référence de navigation du nord magnétique au nord géographique (Nord Vrai). Notant que la Commission de navigation aérienne (ANC), lors de la septième réunion de sa 224^{ème} session, tenue le 7 novembre 2023, a soutenu la création du Groupe consultatif sur le Nord

Vrai (TRUE-AG) et que les États ont été notifiés par la lettre aux États AN 11/65-IND/24/1 datée du 21 janvier 2024, leur demandant de nommer des experts pour soutenir l'initiative.

- 3.6.2 L'Afrique du Sud, qui a accepté la demande et siège actuellement au TRUE-AG, a informé la réunion de la nécessité d'une plus grande représentation de la région AFI au sein du Groupe consultatif. Cela permettrait à la région d'exprimer les préoccupations qui pourraient survenir lors de la mise en œuvre du changement, étant donné que la plupart des États de la région se trouvent à des latitudes où il n'y a pas beaucoup de changements dans les variations. La réunion, notant l'importance de la représentation régionale, a appelé les États à désigner des membres au Groupe consultatif de l'OACI sur le Nord Vrai.
- 3.6.3 La réunion, prenant note des délibérations de l'AN-Conf/14 et de l'importance d'une transition efficace et rapide de l'utilisation du Nord magnétique au Nord vrai dans l'aviation au niveau régional, a formulé la conclusion suivante pour soutenir une transition souple.

APIRG/27 Conclusion 27/18 : Transition vers le Nord Vrai dans la région AFI					
Pourquoi :	<i>Il est conclu que, afin de soutenir la transition efficace et opportune de l'utilisation du nord magnétique au vrai nord dans l'aviation dans la région AFI,</i>				
Quoi :	<i>a) Les États sont encouragés à participer au Groupe consultatif du Nord Vrai en nommant des points focaux et des conseillers de l'État ; et b) Le Secrétariat, en coordination avec l'Afrique du Sud, élabore les termes de référence pour la mise en place de l'équipe du projet AFI TRUE NORTH d'ici le 31 octobre 2025.</i>				
Qui :	<i>a) Etats b) Afrique du Sud, Secrétariat</i>				
Quand :	<i>31 octobre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : TDR de l'équipe de projet AFI TRUE NORTH élaboré	Moyen de collecte	Rapport AASPG/1

Introduction de l'automatisation et de l'intelligence artificielle (IA) dans le système ATM

- 3.6.4 L'Afrique du Sud a présenté quelques informations clés relatives à la croissance prévue du secteur de l'aviation, qui nécessitera davantage d'automatisation et l'introduction de l'intelligence artificielle dans la gestion du trafic aérien.
- 3.6.5 Il a été noté que, sur la base des chiffres des Nations Unies, d'ici 2050, la population de l'Afrique atteindra 2,5 milliards d'habitants. Airbus prévoit en outre que le trafic aérien dans la région africaine doublera au cours de la période allant de 2027 à 2043, les flottes des compagnies aériennes africaines ayant été multipliées par 2,8 au cours de la même période (Times Aerospace, 16 septembre 2024). La société Times Aerospace prévoit que les compagnies aériennes africaines auront besoin d'environ 1460 nouveaux avions (83 %

d'avions moyen porteurs et 17 % d'avions gros porteurs) de 2024 à 2043, ce qui nécessitera 15 000 nouveaux pilotes.

- 3.6.6 Pour répondre à cette demande croissante du transport aérien, il faut améliorer le système ATM afin d'équilibrer la demande et la capacité disponible, ainsi que la collecte et la gestion d'une quantité toujours croissante d'informations qui dépasseront bientôt les capacités humaines. Il a été souligné que l'avenir des systèmes ATM reposera de plus en plus sur l'automatisation, l'IA et la collaboration homme-machine pour gérer en toute sécurité la diversité, la densité et les considérations environnementales croissantes.
- 3.6.7 La réunion a pris note de l'appel lancé par l'Afrique du Sud en faveur de la priorisation et de l'adoption de l'automatisation et de l'IA dans le système ATM dans la région AFI, par le biais de l'examen, de l'identification et de la mise en œuvre des projets AAO et IIM, conformément au concept opérationnel mondial de gestion du trafic aérien (GATMOC – Doc 9854) et au plan mondial de navigation aérienne (GANP – 9750).
- 3.6.8 En ce qui concerne l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA) dans l'aviation, le Secrétariat a informé la réunion que plusieurs groupes d'experts de l'OACI avaient été chargés de différents aspects liés à l'application de l'IA, dans des domaines tels que l'ATM et l'exploitation des aéroports. La réunion a demandé au Secrétariat de fournir des orientations supplémentaires et une mise à jour sur les développements mondiaux liés à ce sujet, lors de la prochaine réunion en 2025, afin de permettre une décision éclairée sur le sujet.

Opérations ATS digitales

- 3.6.9 L'Afrique du Sud a présenté un document sur les développements qui ont eu lieu à l'échelle mondiale dans le domaine des vols à distance. Étant donné que le concept des vols à distance est maintenant accepté dans le monde entier et qu'il a été introduit dans certaines régions, l'OACI n'a pas élaboré de normes d'exploitation harmonisées pour régir la fourniture de l'ATS à l'aide de la télédétection. Il a été demandé à la réunion d'exhorter l'OACI à améliorer les normes et pratiques recommandées (SARP) existantes régissant les dispositions relatives au vols de contrôle afin d'intégrer les SARP pour les vols distants.
- 3.6.10 L'IFATCA a informé les participants du document de travail conjoint sur le sujet qui a été présenté à l'AN-Conf/14 qui soulignait les défis identifiés dans la mise en œuvre des vols à distance et appelait à des études plus approfondies et à l'amélioration des normes.
- 3.6.11 Les participants ont été informés que des travaux étaient déjà en cours à l'OACI en vue d'améliorer les dispositions relatives à la mise en œuvre des services numériques de la circulation aérienne (DATS), qui est un module ASBU relevant du module B1/1 et qui traite des services de la circulation aérienne d'aéroport à distance. La réunion, notant l'évolution rapide de la situation dans ce domaine et la nécessité pour la région d'être prête à adopter le concept, a formulé la conclusion suivante :

<i>APIRG/27 Conclusion 27/19 : Exigences relatives aux normes d'opérations ATS numériques (DATS)</i>	
<i>Pourquoi :</i>	<i>Il est conclu que, compte tenu du besoin croissant d'opérations ATS numériques (DATS) dans la région AFI et de l'insuffisance des normes</i>

	<i>opérationnelles actuelles pour permettre une mise en œuvre en toute sécurité,</i>				
Quoi :	a) L'OACI fournisse de nouvelles SARP proportionnelles aux exigences relatives aux opérations DATS ; et b) Le Secrétariat organise au moins un atelier de sensibilisation sur les dispositions de l'OACI relatives aux opérations DATS d'ici le 31 octobre 2025.				
Qui :	a) Secrétariat b) Les Etats, Secrétariat				
Quand :	a) & b) 31 octobre 2025				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : SARPs fournies Métrique 2 : Atelier conduit	Moyen de collecte	Rapport AAO/SG8

Comité de mise en œuvre du CNS/ATM

3.6.12 L'Afrique du Sud a présenté une note sur la nécessité de créer des comités nationaux de gestion du trafic aérien, de communications, navigation et surveillance (ATM/CNS) en tant que plates-formes de décision collaboratives au sein d'un État. Rappelant les délibérations d'APIRG/12 et d'APIRG/13 qui appelaient les fournisseurs de services de la navigation aérienne et les usagers de l'espace aérien à collaborer à la mise en œuvre des conclusions et des décisions d'APIRG, la note s'est concentrée sur les conclusions 12/45 et 13/74, qui avaient appelé les États à établir des organismes nationaux CNS/ATM, à désigner des points de contact et à informer les Bureaux régionaux de l'OACI des mesures prises à cet égard.

3.6.13 La réunion a noté l'importance de la présence de comités nationaux ATM/CNS au sein d'un État pour améliorer la mise en œuvre des exigences régionales et a appelé les États qui ne l'ont pas encore fait à mettre en œuvre d'urgence les conclusions 12/45 et 13/74 d'APIRG.

Analyse d'écart des infrastructures de l'aviation en Afrique

3.6.14 La CAFAC a rendu compte des résultats de l'analyse d'écart en matière d'infrastructures de l'aviation, initiée par le président du Conseil de l'OACI en 2019 et menée dans le but d'évaluer les carences existantes dans les infrastructures d'aéroports et des services de navigation aérienne, sur la base d'une projection de trafic de 25 ans.

3.6.15 L'analyse d'écart en matière d'infrastructures a porté sur l'ensemble du continent africain. La portée des travaux comprenait la collecte de données spécifiques auprès des États membres au moyen de questionnaires élaborés par l'OACI, auxquels les réponses ci-après ont été recueillies :

Questionnaires	Réponses obtenues
Aérodromes internationaux	41 États ont répondu
Services de navigation aérienne (ATM, CNS, météorologie, recherches et sauvetage, AIM)	40 États ont répondu
Compagnies aériennes (flotte d'avions et équipages)	70 compagnies aériennes ont répondu
Prévisions de trafic jusqu'à 25 ans	Informations disponibles complétées par des données provenant de l'ATNS, de l'IATA, de l'ACI et de l'OACI

Table 1 : Réponses de l'analyse d'écart des infrastructures d'aviation en Afrique

3.6.16 Le rapport de l'analyse d'écart des infrastructures d'aviation met en évidence des carences en infrastructures, dont au moins soixante (60) carences, avec la répartition suivante :

- AOP – 11 carences,
- Exploitants aériens – 9 carences,
- ATM – 12 carences,
- CNS – 25 carences, et
- MET – 3 carences.

3.6.17 La réunion a salué les résultats exhaustifs obtenus par l'exercice d'analyse des carences et a convenu des prochaines étapes visant à identifier et à développer des projets bancables alignés sur les principes de l'approche projet d'APIRG afin d'adresser les carences, et mieux soutenir la mise en œuvre de l'espace aérien et d'une architecture ANS sans coutures pour l'Afrique et le concept du Marché Unique du Transport Aérien en Afrique (MUTAA).

3.6.18 Les États ont été encouragés à prendre en compte les résultats de l'analyse d'écart des infrastructures et à élaborer des plans d'action nationaux et régionaux pour la mise en œuvre de la stratégie directrice des ANS à court, moyen et long terme.

Infrastructures aéronautiques - PPSA en RDC

3.6.19 La République Démocratique du Congo (RDC) a fait le point sur les progrès réalisés dans le cadre de la deuxième phase du Programme prioritaire de sécurité aérienne (PPSA), avec l'appui de la Banque africaine de développement (BAD).

3.6.20 La première phase a permis l'acquisition d'équipements essentiels tels que les systèmes de communication ATM et AMHS ainsi que l'installation de stations ADS-B et la formation du personnel de la Régie des Voies Aériennes (RVA) et de l'Autorité de l'Aviation Civile de la RDC (AAC/RDC).

3.6.21 À l'heure actuelle, la deuxième phase de la PPSA est en cours, et est axée sur la modernisation des infrastructures aéroportuaires à l'échelle du pays.

3.6.22 La réunion a pris note des progrès en cours dans la modernisation des infrastructures aéroportuaires et de la navigation aérienne en RDC et a encouragé l'État à renforcer la

coopération avec les voisins en vue d'une fourniture de services de navigation aérienne sans faille.

