



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Dixième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation – Région Afrique - océan Indien (RASG-AFI/10)

7 novembre 2024

Point 4 : État d'avancement de la mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs du GASP, notamment les priorités définies pour la Région du RASG-AFI

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

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ	
<p>La présente note de travail fait le point sur la mise en œuvre des activités des équipes de soutien de la sécurité (SST) du RASG-AFI et d'autres initiatives, depuis la dernière réunion du Comité directeur du Groupe régional de sécurité de l'aviation – Région Afrique-océan Indien.</p> <p>La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.</p>	
Références :	<ul style="list-style-type: none"> • Manuel de procédures du RASG-AFI • Décision du Conseil de l'OACI, résumé des décisions C-DEC 210/4. • Mandat des PIRG et des RASG approuvé par le Conseil de l'OACI.
Objectifs stratégiques	<p>La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques ci-après de l'OACI :</p> <p>A- Sécurité de l'aviation ;</p> <p>B- Capacité et Efficacité de la navigation aérienne</p>

1. INTRODUCTION

- 1.1 La présente note de travail montre l'état d'exécution des activités des équipes de soutien de la sécurité (SST) et des initiatives et projets complémentaires de résolution des problèmes de sécurité et d'amélioration des performances de sécurité. Elle fait aussi le point sur la résolution des préoccupations significatives de sécurité (SSC) des services de navigation aérienne liées aux procédures de vol aux instruments et à l'étalonnage des aides à la navigation (NAVAIDS).
- 1.2 Les initiatives des SST sont soutenues et complétées par les programmes d'assistance élaborés et mis en œuvre par d'autres programmes et projets, notamment les équipes de sécurité des bureaux régionaux (ROST) de l'OACI, le Plan AFI, la CAFAC (AFI-CIS), les communautés économiques régionales, les RSOO, les États et les partenaires de l'industrie.
- 1.3 Malgré les progrès accomplis dans l'exécution des activités prévues dans le programme, il est important de relever que certaines activités sont à caractère continu et leur état d'exécution continue à être décrit comme étant « en cours ».

2. ANALYSE

Dans le cadre du programme de travail annuel du Plan AFI, les activités des projets sont mises en œuvre à travers des activités d'assistance aux États complétées par les activités mises en œuvre conjointement par les bureaux régionaux, la CAFAC à travers l'AFI-CIS et les RSOO pour l'amélioration des systèmes de supervision de la sécurité des États, et la résolution des préoccupations significatives de sécurité (SSC), le cas échéant. Les SST élaborent, exécutent et suivent les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) identifiées par la Région afin d'atténuer les facteurs qui contribuent aux catégories régionales d'événements à risque élevé (R-HCR).

2.1 Programme du Plan AFI

- 2.1.1 Sur la base des domaines prioritaires du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) et conformément à son programme de travail annuel, plusieurs activités de soutien à la mise en œuvre ont été réalisées. Le programme continue à soutenir l'amélioration du niveau de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux des systèmes de supervision des États ; la résolution des SSC ; la certification des aéroports, la création et le renforcement des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et des organismes régionaux d'enquêtes sur les accidents et incidents (RAIO), et le renforcement des capacités, à travers diverses activités de formation.
- 2.1.2 Par ailleurs, d'autres projets sont mis en œuvre à l'instar de l'évaluation des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) par les pairs, le programme national de sécurité (SSP), les fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO) et la gestion de l'information aéronautique (AIM), afin de soutenir davantage les États dans la supervision durable de la sécurité de l'aviation et de bons niveaux de gestion de la sécurité dans la Région. La mise en œuvre spécifique dans chaque domaine des initiatives du Plan est présentée ci-dessous.

2.2 Projet de certification des aéroports

- 2.2.1 En fin septembre 2024, le taux de certification des aéroports s'est amélioré, passant de 38 % à 43 %. Une amélioration due aux mesures prises par les États afin de certifier davantage d'aéroports. Un atelier sur la certification des aéroports a été organisé à l'intention des États ESAF en Angola du 13 au 27 mai 2024, et une mission d'assistance en certification des aéroports a été effectuée à l'Aéroport de Kasane (Botswana) du 16 au 27 septembre 2024. La mission d'assistance à l'Aéroport de Kasane a été effectuée dans le cadre du programme d'assistance en certification d'aéroports du Plan AFI de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté*, et menée par des pairs experts venus de l'Éthiopie et de la Zambie, avec le concours des inspecteurs d'aéroports du Botswana.
- 2.2.2 Dans la Région WACAF, une activité de certification d'aéroport a été réalisée du 5 au 9 août 2024 pour le lancement des activités d'assistance pour les trois aéroports suivants : Bangui (RCA), N'djamena Tchad), et Malabo/Guinée équatoriale. En outre, des activités d'assistance sont en cours au profit des aéroports de Conakry/Guinée, Pointe-Noire/Congo, Kinshasa/RDC. Actuellement, 12 personnes-ressources soutiennent le suivi des activités de certification en collaboration avec les points focaux des aéroports/États ciblés.

2.3 Exécution du projet des programmes nationaux de sécurité (SSP)

- 2.3.1 Les bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI ont organisé une réunion et un atelier de lancement du projet des SSP les 16 et 17 janvier 2024 afin de présenter le projet révisé des SSP du Plan AFI et la documentation générique élaborée par le Groupe d'experts. Cet atelier avait pour but de présenter les activités planifiées et d'encourager les États à progresser dans l'élaboration de programmes nationaux de sécurité efficaces. Y prenaient part, 96 délégués issus de 21 États, des RSOO, des RAIO et des partenaires.
- 2.3.2 Les bureaux régionaux ESAF et WACAF ont effectué plusieurs missions d'assistance technique et des activités de renforcement des capacités sur site pour soutenir les États.
- 2.3.3 L'assistance technique sur les SSP a été fournie au Botswana, au Burundi, à l'Éthiopie, au Gabon, au Ghana, à Madagascar, au Malawi, aux Seychelles et au Togo. Trois autres États (Angola, Cabo Verde, Côte d'Ivoire) devraient bénéficier de cette assistance avant la fin de l'année en cours.
- 2.3.4 Les États ESAF et WACAF ont aussi bénéficié des ateliers OACI sur l'élaboration et la mise en œuvre des plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP) organisés à