Mise à jour sur les projets au Cap Vert

- 3.6.23 Le Cap Vert a fait le point sur les projets d'infrastructure ATM/CNS conformément au plan directeur ATM de l'État. Les projets déjà achevés comprennent la modernisation du système ATM, l'élaboration de procédures PBN dans les 4 aéroports internationaux (y compris le CDO et le CCO dans deux d'entre eux), la transition du RSFTA à l'AMHS, la mise en œuvre des phases 1 et 2 de la transition de l' AIS à l' AIM, la mise en œuvre de l' ADS-B.
- 3.6.24 L' ANSP de l' Etat (ASA) a indiqué être en collaboration avec le CCR de Dakar pour faire avancer la mise en œuvre de l' AIDC avec un test pré-opérationnel réalisé avec succès avec peu d'ajustements à réaliser.
- 3.6.25 La réunion a salué les efforts déployés par le Cap Vert dans la mise en œuvre des projets nationaux et a encouragé l'État à renforcer la collaboration avec les voisins pour une fourniture harmonisée d'un service de navigation aérienne sûr et efficace.

3.7. Rapport annuel de navigation aérienne

- 3.7.1 La réunion a discuté de la publication de la première édition du rapport annuel de navigation aérienne et de l'état d'avancement de l'élaboration de sa deuxième édition. Il a été rappelé que APIRG/23 avait souligné la nécessité d'élaborer et de publier le rapport annuel APIRG de la navigation aérienne sur la base des informations disponibles et avait invité les États et les organisations à transmettre leurs contributions au Secrétariat au 31 décembre 2020. Il a donc été établi que le rapport de navigation aérienne sera publié sur une base annuelle.
- 3.7.2 La réunion a noté que la première édition du rapport annuel de navigation aérienne a été publiée le 31 décembre 2023. Le rapport a été diffusé à toutes les parties prenantes au format électronique puis en version imprimée lors de la 9^{ème} édition de la semaine AFI de l'aviation qui s'est tenue à Libreville au Gabon. Ledit rapport est accessible sur le portail de l'OACI via le lien
- <https://www.icao.int/WACAF/Documents/Annual%20Reports/2023/2023-AFI%20Air%20Navigation%20Report%201st%20Edition.pdf>
- 3.7.3 La réunion a été mise à jour sur la production de la deuxième édition qui est en cours. Une version préliminaire a été présentée à la réunion. La deuxième édition met l'accent sur l'état de la mise en œuvre des éléments ASBU applicables dans la région AFI à travers la publication d'initiatives et de projets menés par les États et Organisations pour la modernisation de leur système d'aviation. La deuxième édition servira de document de référence pour rendre compte des performances ASBU qui complétera les informations contenues dans le volume III du plan de navigation aérienne de la région AFI.

La réunion a félicité l'équipe de rédaction pour le travail accompli. Elle a cependant noté que la contribution des États et des organisations restait faible. La réunion a exhorté les parties prenantes à soutenir le travail de l'équipe en fournissant les informations attendues pour la publication en temps opportun du rapport au 31 décembre 2024. La deuxième

édition du rapport de navigation aérienne figure à l'**appendice 3L**. La réunion a ainsi formulé la décision suivante :

APIRG/27 Décision 27/20 : Publication de la deuxième édition du Rapport Annuel de Navigation Aérienne de la région AFI (AANR 2)					
Pourquoi :	<i>Il est décidé que, afin d'assurer la publication en temps opportun de la deuxième édition du Rapport annuel de navigation aérienne,</i>				
Quoi :	<i>a) Le projet de la deuxième édition du Rapport annuel de navigation aérienne AFI est approuvé ; et b) Le Secrétariat coordonne la publication du Rapport annuel de navigation aérienne de la région AFI d'ici le 31 décembre 2024.</i>				
Qui :	a) APIRG b) Secrétariat				
Quand :	a) 8 novembre 2024 b) 31 décembre 2024				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique : AANR 2 Publié	Moyen de collecte	Rapport de l'équipe de rédaction de l'AANR2

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : POINTS À COORDONNER AVEC LE RASG-AFI

- 4.1 La réunion a discuté des activités d'APIRG appelant à la coordination avec le RASG-AFI, tels que l'insuffisance des réglementations nationales pour soutenir certaines conclusions/décisions d'APIRG, ce qui contribue à un faible niveau de mise en œuvre dans certains domaines (notamment la procédure de décalage latéral stratégique (SLOP), l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA), la recherche et sauvetage, l'interopérabilité des systèmes ANS, la notification des incidents ATS, les informations de météorologie spatiale etc.), la finalisation du guide RVSM élaboré par ARMA pour la région Afrique - océan-Indien et la mise en conformité avec les Questions de Protocole de l'USOAP-CMA relatives aux éléments constitutifs de base (BBB) afin d'accroître la capacité des États à réglementer et à superviser leur mise en œuvre.
- 4.2 La réunion a également encouragé toutes les parties prenantes à renforcer la coordination entre APIRG et le RASG-AFI et à assurer une transition souple vers le nouveau groupe AASPG.

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : DÉFIS COMMUNS À LA MISE EN ŒUVRE IDENTIFIÉS PARMIS LES MEMBRES D'APIRG ET VOIE À SUIVRE

- 5.1. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion a examiné les résultats obtenus par la région dans la mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG et les difficultés rencontrées à cet égard.
- 5.2. La réunion a noté avec préoccupation que, bien qu'il y ait eu des améliorations dans la mise en œuvre, la région continuait de rencontrer des difficultés. Il s'agit notamment d'une

faible participation aux activités régionales en raison d'un manque de fonds, d'une réglementation nationale inadéquate pour soutenir la mise en œuvre de certaines conclusions d'APIRG, d'une mauvaise culture de notification et d'un manque de mise en œuvre de la « culture juste » dans certains États/organisations, ainsi que d'un faible niveau de notification.

- 5.3. La réunion a noté que le nombre d'experts appuyant les activités régionales avait diminué dans un passé récent en raison de l'attrition naturelle au sein des États qui ne peut être remplacée, ainsi que de l'insuffisance des capacités des experts des États à soutenir les activités d'APIRG, et a appelé les États à nommer et à remplacer des membres dans les organes contributeurs d'APIRG.
- 5.4. La réunion a pris acte des défis nouvellement identifiés, notamment la sensibilisation insuffisante au niveau des décideurs sur l'appui nécessaire aux entités soutenant les activités aériennes ; en particulier dans des domaines qui concernent différents ministères ou organismes, par exemple la coopération civil-militaire, la recherche et le sauvetage et la certification des aérodromes ; et le faible niveau de compréhension au niveau technique des exigences de mise en œuvre de certains concepts, par exemple la PBCS, le SLOP, la soumission des données RVSM, la promulgation des procédures de vol aux instruments et le processus d'approbation.
- 5.5. La réunion a aussi relevé les lacunes en matière de formation d'experts dans la région ; il a été noté que plusieurs cours essentiels étaient dispensés dans une seule langue, ce qui limitait la participation de certains États de la région. La réunion a donc demandé à l'OACI d'envisager de développer et de traduire ces cours, y compris les iPACK et les GSI, dans d'autres langues de l'OACI.
- 5.6. La réunion a appelé les États et les organisations à accroître leur soutien aux activités liées à APIRG par le biais d'actions tangibles, y compris la participation active de leurs experts à toutes les activités d'APIRG, à envisager la révision des politiques et réglementations nationales pour soutenir la collaboration entre toutes les parties prenantes de l'aviation et à améliorer leurs systèmes de notification.
- 5.7. Notant l'importance de sensibiliser les décideurs, la réunion a appelé le Secrétariat à coordonner la fourniture d'informations essentielles aux principaux décideurs par le biais d'instances régionales appropriées.

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : RECOMMANDATIONS SUR LES MESURES OU LES AMÉLIORATIONS QUI NÉCESSITERAIENT UN EXAMEN PAR L'ANC ET LE CONSEIL

- 6.1. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion a identifié les mesures ou les améliorations qui nécessiteraient l'examen de l'ANC et du Conseil. La conclusion suivante a ainsi été formulée :

APIRG/27 Conclusion 27/21 : Appui aux activités d'APIRG

Pourquoi:	<i>Il est conclu que, afin d'aider à résoudre les problèmes identifiés dans la région, l'OACI, en coordination avec l'industrie dans le cadre du mécanisme d'APIRG,</i>
-----------	---

Quoi:	<i>a) Inclue des États de la région AFI dans les groupes de travail et les panels ; b) Envisage de proposer davantage de cours/formations dans plus d'une langue au profit des États de la région AFI ; c) Accroisse la sensibilisation à la cyber résilience et à la sécurité ; d) Informe à l'avance les États sur les changements prévus sur des sujets concernant la navigation aérienne ; e) Élabore un modèle de plan national de mise en œuvre de l'ASBU ; f) Fournisse un soutien dans la mobilisation des ressources pour la mise en œuvre efficace des projets liés à la navigation aérienne ; et g) Accroisse la recherche et la sensibilisation à l'intelligence artificielle dans l'aviation.</i>				
Qui:	OACI				
Quand:	a) à g) 31 octobre 2025				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : Tout l'appui nécessaire fourni à la région AFI	Moyen de collecte de données de mise en œuvre	Rapport du Secrétariat à AASPG/1

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN ET MISE À JOUR DU PROGRAMME DE TRAVAIL D'APIRG ET DE SES ORGANES CONTRIBUTIFS

7.1. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Secrétariat a présenté le programme de travail futur d'APIRG et de ses organes contributifs. La réunion a rappelé que la réunion extraordinaire d'APIRG et du RASG-AFI qui s'est tenue à Libreville, au Gabon, en juillet 2024, a approuvé le groupe fusionné AASPG pour remplacer les groupes APIRG et RASG-AFI ; et l'approbation par la session conjointe de la réunion APIRG/27 et RASG-AFI/10 des dispositions transitoires entre les deux groupes et le nouveau groupe AASPG. La réunion a examiné le futur programme de travail présenté par le Secrétariat et a recommandé d'inclure ces activités dans le programme de travail du nouveau groupe qui sera approuvé par la session conjointe.

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES

8.1 Aucune question n'a été examinée au titre de ce point de l'ordre du jour.

QUATRIÈME PARTIE :
DIXIÈME RÉUNION DU GROUPE
RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE
L'AVIATION - RÉGION AFRIQUE -
OCÉAN INDIEN (RASG-AFI/10)

QUATRIÈME PARTIE : DIXIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION - RÉGION AFRIQUE - OCÉAN INDIEN (RASG-AFI/10)

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

- 1.1. La réunion du RASG-AFI/10 a été présidée par M. Fred Bamwesigye, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile de l'Ouganda et Président du RASG-AFI assisté de Dr. Diaga Basse, Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile du Sénégal et Vice-Président du RASG-AFI. Mme Lucy Mbugua, Directeur régional du Bureau de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe, a assuré le secrétariat de la réunion, assistée de M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur régional du Bureau de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale, avec l'appui des experts de l'OACI présents à la réunion.
- 1.2. La réunion a adopté son ordre du jour et son programme de travail tels qu'indiqués à l'**appendice 1A** du présent rapport.

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES RÉSULTATS DE LA RÉUNION RASC/10 ET ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DU RASG-AFI/9.

État d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions du RASG-AFI/9

- 2.1.1 L'état de mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion RASG-AFI/9 tenue le 9 novembre 2023, qui avait abouti à neuf conclusions et quatre décisions, a été présenté à la réunion. Deux conclusions et quatre décisions ont été exécutées, les autres conclusions sont en cours d'exécution. La réunion a pris note des progrès réalisés dans la mise en œuvre des conclusions et des décisions.
- 2.1.2 La réunion a rappelé que l'OACI avait récemment publié un bulletin électronique (EB 2024/22), daté du 9 octobre 2024, annonçant l'édition 2024 des PQ de l'USOAP CMA, qui introduisait des changements majeurs, y compris une révision éditoriale et un examen des références des PQ existants, l'incorporation de PQ liés au système de gestion de la sécurité (SMS) dans les domaines des licences et de la formation du personnel (PEL), de l'exploitation des aéronefs (OPS), de la navigabilité des aéronefs (AIR), des services de navigation aérienne (ANS), des aérodromes et aides au sol (AGA), ainsi que de PQ liés au programme national de sécurité (PNS), en tant que nouveau domaine d'audit du PNS.

2.2 Examen des résultats de la réunion RASC/10

- 2.2.1 La dixième réunion du Comité directeur du GASR-AFI (RASC/10) s'est tenue virtuellement le 11 octobre 2024, en présence de 20 participants issus des membres du RASC et d'autres parties prenantes.
- 2.2.2 La réunion a été présidée par M. Blessing Kawai, Directeur adjoint des programmes de sécurité - Afrique et Moyen-Orient de l'IATA, et Troisième vice-président du RASG-AFI. Il était assisté de M. Papa Atoumane Fall, représentant le Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Sénégal, Premier vice-président du RASG-AFI.

- 2.2.3 M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur régional du Bureau WACAF de l'OACI a assuré le secrétariat de la réunion, assisté de M. Arthemon Ndikumana, Directeur régional adjoint du Bureau ESAF de l'OACI, et des experts régionaux des Bureaux ESAF et WACAF de l'OACI.
- 2.2.4 La réunion RASC/10 a discuté des questions pertinentes, conformément à l'ordre du jour, à soumettre à l'appréciation du RASG-AFI/10.
- 2.2.5 La réunion a examiné les progrès accomplis dans la mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion RASG-AFI/9 et s'est félicitée des résultats obtenus. Ayant noté le faible niveau de mise en œuvre par les États des PQ de fondation du PNS, la réunion a exhorté les États à engager les ressources nécessaires pour accélérer le processus de mise en œuvre.
- 2.2.6 La réunion a examiné l'état de mise en œuvre du programme de travail 2024 du RASG-AFI et de ses organes contributifs. Elle a demandé que les activités restantes soient incorporées dans le programme de travail 2025 et que leur mise en œuvre soit diligentée. Il s'agit de la mise en place d'un réseau d'enquêteurs d'accident d'aviation dans la région AFI conformément à l'étude RSOO, de l'organisation d'un atelier de sensibilisation sur les défaillances/dysfonctionnements des systèmes/composants, hors groupe motopropulseur (SCF-NP), et du plan quinquennal LOC-I qui devrait être revu et restructuré en vue d'une mise en œuvre plus efficace.
- 2.2.7 La réunion a examiné les rapports d'activités du RASG-AFI et de ses organes contributifs, et a pris note des progrès enregistrés dans leur mise en œuvre. La réunion a salué le travail accompli par les États, les Bureaux régionaux de l'OACI et les organisations, notamment dans la mise en œuvre des initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) identifiées par la région.
- 2.2.8 L'ordre du jour provisoire et les notes descriptives de la dixième réunion du Groupe régional pour la sécurité de l'aviation de la région Afrique – océan indien ont été présentés au RASC/10 et entérinés par la réunion. La réunion a discuté de la répartition des responsabilités et des délais d'élaboration et de finalisation des documents.
- 2.2.9 Conformément aux usages, la réunion a passé en revue ses termes de référence et a reconnu la difficulté de tenir des téléconférences trimestrielles de RASC en raison du volume de travail. A l'issue des discussions, la réunion a convenu de tenir deux réunions par an (une téléconférence et une réunion présentielle), en gardant à l'esprit le processus de fusion en cours entre APIRG et le RASG-AFI.
- 2.2.10 La réunion a été informée de la publication du dixième rapport annuel sur la sécurité de RASG-AFI, en particulier des recommandations formulées par l'équipe chargée du rapport annuel sur la sécurité (ASRT). Le rapport a souligné, entre autres, la faible performance dans le domaine d'audit AIG et le nombre limité d'États ayant dépassé le seuil de 75 % d'EI.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME DE TRAVAIL DU RASG-AFI ET DE SES ORGANES CONTRIBUTIFS.

3.1. Les activités du RASG-AFI et de ses organes contributifs, à savoir le Comité de pilotage du RASG-AFI (RASC), les équipes d'appui à la sécurité (SST), l'équipe chargée du rapport annuel sur la sécurité (ASRT), ainsi que le RASG-AFI, ont été présentées à la réunion. Les principaux domaines d'intervention comprennent, sans s'y limiter, la mise en œuvre des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) définies dans l'édition 2023-2025 de l'AFI-RASP et l'assistance fournie aux États par les Bureaux régionaux de l'OACI et d'autres parties prenantes pour élaborer et mettre en œuvre leurs plans nationaux de la sécurité de l'aviation (NASP), conformément à l'AFI-RASP en vigueur et au GASP.

3.2. Un résumé de l'état d'avancement de la mise en œuvre du programme de travail 2024 du RASG-AFI et de ses organes auxiliaires est présenté à l'Annexe 2B du présent rapport.

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DE SÉCURITÉ DU GASP, Y COMPRIS LES PRIORITÉS FIXÉES POUR LE RASG-AFI.

4.1. Rapports sur les activités du RASG-AFI et de ses organes contributifs

4.1.1 La réunion a pris note des progrès accomplis dans le cadre des différents projets du Plan AFI et des principales activités présentées ci-dessous.

Projet de certification des aérodromes

4.1.2 À la fin du mois de septembre 2024, le taux de certification des aérodromes s'était amélioré de 38 % à 43 %. Cela a été attribué aux mesures prises par les États pour certifier davantage d'aérodromes internationaux.

4.1.3 Un atelier sur la certification des aérodromes à l'intention des États ESAF s'est tenu en Angola du 13 au 27 mai 2024, tandis qu'une mission d'assistance à la certification des aérodromes s'est déroulée à Kasane, au Botswana, du 16 au 27 septembre 2024. La mission d'assistance à l'aérodrome de Kasane a été menée dans le cadre du soutien par les pairs des experts d'Éthiopie et de Zambie, en collaboration avec des inspecteurs d'aérodromes du Botswana dans le cadre du projet d'assistance à la certification des aérodromes du plan AFI.

4.1.4 Dans la zone WACAF, un atelier de certification des aérodromes s'est tenu du 5 au 9 août 2024, afin de lancer les activités d'assistance pour les aéroports de Bangui/Centrafrrique, N'Djamena/Tchad et Malabo/Guinée équatoriale. En outre, des activités d'assistance sont en cours pour les aéroports de Conakry/Guinée, Pointe-Noire/République du Congo et Kinshasa/RDC. 12 experts ressources soutiennent actuellement le suivi des activités de certification en coopération avec les points focaux des aéroports/pays ciblés.

Projet sur les Principes fondamentaux de la surveillance de la sécurité (FSO)

- 4.1.5 Les États bénéficiaires du projet sont ceux dont le taux de mise en œuvre effective (EI) est inférieur à 50%. Il s'agit de l'Angola, du Burundi, de la République Centrafricaine, des Comores, de Djibouti, de l'Érythrée, de l'Eswatini, de la Guinée, de la Guinée-Bissau, du Lesotho, du Libéria, du Malawi, de Sao Tomé-et-Principe, des Seychelles, de la Sierra Leone, du Soudan du Sud et de la Somalie.
- 4.1.6 En Guinée, au Libéria et à São Tomé-et-Príncipe, un soutien à distance et sur site a été fourni. Cependant, dans la zone WACAF, un seul bénéficiaire du projet FSO a été programmé pour les activités d'évaluation de l'USOAP CMA, à savoir la Guinée, qui a reçu un audit complet du 9 au 21 octobre 2024 avec un EI provisoire de 40,94%, en attendant l'évaluation du domaine AIG qui sera menée en décembre 2024.
- 4.1.7 Des activités d'assistance sur site ont également été menées au Soudan du Sud, en Eswatini et aux Seychelles. Des activités sur le terrain sont également prévues pour le reste de l'année en Somalie, en Érythrée, à Djibouti et en Angola.
- 4.1.8 Parmi les réalisations notables au cours de la période considérée, on peut citer l'augmentation significative de l'EI dans tous les pays ESAF audités dans le cadre de l'USOAP, notamment l'Angola (de 48,35 % à 60,03 %) et Djibouti (de 34,13 % à 50,74 %).
- 4.1.9 L'Angola et la Sierra Leone ont atteint les objectifs du projet FSO et ne sont plus considérés comme des États bénéficiaires. Néanmoins, les Bureaux régionaux de l'OACI continueront de fournir de l'aide par d'autres moyens.
- 4.1.10 Peu d'États bénéficiaires du FSO, à savoir l'Érythrée et le Lesotho, ont été programmés par l'OACI pour des activités de l'USOAP-CMA en 2025. L'Érythrée a déjà officiellement accepté son audit. Cependant, le Lesotho a demandé un report de son audit à 2027 pour permettre à l'État de mettre en œuvre des initiatives clés. Aucun État WACAF bénéficiaire du FSO n'est prévu pour 2025.

Programme d'évaluation par les pairs des fournisseurs de services de navigation aérienne africains (ANSP)

- 4.1.11 Le projet d'examen, par les pairs, des ANSP vise à s'appuyer sur les réalisations accomplies jusqu'à présent et à renforcer le mécanisme d'examen par les pairs entre les ANSP (similaire à l'audit opérationnel de sécurité de l'IATA (IOSA) pour les compagnies aériennes et au Programme d'Excellence Aéroportuaire (APEX) pour les aéroports) afin d'améliorer les capacités des ANSP, et d'améliorer la sécurité et la qualité des services de navigation aérienne dans la région AFI.
- 4.1.12 Dans le cadre de la coopération établie et conformément à la feuille de route de l'ANSP pour 2017-2018, l'ASECNA et CANSO ont signé un protocole de coopération (MoC) pour l'amélioration des services de navigation aérienne sur le continent africain. Cette évolution positive a permis d'augmenter considérablement le nombre de membres du programme d'examen par les pairs des ANSP.

- 4.1.13 L'OACI a élaboré le questionnaire d'examen par les pairs basé sur les questions de protocole des blocs constitutifs de base de l'USOAP. La CANSO et les ANSP ont examiné et finalisé le questionnaire, y compris le manuel d'examen par les pairs. La formation de recyclage des pairs examinateurs et la relance de l'examen par les pairs sont prévues pour le 4^{ème} trimestre de 2024 et le début de l'année 2025.

Appui à la mise en œuvre de la gestion de l'information aéronautique (AIM) basé sur les résultats (RBIS) pour les États de la région AFI

- 4.1.14 Dans le cadre des activités de « Go Team » du projet RBIS AIM, la Guinée, le Libéria et la Sierra Leone ont reçu une assistance pour la réglementation et la supervision du système de gestion de la qualité (QMS) appliqué à la gestion de l'information aéronautique (AIM) en septembre 2023. Une deuxième mission de Go-Team a été menée en novembre 2023 pour aider ces États à régler la mise en œuvre du modèle d'échange d'informations aéronautiques (AIXM), de la publication électronique d'informations aéronautiques (eAIP) et des données de terrain et d'obstacles (TOD).
- 4.1.15 Le Bénin, la Côte d'Ivoire, la République Démocratique du Congo, la République Islamique de Mauritanie et le Togo ont reçu de mai à octobre 2024, une assistance dans l'élaboration de la réglementation, ainsi que dans la mise en œuvre et le suivi des systèmes de gestion de la qualité, de l'AIXM, de l'eAIP et du TOD.

Stratégie et feuille de route des RSOO

- 4.1.16 La Déclaration ministérielle d'Ezulwini de 2017 sur les organisations régionales de supervision de la sécurité en Afrique a approuvé l'élaboration d'un plan stratégique et d'une feuille de route pour leur renforcement. L'étude, menée pour identifier les actions nécessaires pour assurer l'efficacité, l'efficience et la durabilité des RSOO, a proposé un plan stratégique et une feuille de route pour la mise en œuvre.
- 4.1.17 La stratégie et la feuille de route proposées ont été présentées aux États et aux partenaires lors d'un atelier de validation en novembre 2021, dont les résultats et les recommandations ont été présentés à la 25^{ème} session du Comité de pilotage du plan AFI. Ce dernier a estimé que l'OACI, en collaboration avec la Commission de l'Union Africaine, la CAFAC, l'Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne (EASA) et d'autres partenaires clés, organise un forum de haut niveau dans le cadre du suivi de la Déclaration d'Ezulwini de mars 2017 afin d'établir une compréhension commune continentale et une synergie pour la mise en œuvre du Plan stratégique des RSOO de la région AFI.
- 4.1.18 Le deuxième Forum sur les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) pour la sécurité mondiale de l'aviation, qui s'est tenu à Nairobi, au Kenya, du 10 au 13 octobre 2023, a discuté de l'harmonisation de la mise en place et de l'opérationnalisation des RSOO de la région AFI et a fourni des idées et des expériences sur la manière d'assurer la durabilité des RSOO/RAIO.
- 4.1.19 Le Forum a convenu que les recommandations et les tâches/activités qui avaient été suggérées au cours des discussions étaient déjà identifiées dans la feuille de route et devaient être davantage soulignées lors de la révision du Plan stratégique, et a recommandé ce qui suit :

- a) En ce qui concerne les mécanismes de financement et l'optimisation du nombre et de la taille des RSOO et des RAIO, le plan AFI, en collaboration avec les parties prenantes et les partenaires, examine et met à jour le plan stratégique et la feuille de route des RSOO/RAIO de la région AFI ;
 - b) AFI Plan, en collaboration avec les parties prenantes et les partenaires, réalise une analyse de faisabilité approfondie, en tenant compte des avantages et des inconvénients des différentes options du Plan stratégique RSOO/RAIO de la région AFI dans le but de faciliter son adoption finale par les décideurs ; et
 - c) L'OACI, en collaboration avec la CAFAC et l'AUC, présente le Plan stratégique et la feuille de route révisés et validés, ainsi que l'analyse de faisabilité approfondie, pour examen et approbation par les Ministres africains concernés, dans le cadre du suivi de la Déclaration ministérielle d'Ezulwini de mars 2017.
- 4.1.20 À cette fin, l'OACI, avec le soutien de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) dans le cadre du projet UE-AFRICA SAFETY IN AVIATION (EU-ASA), a sélectionné France Aviation Civile Services (FRACS) pour mener l'étude de suivi de faisabilité.
- 4.1.21 L'état d'avancement de l'étude de faisabilité de suivi de la stratégie et de la feuille de route sur le financement et l'optimisation du nombre et de la taille des RSOO est décrit dans une section ultérieure du présent rapport.

Renforcement des capacités

- 4.1.22 Conformément aux objectifs clés décrits dans le plan d'activités 2024 du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI), et en collaboration avec le Bureau *-Formation aéronautique mondiale (GAT)* et les centres régionaux de formation, deux programmes de formation clés ont été organisés et visent à renforcer les capacités de supervision de la sécurité des États africains.
- 4.1.23 Le premier programme de formation, Inspecteurs de la sécurité du gouvernement – Certification des opérateurs aériens (GSI - OPS), s'est déroulé du 1^{er} au 18 juillet 2024 à l'École d'aviation de l'Afrique de l'Est (EASA) à Nairobi, au Kenya. Cette formation, à laquelle ont participé 15 experts de 13 États africains, visait à renforcer les capacités en matière de surveillance de la sécurité dans la certification des opérateurs aériens.
- 4.1.24 Le deuxième programme, axé sur la certification d'inspecteur de sécurité du gouvernement (GSI) et d'organisme de maintenance agréé (AMO), s'est déroulé du 2 au 20 septembre 2024 à l'École Régionale de la Navigation Aérienne et du Management (ERNAM) à Dakar, au Sénégal. 12 participants de 9 États africains ont suivi ce cours, acquérant une expertise essentielle pour soutenir la surveillance de la sécurité aérienne dans la région.
- 4.1.25 Ces initiatives s'inscrivent dans le cadre des efforts continus du plan AFI pour former du personnel qualifié et améliorer la mise en œuvre efficace de la supervision de la sécurité sur le continent.
- 4.1.26 Le Bureau régional ESAF de l'OACI, avec le soutien d'Airbus, a organisé un atelier sur les certificats de transporteur aérien (AOC) et les spécifications d'exploitation

(OPSPEC) du 20 au 24 novembre 2023 à Nairobi, au Kenya. L'atelier, qui visait à améliorer les compétences dans les processus liés à l'octroi d'approbations spécifiques, a attiré 98 participants provenant des organismes de réglementation et de l'industrie.

Analyse d'écart des infrastructures de l'aviation

- 4.1.27 Conformément à la résolution A41-27 de l'Assemblée de l'OACI et à la décision connexe de la réunion du Comité directeur du Plan AFI, une stratégie coordonnée visant à analyser les carences en matière d'infrastructures de l'aviation et à prévoir la demande a été mise en place par la Commission de l'Union africaine, la Commission africaine de l'aviation civile et l'Organisation de l'aviation civile internationale, avec les communautés économiques régionales et d'autres organisations concernées. En conséquence, une stratégie et un plan coordonnés ont été élaborés pour recueillir des informations, les analyser et formuler des recommandations techniques éclairées.
- 4.1.28 Conformément au plan, l'OACI a joué un rôle de premier plan dans la conception du questionnaire et l'élaboration d'un outil de collecte d'informations et de réalisation du rapport d'analyse des carences, qui a été présenté à la 2^{ème} réunion du Groupe de travail qui s'est tenue du 25 au 28 juin 2024 à Addis-Abeba, en Éthiopie. L'analyse a été discutée et validée au cours de cet atelier.
- 4.1.29 Le rapport final de l'analyse d'écart en matière d'infrastructures de l'aviation a été adopté par le groupe de travail technique (TWG) lors d'une réunion virtuelle qui s'est tenue le 21 août 2024. Le rapport sera présenté aux États membres de l'Union africaine pour examen. Ce projet est reconnu comme l'une des principales initiatives de collaboration entre l'OACI, la Commission de l'Union africaine (CUA), la Commission de l'aviation civile africaine (CAFAC), l'industrie de l'aviation et les États membres.

Activités d'assistance ROST

- 4.1.30 Au mois d'octobre 2024, le Bureau régional WACAF a mené des activités d'appui à la mise en œuvre à distance et sur site au Bénin, au Tchad, en Côte d'Ivoire, en Guinée, au Libéria et au Sénégal. Le Bénin et la Guinée ont reçu des audits USOAP CMA en juillet et octobre 2024, qui a conduit à des scores provisoires d'EI de 62,17 % et 40,94 % respectivement, tandis que le Sénégal et la Côte d'Ivoire ont reçu des ICVM en avril et octobre 2024, avec un score d'EI de 84,89 % pour le Sénégal et un score provisoire de 93,89 % pour la Côte d'Ivoire. La République Démocratique du Congo et le Libéria ont été assistés dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans d'action corrective pour donner suite aux conclusions des audits qui ont tous deux, été menés en 2022, ainsi qu'à la résolution des SSC respectifs dans le domaine ANS. Des activités supplémentaires sur site sont programmées pour le reste de l'année au Cameroun et au Congo.
- 4.1.31 Depuis octobre 2024, le Bureau régional ESAF a mené des activités d'assistance à distance et sur site aux États sous son accréditation. Les activités d'assistance à distance ont principalement été menées par le biais d'un suivi régulier à l'aide des portails de l'OACI, y compris le cadre en ligne de l'USOAP de l'OACI, et par correspondance avec les points focaux des États, y compris les NCMC des États. Des activités d'assistance sur site ont été menées pour l'Eswatini, l'Île Maurice, le Mozambique, les Seychelles, le Soudan du Sud et la Zambie.

- 4.1.32 D'autres activités sur site pour le reste de l'année sont prévues en Angola, à Djibouti, en Érythrée, en Somalie, à Madagascar et au Rwanda. Parmi les réalisations au cours de la période considérée, on peut citer l'augmentation de l'EI pour tous les États ESAF qui ont fait l'objet d'un audit dans le cadre de l'USOAP de l'OACI, notamment le Botswana (augmentation de 80,1 % à 85,65 %), la Namibie (de 57,39 % à 72,62 %) et la Zambie (de 60,04 % à 72,94 %).

Initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) visant à atténuer les facteurs contributifs aux accidents et aux incidents liés à la perte de contrôle en vol (LOC-I)

- 4.1.33 L'atelier sur la perte de contrôle en vol (LOC-I) et la formation à la prévention des perturbations et retour à la normale (UPRT) s'est tenu les 27 et 28 novembre 2023 au Centre de formation de Kenya Airways, The Pride Centre, Nairobi, Kenya. L'objectif était de continuer à sensibiliser le public au LOC-I et à l'UPRT ainsi qu'aux mesures d'atténuation dans la région AFI, d'aider à la mise en œuvre du plan quinquennal LOC-I du RASG-AFI, d'aider à améliorer les initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) pour les NASP et le RASP-AFI conformément au GASP de l'OACI et de s'informer sur les derniers développements en matière d'UPRT.
- 4.1.34 L'ordre du jour avait abordé 11 sujets, dont des présentations et des séances de démonstration sur les simulateurs de vol. Les principaux facilitateurs étaient Boeing, Airbus, Ultimate High Academy, FAA, International Development Technology, Kenya Airways et l'OACI. L'atelier a attiré 80 participants de 12 États y compris des autorités de l'aviation civile, d'exploitants aériens, d'organismes de formation et des constructeurs d'aéronefs.
- 4.1.35 En termes de résultats, compte tenu de l'adoption récente du RASP-AFI, les calendriers du Plan sur les LOC-I et des SEI connexes sont mis à jour et des mesures de suivi des progrès accomplis ont été mises en place, en coordination avec le Kenya, en tant que champion du LOC-I RASG-AFI. L'atelier 2024 sur le LOC-I et l'UPRT sera accueilli par l'Éthiopie les 11 et 12 décembre 2024.

Initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) visant à atténuer les facteurs contributifs aux accidents et aux incidents d'impact sans perte de contrôle (CFIT).

- 4.1.36 L'atelier sur les CFIT est l'un des événements annuels du RASG-AFI visant à promouvoir la sensibilisation aux risques associés aux CFIT et à examiner l'état d'avancement de la mise en œuvre des SEI identifiées par la région afin d'atténuer ces risques. Le RASG-AFI a félicité l'Autorité de l'aviation du Cameroun pour avoir accueilli du 7 au 9 octobre 2024 à Yaoundé, l'atelier CFIT à l'École de Formation CAA du Cameroun. L'événement a attiré des participants des autorités de l'aviation civile, des compagnies aériennes, des prestataires de services de navigation aérienne, des organismes d'enquête sur les accidents d'aéronefs, des organismes de formation agréés ainsi que des organisations régionales et internationales.
- 4.1.37 L'atelier a été soutenu par les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, l'IATA et l'AFPP ; et couvrait les dispositions réglementaires de l'OACI sur les CFIT ; le plan détaillé de mise en œuvre des CFIT et les analyses des accidents ; et l'examen de l'état d'avancement de la mise en œuvre des initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) identifiées pour atténuer les risques liés aux CFIT. L'Autorité de l'aviation civile du

Cameroun a partagé son expérience avec les participants à l'atelier sur l'atténuation des risques CFIT lors des processus de certification des opérateurs aériens.

- 4.1.38 Les questions de protocole liées aux CFIT du cadre en ligne de l'USOAP CMA de l'OACI ont été utilisées comme outil pour évaluer le niveau de mise en œuvre des 8 initiatives d'amélioration de la sécurité (GPWS ; SOP, CDFA, FDA, CRM/TEM, ALAR, MSAW, PBN-AR) identifiés pour atténuer les risques associés aux événements CFIT dans la région RASG-AFI. D'après les analyses, 15 des 46 États du RASG-AFI audités ont entièrement mis en œuvre tous les SEI (PQ) liés aux CFIT, représentant 32,6 %, soit une amélioration par rapport à 9 États (19,57 %) à la fin de 2022.
- 4.1.39 L'atelier a demandé à l'Équipe de soutien à la sécurité sur questions de sécurité opérationnelle du RASG-AFI (OSI-SST) de continuer à surveiller le niveau de mise en œuvre des SEI identifiées pour la région et de fournir régulièrement des rapports au RASG-AFI par l'intermédiaire du RASC. Les États qui ont obtenu des PQ satisfaisants ont été invité à apporter leur soutien à d'autres États en partageant leur documentation et leur expérience avec eux et en fournissant un rapport au SST sur les progrès enregistrés.

Assistance aux États pour la résolution ou l'atténuation des préoccupations significatives de sécurité (SSC) en ANS

- 4.1.40 Le Bureau régional WACAF a fourni une assistance à distance et sur site à la RDC et au Libéria, tandis qu'ESAF a fourni une assistance à distance au Zimbabwe avec l'appui sur site d'experts de la SASO et de la CAFAC.
- 4.1.41 Dans le cas de la République Démocratique du Congo et du Libéria, l'assistance a permis aux États d'élaborer un plan d'action en vue de la résolution de leurs SSC.
- 4.1.42 Le Bureau régional WACAF, en coordination avec l'AFPP, a organisé du 19 au 23 août 2024 à Abidjan, en Côte d'Ivoire, un atelier sur la prévention et la résolution des SSC liés aux services de navigation aérienne. L'atelier a réuni cinquante-quatre (54) participants venus des États et des Organisations.
- 4.1.43 L'objectif de l'atelier était de sensibiliser les points focaux des États aux principaux domaines et causes profondes des SSC, aux dispositions de l'OACI relatives à la gestion des obstacles, à la mise en œuvre des procédures de vol aux instruments, à l'exploitation et à la maintenance de NAVAID ainsi qu'à la gestion de l'information aéronautique et à la cartographie. Les participants ont également été informés des meilleures pratiques liées à la prévention et à la résolution des SSC au moyen d'études de cas. Parmi les principaux résultats de l'atelier figuraient la nécessité d'une sensibilisation de haut niveau sur les SSC et l'établissement d'une approche plus collaborative de la prévention des SSC.

Mise en œuvre du projet sur le Programme de Sécurité de l'Etat (PNS) du plan AFI Plan

- 4.1.44 Les 16 et 17 janvier 2024, les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI ont organisé virtuellement la réunion et l'atelier de lancement du projet SSP révisé du Plan AFI et de la documentation générique élaborée par le Groupe d'experts. Ces activités visaient à présenter les initiatives prévues et à encourager les États à progresser dans la mise en place de leurs programmes de sécurité nationaux. Quatre-vingt-seize (96) participants de 21 États, RSOO, RAIO et partenaires ont participé à l'atelier

- 4.1.45 Les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, dans le cadre du projet PNS du Plan AFI et de leurs programmes réguliers, ont mené plusieurs missions d'assistance technique sur site et des activités de renforcement des capacités pour soutenir les États.
- 4.1.46 Une assistance technique a été fournie au Botswana, au Burundi, à l'Éthiopie, au Gabon, au Ghana, à Madagascar, au Malawi, à la Mauritanie, aux Seychelles et au Togo. Trois autres États (Angola, Cap Vert et Côte d'Ivoire) devraient recevoir une assistance avant la fin de l'année en cours.
- 4.1.47 Les États ESAF et WACAF ont également bénéficié des ateliers de l'OACI relatifs à l'élaboration et à la mise en œuvre des Plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP) organisés à Nairobi, au Kenya, du 28 au 31 mai 2024 (47 participants des États ESAF, de l'industrie et du Bureau régional ESAF de l'OACI) et à Banjul, Gambie, du 16 au 20 septembre 2024 (50 participants des Autorités de l'aviation civile, de l'industrie et d'autres parties prenantes). De plus, des formations sur le Programme national de sécurité (PNS) ont également été organisées et dirigées par l'OACI à Nairobi, au Kenya, du 27 novembre au 4 décembre 2023 (23 participants des États et des RSOO ont assisté à la formation).
- 4.1.48 En coordination avec l'EASA et l'Autorité de l'aviation civile de Singapour, la formation à la mise en œuvre de la gestion de la sécurité a été dispensée à Dakar, au Sénégal, du 10 au 14 juin 2024 (24 participants ont assisté à la formation), et le programme national de sécurité de l'État et l'atelier NASP se sont déroulés virtuellement du 20 au 24 mai 2024 (plus de 100 participants ont assisté à l'atelier).
- 4.1.49 De plus, l'EASA, en collaboration avec le Bureau régional WACAF de l'OACI et les RSOO (AAMAC, ASSA-AC), a organisé du 24 au 28 juin 2024 à Libreville, au Gabon, un atelier sur la planification de la sécurité des États avec la participation de 18 États.

RVSM

- 4.1.50 Un atelier virtuel a été organisé par ARMA le 6 novembre 2023 pour les responsables de programmes nationaux RVSM, au cours duquel une sensibilisation sur les grands écarts de hauteur (LHD) a été dispensée. La question de la langue de la documentation a été soulevée au cours de l'atelier. Les participants non anglophones ont demandé que le manuel LHD RVSM soit traduit en français pour une utilisation efficace. Par la suite, le Bureau régional WACAF de l'OACI a apporté son soutien à la traduction du manuel en français.
- 4.1.51 Conformément à la décision 26/26 d'APIRG/26, plusieurs activités ont été menées pour mieux soutenir l'établissement des rapports, notamment les activités menées par ARMA pour la région AFI. ARMA a élaboré un document d'orientation RVSM pour la région Afrique - Océan Indien basé sur le Doc034 européen qui sera bénéfique pour l'adoption régionale ; le document en cours d'élaboration depuis juillet 2022 est une version domestiquée du Doc. 9937 de l'OACI.
- 4.1.52 Le document d'orientation vise à aligner les exigences du RVSM dans la région AFI en raison des faibles niveaux de compréhension des différents rôles que chaque partie prenante doit jouer en matière de conformité régionale relative au RVSM. Les États sont invités à examiner le document et à apporter leurs contributions afin de l'améliorer.

- 4.1.53 En ce qui concerne la surveillance de l'altitude dans l'espace aérien RVSM, ARMA travaille sur un projet visant à utiliser les données ADS-B pour effectuer la surveillance de l'altitude dans l'espace aérien RVSM AFI en calculant l'erreur du système altimétrique. L'utilisation de cette méthode exige que l'aéronef soit équipé de l'ADS-B et qu'il vole dans une région où la surveillance par l'ADS-B est effectuée.
- 4.1.54 Il est rappelé à la réunion la conclusion 22/40 d'APIRG/22 qui exhorte les États et les exploitants d'aéronefs à veiller à ce que tous les aéronefs opérant dans l'espace aérien RVSM AFI soient équipés du transpondeur ADS-B 1090 Squitter long au plus tard en juin 2023 ; et les États et les exploitants d'aéronefs à veiller à ce que tous les aéronefs opérant dans l'espace aérien de la région AFI soient équipés du transpondeur ADS-B 1090 Squitter long d'ici janvier 2025.
- 4.1.55 Les usagers de l'espace aérien se sont dit préoccupés par leur capacité à pouvoir équiper les aéronefs à la date prescrite. Les utilisateurs de l'espace aérien ont demandé une prolongation de la date d'entrée en vigueur afin de permettre la mise à niveau complète de leur équipement. Les États ont également demandé plus de temps, notant qu'ils devaient mettre en place un cadre réglementaire pour le mandat ADS-B. Des discussions sur le même sujet ont eu lieu lors de la première séance conjointe APIRG/27 et RASG-AFI/10 et une conclusion a été tirée en conséquence pour tenir compte des préoccupations des usagers de l'espace aérien et ajuster les conditions de mise en œuvre.

Rapport d'étape de l'étude de suivi RSOO-RAIO

- 4.1.56 La réunion a permis de faire le point sur l'état d'avancement de la stratégie et de la feuille de route du RSOO de la région AFI, en particulier l'étude de faisabilité de suivi sur le financement et l'optimisation du nombre et de la taille des RSOO. Cette étude, initiée avec le soutien de l'EASA, s'appuie sur la Déclaration ministérielle d'Ezulwini sur les organisations régionales de surveillance de la sécurité en Afrique lors du premier Forum mondial des RSOO en 2017 et sur les résultats du deuxième Forum des RSOO, qui ont souligné la nécessité de mécanismes de financement durables et l'optimisation des RSOO et des RAIO.
- 4.1.57 L'OACI, en collaboration avec l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) dans le cadre du projet UE-AFRICA SAFETY IN AVIATION (EU-ASA), a fait appel à France Aviation Civile Services (FRACS) pour mener cette étude de faisabilité de suivi.
- 4.1.58 Le consultant s'est activement engagé auprès des RSOO et des diverses parties prenantes de la région pour recueillir les données et les informations nécessaires. L'analyse de l'étude est à un stade avancé et devrait être achevée d'ici la fin de 2024 ou le début de l'année suivante.
- 4.1.59 La réunion a également été informée qu'un atelier de validation est prévu pour discuter du rapport d'étude ainsi que de la feuille de route stratégique proposée pour rendre les RSOO de la région AFI plus fiables et plus efficaces, et de certaines stratégies pour renforcer la capacité d'enquête sur les accidents et les incidents graves dans la région AFI. Les États et les organisations ont été encouragés à participer à cet atelier et à apporter des contributions.

Etablissement du pool d'enquêteurs sur les accidents d'aéronefs

- 4.1.60 Rappelant la conclusion 9/09 du RASG-AFI/9 relative aux rapports d'enquête sur les accidents d'aviation, qui exhortait les États à se conformer aux exigences en matière de rapports d'enquête, la réunion a reconnu et exprimé sa préoccupation quant au faible niveau de mise en œuvre effective dans le domaine des enquêtes sur les accidents d'aviation (AIG), principalement en raison de la pénurie d'enquêteurs qualifiés, y compris les ressources limitées, le manque d'opportunités de formation et la coopération insuffisante entre les États africains, ce qui entrave l'efficacité et la performance globales du domaine AIG sur le continent.
- 4.1.61 La réunion a été informée de l'atelier AIG organisé par les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, en coordination avec EASA, à Dakar, au Sénégal, du 6 au 8 mai 2002. Cet atelier, organisé dans le cadre du projet EU-Africa Safety in Aviation (EU-ASA) financé par l'UE, a réuni plus de 100 enquêteurs et experts d'autorités chargées des enquêtes sur les accidents d'aviation, d'autorités d'aviation civile, des ANSP, des RAIO et des RSOO.
- 4.1.62 L'atelier a abordé les points suivants :
- La création d'un pool d'enquêteurs africains sur les accidents/incidents ;
 - Le lien entre le programme national de sécurité (SSP) et les enquêtes sur les accidents d'aéronefs ; et
 - L'utilisation d'ECCAIRS 2 en relation avec l'annexe 13 et l'annexe 19 de la Convention de Chicago.
- 4.1.63 La réunion a reconnu les défis exprimés par les États africains en ce qui concerne la mise en œuvre des systèmes d'enquête sur les accidents et les incidents et a convenu de ce qui suit.

<i>RASG-AFI/10 Décision 10/01 : Développement et amélioration de l'expertise en matière d'enquêtes sur les accidents d'aviation dans la région Afrique - Océan Indien.</i>	
<u>Pourquoi :</u>	<i>Il est décidé que, afin, d'assurer une coopération efficace et efficiente entre les États africains dans le but de développer et de renforcer les compétences en matière d'enquêtes sur les accidents d'aéronefs dans la région,</i>
<u>Quoi :</u>	<i>L'OACI, à travers le plan AFI, en coordination avec les parties prenantes et les partenaires : a) Etablit un réseau d'enquêteurs sur les accidents d'aviation dans la région Afrique - océan indien ; et b) Désigne une organisation chargée de coordonner la mise en place du réseau d'enquêteurs.</i>
<u>Qui :</u>	<i>a) & b) Secrétariat</i>
<u>Quand :</u>	<i>a) & b) 31 octobre 2025</i>
<u>Suivi de la mise en œuvre</u>	

<u>Suivi requis</u>	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	<u>Métriques</u>	Réseau AFI d'enquêteurs AIG établi	<u>Moyens de collecte de données sur la mise en œuvre de la conclusion/décision</u>	Rapport du Secrétariat au AASPG/1
---------------------	---	------------------	------------------------------------	---	-----------------------------------

Rôle des RSOO sur les enquêtes des accidents et incidents

- 4.1.64 L'Agence de l'Union Européenne de Sécurité Aérienne (EASA) a informé la réunion de son rôle dans le domaine des enquêtes sur les accidents et incidents d'aéronefs en tant que régulateur et conseiller en matière d'enquêtes sur la sécurité de l'aviation.
- 4.1.65 La réunion a également été informée sur le Réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité de l'aviation civile (ENCASIA), qui a été créé pour améliorer la sécurité de l'aviation dans l'Union Européenne par le biais d'une coopération active.
- 4.1.66 La réunion a demandé que les défis liés à la conduite des activités d'enquête sur les accidents et incidents d'aéronefs soient identifiés. Elle a aussi demandé d'envisager l'approche de l'EASA et de solliciter des conseils ou l'assistance à l'EASA, le cas échéant.

Initiatives entreprises par SASO

- 4.1.67 L'Organisation de la sécurité de l'aviation de la SADC (SASO) a informé la réunion que la SASO est devenue pleinement opérationnelle à la mi-2021 avec le recrutement de son Directeur exécutif et de son équipe régionale. Elle est restée intérimaire pendant plusieurs années, le temps que les formalités administratives soient finalisées.
- 4.1.68 La réunion a également été informée de la mise en place par la SASO du programme National Safety Inspector (NSI), qui est un mécanisme d'inspection coopératif pour la région de la SADC. Les inspecteurs éligibles sont désignés par les États membres, puis formés et qualifiés par la SASO avant d'être affectés aux États membres dans le cadre de missions d'assistance à la certification, à la surveillance, à la formation en cours d'emploi, etc.
- 4.1.69 La SASO compte 35 NSI dans les domaines AIR, AGA, ANS, OPS et PEL ; elle est parvenue à mener 21 missions pour 10 États bénéficiaires dans le cadre de la préparation des audits, des projets de certification, de la surveillance, de la formation en cours d'emploi, de la mise en œuvre du PNS, de la réglementation et de l'élaboration des guides d'orientation techniques (TGM).
- 4.1.70 Depuis 2022, plus de 344 inspecteurs des États membres ont été formés. En particulier, 65 inspecteurs ont été pris en charge au cours de l'année écoulée pour suivre les phases 1 et 2 du cours USOAP-CMA de l'OACI.
- 4.1.71 Le futur programme de travail de la SASO mettra l'accent sur la mise en œuvre du PNS, l'amélioration des taux d'EI et la résolution des 3 SSC dans 2 États de la région SADC.

Partage d'expérience sur l'USOAP CMA par le Sénégal

- 4.1.72 Le Sénégal a partagé avec la réunion les leçons apprises et la stratégie développée concernant les audits de son système d'aviation civile dans le cadre de l'approche de surveillance continue du programme d'audit de la supervision universelle de la sécurité de l'OACI, ainsi que les priorités et les perspectives pour les années à venir.
- 4.1.73 La réunion a félicité le Sénégal pour ses réalisations et a encouragé les États à élaborer des stratégies d'assistance technique et des mécanismes de mise en œuvre pour résoudre les problèmes de sécurité. L'OACI a été invitée à fournir aux États davantage de matériel d'orientation.

4.2. Plan régional de sécurité de l'aviation du RASG-AFI (RASP-AFI) et initiatives connexes d'amélioration de la sécurité.

Élaboration du RASP-AFI

- 4.2.1 La réunion a été informé sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du Plan régional de sécurité de l'aviation pour le RASG-AFI (RASP-AFI) et des initiatives connexes d'amélioration de la sécurité (SEI). La première édition du RASP-AFI a été approuvée par la neuvième réunion du Groupe régional de sécurité de l'Aviation en Afrique et Océan Indien (RASG-AFI/9) tenue à Cotonou, au Bénin, du 6 au 10 novembre 2023 pour guider les activités de mise en œuvre dans la région AFI.
- 4.2.2 La réunion a été informée que le RASP-AFI sera révisé périodiquement afin non seulement de l'aligner sur l'édition en vigueur du GASP, mais aussi d'y intégrer les objectifs et les catégories d'événements à haut risque qui sont propres ou uniques à la région AFI afin d'assurer son efficacité et son efficacité durables dans les environnements réglementaires, économiques et techniques changeants.

4.3. Autres initiatives en matière de sécurité

Echange et partage d'information opérationnelle sur la sécurité des vols

- 4.3.1 Le Cameroun a présenté une note de travail sur la mise en place d'un système d'échange et de partage d'informations de sécurité opérationnelle dans la région AFI par :
- l'extension des stratégies de collecte et de traitement aux données opérationnelles ; et
 - la définition de modalités d'échange et de partage volontaire d'informations spécifiques sur la sécurité opérationnelle entre les États de la région AFI.
- 4.3.2 La note était basée sur l'appel lancé par l'OACI aux États pour élaborer des stratégies de développement de renseignements sur la sécurité à l'appui de la gestion de la sécurité et de la prise de décision. Après discussion, la réunion a formulé la conclusion suivante :

<i>RASG-AFI/10 Conclusion 10/02 : Stratégie de renseignement sur la Sécurité à l'appui de la gestion de la sécurité et de la prise de décision.</i>	
Pourquoi :	<i>Il est conclu que, afin de faire face à la complexité croissante des activités de l'aviation civile,</i>
Quoi :	<i>a) les États adoptent une approche coordonnée avec les parties prenantes lors de la mise en place des systèmes de collecte et de</i>

	<p><i>traitement des données de sécurité (SDCPS), ainsi que le partage coordonné de ces informations pour la gestion prévisionnelle de la sécurité ; et promeuvent l'utilisation de taxonomies aéronautiques normalisées ;</i></p> <p><i>b) Les États s'engagent à étendre leur stratégie de renseignement sur la sécurité aux renseignements opérationnels des fournisseurs de services, qui pourraient être collectés et analysés en temps réel ; et</i></p> <p><i>c) L'OACI, la CAFAC, les RSOO et RAIO, poursuivent leur appui aux États à travers des ateliers, des formations, des lignes directrices et/ou des outils appropriés en vue d'une mise en œuvre efficace des renseignements sur la sécurité.</i></p>				
Qui :	& b) États OACI, CAFAC, RSOO, RAIO				
Quand :	b) & c) 31 octobre 2025				
Suivi de la mise en œuvre:					
Suivi requis :	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	1 : États ayant adopté une approche de renseignement sur la sécurité dans le cadre de la gestion de la sécurité 2 : Ateliers et formations organisés 3 : Eléments indicatifs développés	Moyens de collecte de données sur la mise en œuvre de la conclusion/décision	Secrétariat Rapport au AASPG/1

Partage d'informations de sécurité

- 4.3.3 L'EAC-CASSOA a rappelé à la réunion l'importance de l'échange d'informations sur les différentes initiatives, programmes et activités régionaux en matière de sécurité et a proposé la mise en place d'un mécanisme de partage, de consolidation et de suivi de ces informations dans la région.
- 4.3.4 La réunion a été informée que le mécanisme d'échange d'informations favorisera la collaboration et la coopération, et renforcera l'optimisation des ressources et la transparence entre les États et les parties prenantes concernées. Il servira également de répertoire pour des activités spécifiques où les États peuvent accéder à des informations

sur les programmes et activités disponibles ainsi qu'aux meilleures pratiques et à l'expertise technique si nécessaire. La réunion a donc formulé la conclusion suivante :

<i>RASG-AFI/10 Conclusion 10/03 : Partage d'informations de sécurité.</i>					
<u>Pourquoi :</u>	<i>Il est conclu que, afin d'accélérer l'échange d'informations sécurité dans la région AFI</i>				
<u>Quoi :</u>	<i>a) Le Secrétariat coordonne l'établissement de l'ordre de priorité de toutes les activités pertinentes dans le programme de travail du nouveau sous-groupe Supervision et gestion de la sécurité (SMO) de l'AASPG ; et</i> <i>b) Les États fournissent l'expertise à l'appui de l'élaboration et de la mise en œuvre du projet connexe.</i>				
<u>Qui :</u>	<i>a) Secrétariat</i> <i>b) Etats</i>				
<u>Quand :</u>	<i>a) 31 décembre 2024</i> <i>b) 31 mai 2025</i>				
<u>Suivi de la mise en oeuvre</u>					
<u>Suivi requis</u>	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : Élaboration d'un plan d'action du SMO Métrique 2 : Experts des États nommés dans les équipes de projet concernées	Moyens de collecte des données sur la mise en œuvre de la conclusion/décision	Rapport du Secrétariat à l'AASPG/1

Initiative du CASIP en Afrique

- 4.3.5 L'IATA a souligné les progrès réalisés dans la mise en œuvre du programme collaboratif d'amélioration de la sécurité de l'aviation en Afrique (CASIP), un partenariat de 13 organisations. Le groupe a mis en place trois axes de travail, notamment (i) l'axe de travail sur la sécurité opérationnelle, (ii) l'axe de travail sur le renforcement des capacités de formation et le suivi, et (iii) la réunion de revue des questions de sécurité (SIRM).
- 4.3.6 La réunion a invité les États à soutenir les efforts du groupe CASIP pour relever les défis dans les domaines d'intervention actuels, à savoir la sécurité des pistes, la qualité de l'information aéronautique, les lacunes en matière de communication, le développement du leadership et de la culture de la sécurité, la perte de séparation (TCAS), les dommages au sol causés aux avions, la gestion des risques liés à la faune, le service de sauvetage et lutte contre l'incendie d'aviation et les opérations dans un environnement où une SSC existe.

Mise en œuvre du TCAS 7.1

4.3.7 L'IATA a présenté une note de travail sur la norme de l'OACI imposant aux opérateurs aériens d'installer ou de modifier les équipements TCAS de leur flotte à la version 7.1, qui est entrée en application en 2017. Toutefois, les données sur l'état de la mise en œuvre parmi les quarante-huit (48) États du RASG-AFI étaient insuffisantes. Les États étaient censés soit modifier les règlements à cet effet, soit les promulguer si ceux-ci n'existaient pas encore. Avec l'augmentation générale des avis de résolution du TCAS (TA/RA) dans la région, signalée par les opérateurs aériens, il est nécessaire que les États mettent en œuvre cette règle, comme une des mesures d'atténuation. La réunion a formulé la conclusion suivante :

RASG-AFI/10 Conclusion 10/04 : Mise en œuvre de l'ACAS II (Version 7.1).					
Pourquoi :	<i>Il est conclu que, afin de faire face au nombre croissant d'événements liés à l'ACAS dans la région AFI et atténuer les risques associés,</i>				
Quoi :	<i>Les États veillent à la mise en œuvre effective des prescriptions de l'ACAS II (version 7.1) et informent l'OACI de l'état de cette mise en œuvre.</i>				
Qui :	<i>Etats</i>				
Quand :	<i>31 octobre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	1 : Dispositions nationales relatives à l'ACAS II mises en œuvre	Means to collect data on the implementation of the conclusion /decision	Secrétariat Rapport à AASPG/1

Rapport du Sommet sur la Sécurité et les opérations de l'aviation en Afrique

4.3.8 Une note de travail a été présentée sur le premier Sommet africain sur la sécurité et les opérations aériennes, organisé conjointement par l'AFRAA et la Flight Safety Foundation (FSF), qui s'est tenu le 15 mai 2024 à Addis-Abeba, en Éthiopie. Le sommet d'une journée, dont le thème était « Porter ensemble la sécurité aérienne en Afrique », visait à promouvoir et à améliorer les normes de sécurité dans le secteur de l'aviation africaine. Il a réuni les parties prenantes de l'aviation pour discuter, élaborer des stratégies et collaborer à la construction d'un avenir plus sûr pour l'aviation africaine.

4.3.9 Le sommet a abordé divers aspects de la sécurité et des opérations aériennes, offrant aux intervenants une tribune pour discuter et échanger les meilleures pratiques, y compris la technologie et l'automatisation et la mise en œuvre des normes de sécurité. La réunion a mis l'accent sur la culture de sécurité, y compris la notification, les catégories d'accidents à risque élevé, le leadership organisationnel, la formation, la collaboration et la coopération. La décision suivante a été ainsi formulée.

<i>RASG-AFI/10 Décision 10/05 : Intégration du rapport du Sommet sur la sécurité et les opérations dans le rapport annuel de sécurité de l'aviation de la région AFI.</i>					
<u>Pourquoi :</u>	<i>Il est décidé que, afin de consolider les avantages des résultats du Sommet inaugural sur la sécurité et les opérations organisé conjointement par l'AFRAA et la Flight Safety Foundation,</i>				
<u>Quoi :</u>	<i>Les recommandations du sommet sur la sécurité et les opérations de l'aviation en Afrique sont intégrées dans le rapport annuel régional de sécurité de l'aviation de la région AFI.</i>				
<u>Qui :</u>	RASG-AFI/10				
<u>Quand :</u>	8 novembre 2024				
<u>Suivi de la mise en œuvre</u>					
<u>Suivi requis</u>	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Métrique	Métrique 1:	Moyens de collecte des données sur la mise en œuvre de la conclusion/décision	

Défis de mise en œuvre des critères de compétence des inspecteurs de la sécurité de l'aviation

- 4.3.10 Le Gabon a fait état des défis que les États de la région AFI rencontreront à court terme pour répondre aux critères de qualification des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile, tels que définis dans les questions de protocole 2024 révisées de l'USOAP CMA (PQ 2024).
- 4.3.11 Prenant l'exemple des questions de protocole ANS 2024, il a été noté que les critères de qualification des inspecteurs ATS comprennent une licence et des qualifications pour le contrôle de la circulation aérienne compatibles avec leurs responsabilités professionnelles ainsi qu'une expérience professionnelle opérationnelle et technique adaptée aux services qu'ils sont amenés à inspecter.
- 4.3.12 Il a été noté qu'à ce jour, le personnel faisant preuve de ces compétences, d'une licence et d'une expérience opérationnelle avérée se trouve dans la plupart des cas dans l'industrie (compagnies aériennes, ANSP, AMO, etc.) qui connaît également une pénurie de personnel qualifié.
- 4.3.13 Compte tenu de la rareté de ces ressources, la plupart des Autorités de l'aviation civile tirent principalement leur personnel d'inspection des écoles spécialisées et lui fournissent un programme de formation adéquat pour le qualifier en tant qu'inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile, sans exclure la possibilité de recruter dans l'industrie lorsque l'occasion se présente.
- 4.3.14 La réunion a pris note de la préoccupation soulevée par le Gabon et a convenu que les États devraient prendre des mesures transitoires visant à garantir que leurs inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile respectent les dispositions de l'annexe 19 - 3.2.3 et 3.2.4 et du Doc 9734 Parties A, 3.3.2 et 3.4.1.
- 4.3.15 Il a été convenu d'examiner la possibilité de créer un groupe ad hoc coordonné par les RSOO avec l'appui des Bureaux régionaux de l'OACI pour étudier et proposer des

programmes et des plans pour le respect par les États des nouvelles conditions de compétence des inspecteurs, adaptés au contexte et qui envisageront des actions à court, moyen et long terme.

- 4.3.16 Les États ont été encouragés à prendre des dispositions transitoires appropriées pour se conformer aux nouvelles dispositions, tout en tenant compte de l'expérience professionnelle des inspecteurs déjà qualifiés et exerçant à ce titre au sein des Autorités de l'aviation civile.

Promotion de la Sécurité par l'EASA

- 4.3.17 L'approche de l'EASA en matière de promotion de la sécurité d'un point de vue de l'autorité, à l'appui de la quatrième composante de la gestion de la sécurité telle que prescrite par l'Annexe 19 de l'OACI, a été présentée à la réunion, afin de répondre aux défis auxquels sont confrontés les États dans la conception de leur promotion de la sécurité en vue d'avoir un impact positif réel sur la sécurité.
- 4.3.18 L'EASA a souligné la nécessité d'identifier au préalable les thèmes de sécurité pertinents sur la base des priorités et des politiques de l'organisation, en mettant l'accent sur les types spécifiques d'informations à promouvoir. La démarche de promotion de la sécurité de l'EASA consiste en un processus en 4 étapes basé sur la théorie du marketing moderne et du storytelling d'entreprise appliqué à l'environnement de la sécurité aérienne.
- 4.3.19 La réunion a été invitée à examiner l'approche de l'EASA et à lui demander conseil ou assistance si nécessaire.

Système d'examen pour la certification du contrôleur de la circulation aérienne

- 4.3.20 L'Agence de surveillance de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile (CASSOA) a informé les participants de l'évolution de la modernisation et de l'harmonisation des licences des contrôleurs de la circulation aérienne entre les États de l'EAC.
- 4.3.21 La réunion été informé qu'il y a plus d'une décennie, la CASSOA a mis en place un système d'examen normalisé en ligne, initialement destiné aux membres d'équipage de conduite et aux ingénieurs mécaniciens, qui a depuis été élargi pour inclure les contrôleurs de la circulation aérienne (ATC). Par souci d'uniformité, la CASSOA a élaboré un plan de cours normalisé à l'intention de tous les organismes de formation agréés (ATO) de la région. Conformément à son engagement à l'égard de la formation et de l'évaluation fondées sur les compétences (CBTA), CASSOA collabore avec le Bureau régional ESAF de l'OACI pour promouvoir le CBTA par l'éducation et le renforcement des capacités, en fournissant aux ATO et aux inspecteurs des États partenaires les outils nécessaires pour mettre en œuvre ces normes.
- 4.3.22 La réunion a salué le travail accompli par la CASSOA et encouragé les autres régions à examiner les avantages d'un système d'examen numérique harmonisé et d'un programme normalisé pour l'obtention des licences ATC, comme moyen d'assurer l'efficacité et d'améliorer la sécurité, de faciliter la reconnaissance mutuelle des licences et de renforcer l'intégration de l'aviation régionale.

Coopération AAMAC – CASSOA

- 4.3.23 Les Autorités de l'Aviation Civile Africaine et Malgache (AAMAC) et l'Agence de Surveillance de la Sûreté et de la Sécurité de l'Aviation Civile (CASSOA) ont présenté une note d'information conjointe sur la mise en œuvre d'un mécanisme de coopération entre l'AAMAC et la CASSOA. Le mécanisme de coopération a été mis en œuvre par le biais d'un protocole d'accord signé le 16 mai 2024.
- 4.3.24 Plus précisément, la portée du protocole d'accord vise à répondre au besoin crucial d'inspecteurs qualifiés des services de navigation aérienne (ANS), y compris, mais sans s'y limiter, le partage d'inspecteurs pour les activités de surveillance de la sécurité ; le renforcement des capacités dans les domaines de la conception et de la gestion de l'espace aérien, de la conception des procédures de vol, de la météorologie aéronautique, de la recherche et du sauvetage, des services d'information aéronautique, de la communication, de la navigation et de la surveillance, de la cartographie aéronautique, de la gestion du trafic aérien, de la gestion de la sécurité ; l'harmonisation des réglementations relatives à l'interopérabilité des systèmes CNS/ATM ; la certification et les technologies émergentes de l'espace aérien ; l'échange d'expériences en matière d'évaluations du programme d'évaluation des RSOO/RAIO (RRAP); la médecine aéronautique à l'appui de la délivrance des licences du personnel ; et tout autre domaine déterminé d'un commun accord par les Parties.

Elaboration et mise en œuvre du plan national de sécurité de l'aviation du Cap Vert

- 4.3.25 Le Cap Vert a informé la réunion sur son expérience en matière d'élaboration et de mise en œuvre du plan national de sécurité de l'aviation (NASP), y compris sur l'état actuel de sa mise en œuvre et sur les défis et opportunités connexes.
- 4.3.26 En août 2022, le Cap Vert a été invité par l'OACI à participer au déploiement d'un kit de mise en œuvre (iPack) intitulé « Élaboration d'un plan national de sécurité aérienne ». Cet iPack comprenait des documents, la formation des membres de l'équipe de mise en œuvre, des outils et un appui à distance par un expert en la matière (SME), visant à conclure le projet en quatre mois (septembre à décembre 2022). L'élaboration du NASP a été menée par une équipe comprenant l'Autorité de l'aviation civile, le Bureau d'enquête sur les accidents, des représentants de l'industrie, le prestataire de services ANS, des aérodromes et des opérateurs aériens. Sous la coordination du SME, le projet a été mené à bien dans les délais impartis. À la suite de la publication du NASP, une équipe d'experts a été désignée pour travailler sur le plan de mise en œuvre.
- 4.3.27 Le Cap Vert a révisé son NASP conformément à la publication du Plan régional de sécurité aérienne (AFI-RASP) en janvier 2024 et à la recommandation de l'OACI pour que les NASP soient alignés sur les RASP. Le plan de mise en œuvre de 2024 a établi 52 activités liées à 17 SEI, y compris celles transférées de 2023. Compte tenu de l'expérience acquise en 2023, l'équipe de mise en œuvre a modifié le cadre de gouvernance en créant trois sous-groupes chargés de la navigation aérienne, des opérations aériennes et des aérodromes, qui, en plus des deux autres sous-groupes « Programme national de sécurité » et « Équipe de surveillance continue de l'USOAP ». Ces structures se réunissent tous les trimestres pour assurer un suivi cohérent des résultats obtenus par ces sous-groupes.

- 4.3.28 La réunion a apprécié les initiatives du Cabo Verde et a encouragé les États à partager leurs expériences.

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : POINTS À COORDONNER AVEC APIRG

- 5.1 Certains États de la région AFI sont toujours confrontés à des défis dans la mise en œuvre en temps opportun des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et la résolution des SSC. La réunion a appelé les États à être plus proactifs dans l'exercice de leurs fonctions de supervision de la sécurité. Les États devraient se baser sur les réglementations de l'aviation civile et mener des activités de surveillance appropriées.
- 5.2 En outre, APIRG devrait envisager d'autres mécanismes visant à aider les ANSP et les exploitants d'aérodromes à mettre en œuvre des infrastructures et des services appropriés pour se conformer à la réglementation établie.
- 5.3 L'évolution rapide des technologies à l'appui des systèmes d'aéronef sans pilote (UAS) présente des défis pour assurer la sécurité des opérations. Avec un nombre toujours croissant de drones dans les airs, leur intégration sûre et sécurisée dans l'espace aérien pose certains défis. Pour faire face aux risques et aux menaces émanant des drones, il est nécessaire d'assurer un effort régional visant à promouvoir une approche harmonisée et d'élaborer et de mettre en œuvre un ensemble de mesures impliquant toutes les parties prenantes.
- 5.4 Le rapport d'ARMA indique l'existence de risques importants pour la sécurité dans la région AFI en raison du nombre croissant de LHD notifié. La région n'a jamais réussi à atteindre le niveau cible de sécurité (TLS) en raison de la non-conformité continue de certains aéronefs dans l'espace aérien RVSM de la région AFI, des problèmes liés aux facteurs humains lorsque les pilotes ne respectent pas les niveaux assignés, des défaillances de la coordination ATC entre les FIR adjacentes, de l'absence de mise en œuvre des SLOP dans certaines FIR, du manque de conformité à la surveillance de l'altitude et du manque de capacité, de la compétence et de la coordination dans l'approbation RVSM et les processus de surveillance connexes.

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : DÉFIS COMMUNS À LA MISE EN ŒUVRE IDENTIFIÉS PARMI LES MEMBRES DU RASG-AFI ET VOIE À SUIVRE

- 6.1 Le Secrétariat a résumé les défis communs à la mise en œuvre identifiés par les membres du RASG-AFI et la voie à suivre.

Programme universel d'audit de supervision de la sécurité (USOAP)

- 6.2 La réunion a été informée que le taux actuel de mise en œuvre effective (EI) de l'USOAP-CMA des États du RASG-AFI était de 60,34 %, ce qui était inférieur au score mondial de 69,46 %. En outre, 75 % des États membres du RASG-AFI n'avaient pas atteint l'objectif de 75 % d'EI prévu en 2024, tel que prescrit par le Plan mondial de sécurité aérienne (GASP), édition 2023-2025. Néanmoins, sur une note positive, la tendance de l'EI pour le RASG-AFI a connu une croissance depuis 2010 jusqu'à ce jour, bien qu'elle ne soit pas assez élevée pour s'aligner sur le reste des régions du monde.

- 6.3 Seuls deux domaines d'audit, à savoir la législation aéronautique primaire et les règlements d'exploitation spécifiques (LEG) et la navigabilité des aéronefs (AIR), dépassent l'objectif de 75 % d'EI. Les six autres secteurs d'audit sont en-dessous de cette cible.
- 6.4 Un seul élément crucial, à savoir EC-1 — Législation aéronautique primaire, dépasse l'objectif de 75 % d'EI. Les sept autres éléments critiques sont en-dessous de cette cible.

Programmes de partenariat de sécurité

- 6.5 Les SSC indiquent qu'un État n'assure pas une supervision suffisante de la sécurité pour garantir la mise en œuvre efficace des normes applicables de l'OACI. Le RASG-AFI compte 3 États avec un total de 5 SSC. Les SSC en question se rapportent au domaine des services de navigation aérienne (ANS) et concernent les procédures de vol aux instruments et les inspections en vol des aides à la navigation.

Statistiques sur les accidents

- 6.6 La réunion a été informée de l'historique des accidents dans la région AFI, notant que bien que le RASG-AFI n'ait eu aucun accident mortel sur des vols commerciaux réguliers avec des avions de plus de 5,7 tonnes en 2023, le taux d'accidents du RASG-AFI de 3,83 accidents par million de départs en 2023 avait une tendance haussière.

Voie à suivre

- 6.7 Les États devraient renforcer la mise en place et la gestion d'un système national de supervision de la sécurité efficace et durable en mettant en œuvre les huit éléments cruciaux d'un tel système, en mettant l'accent sur les éléments cruciaux les moins performants (EC-6, EC-7 et EC-8). ; et sur l'EC-4 portant sur la qualification du personnel technique, plus particulièrement sur l'augmentation des ressources financières allouées à l'établissement et à la mise en œuvre de programmes de formation complets et détaillés.

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : RECOMMANDATIONS SUR LES ACTIONS OU LES AMÉLIORATIONS QUI NÉCESSITERAIENT UN EXAMEN PAR L'ANC ET LE CONSEIL

- 7.1 La réunion a rappelé que la réunion RASG-AFI/9 dans la conclusion 9/12 a recommandé certaines actions à examiner par l'ANC et le Conseil. Une note de travail a donné un aperçu de l'évolution de la situation tout en formulant de nouvelles recommandations visant à améliorer les systèmes de supervision et de gestion de la sécurité des États. La réunion a de ce fait convenu de ce qui suit.

RASG-AFI/10 Décision 10/06 : Renforcement des initiatives d'appui USOAP CMA

Pourquoi :

Il est décidé que, afin d'aider les États et l'industrie à améliorer les activités de mise en œuvre,

<u>Quoi :</u>	<p><i>L'OACI :</i></p> <p>a) <i>Accroisse les activités USOAP CMA, afin d'améliorer le suivi continu des performances des États en matière de sécurité ;</i></p> <p>b) <i>Fournisse un soutien continu à la région AFI et aux États dans l'amélioration du Plan régional de sécurité aérienne (RASP) et des Plans nationaux de sécurité aérienne (NASP), respectivement ;</i></p> <p>c) <i>Organise des activités de sensibilisation pour la nouvelle série de PQ de l'USOAP CMA et pour chaque nouveau document d'orientation de l'OACI afin de permettre aux États de mieux les utiliser et d'améliorer les processus et procédures des États ;</i></p> <p>d) <i>Accroisse le soutien aux États avant la mise en œuvre de l'ensemble intégré des questions de protocoles de 2024, y compris le PNS ;</i></p> <p>e) <i>Considère, en ce qui concerne les exigences pour les auditeurs ANS de l'USOAP-CMA, l'expérience dans les différents sous-domaines ANS, à savoir ATM, SAR, PANS-OPS, AIM, CNS, MET ; et</i></p> <p>f) <i>Finalise le Doc. 10070 de l'OACI - Manuel des compétences des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile.</i></p>				
<u>Qui :</u>	Le Secrétariat et le Conseil				
<u>Quand :</u>	D'ici AASPG/1				
<u>Suivi de la mise en œuvre</u>					
<u>Suivi requis</u>	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1 : Appui fourni par l'OACI à l'amélioration des activités USOAP CMA	Moyens de collecte des données sur la mise en œuvre de la conclusion/décision	Rapport du Secrétariat à AASPG/1

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DU FUTUR PROGRAMME DE TRAVAIL DU RASG-AFI ET DE SES ORGANES CONTRIBUTIFS

8.1 Afin de permettre au Comité directeur du RASG-AFI (RASC) de guider correctement le travail du RASG-AFI, et s'assurer que les activités du RASC, des équipes de soutien à la sécurité (SST), des réunions du RASG-AFI et des initiatives de sécurité sont réalisées en temps opportun, de manière efficace et efficiente, la réunion RASG-AFI/10 a examiné et approuvé le programme de travail et les activités 2025 du RASG-AFI et de ses organes contributifs. La réunion a recommandé d'inscrire ces activités dans le programme de travail de l'AASPG.

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES

9.1 Aucun autre n'a été discuté au titre de ce point de l'ordre du jour.

**CINQUIÈME PARTIE : DEUXIÈME
SESSION CONJOINTE
APIRG/27 ET RASG-AFI/10**

CINQUIÈME PARTIE : DEUXIÈME SESSION CONJOINTE APIRG/27 et RASG-AFI/10

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN ET ADOPTION DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DES RÉUNIONS APIRG/27 ET RASG-AFI/10

4.1. Pour guider la période de transition et l'opérationnalisation du groupe fusionné dénommé « Groupe Afrique – Océan Indien de planification et de mise en œuvre du système d'aviation (AASPG) », la réunion a examiné et approuvé le programme de travail et les activités 2025 de l'AASPG et de ses organes contributifs, comme indiqué à l'**Appendice 4A**.

APIRG/27 & RASG-AFI/10 Décision 6/11 : Approbation du futur programme de travail de l'AASPG et de ses organes contributifs.					
Pourquoi:	<i>Il est décidé que, afin aider l'AASPG et ses organes contributifs à s'acquitter efficacement de leurs mandats,</i>				
Quoi:	<i>Le programme de travail et les activités 2025 de l'AASPG et de ses organes contributifs est approuvé.</i>				
Qui:	<i>APIRG/27 & RASG-AFI/10</i>				
Quand:	<i>8 novembre 2024</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Métriques		Moyen de collecte des données	

4.2. La réunion a examiné et adopté les conclusions et décisions des réunions APIRG/27 et RASG-AFI/10, telles que présentées dans le texte du rapport.

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES, DATES ET LIEU DES PROCHAINES RÉUNIONS D'APIRG ET DU RASG-AFI

- 5.1. La réunion a noté à la suite de l'approbation de la structure fusionnée d'APIRG et du RASG-AFI ainsi que du nouveau manuel de procédure, que APIRG/27 et RASG-AFI/10 étaient les dernières sessions des deux groupes sous leurs dénominations et structures actuelles.
- 5.2. La réunion a été informée que la première réunion du Groupe Afrique - Océan Indien de planification et de mise en œuvre du système d'aviation (AASPG/1) se tiendra dans la région WACAF en 2025. La République du Gabon a proposé d'accueillir la réunion. Le Secrétariat assurera la coordination nécessaire avec l'État en temps utile.
- 5.3. Au cours de la séance de clôture, des discours ont été prononcées par Mme Lucy Mbugua, Directeur régional du Bureau ESAF de l'OACI ; Mme Paule Assoumou Koki, Présidente d'APIRG et M. Fred Bamwesigye, Président du RASG-AFI.

- 5.4. Dans son allocution de clôture, Mme Lucy Mbugua, Directeur régional du Bureau ESAF de l'OACI, a remercié la République d'Afrique du Sud d'avoir accueilli les réunions APIRG/27 et RASG-AFI/10. Elle a souligné les réalisations de ces réunions, notamment la publication des premiers outils régionaux de reporting. Elle a remercié la République du Gabon pour son offre d'accueillir la première réunion de l'AASPG.
- 5.5. Les Présidents d'APIRG et du RASG-AFI ont exprimé leur gratitude à la République d'Afrique du Sud pour avoir accueilli la réunion et pour les excellentes dispositions prises pour qu'elle se déroule avec succès.
- 5.6. La réunion a été officiellement clôturée par M. Levers Mabaso, représentant le Directeur général des transports de la République d'Afrique du Sud. Il s'est félicité du succès de la réunion. Il a remercié l'OACI, APIRG et le RASG-AFI pour la confiance faite à l'Afrique du Sud pour l'organisation de ces réunions. Il a souhaité à tous les participants un bon retour et a officiellement clôturé la réunion.

_____FIN_____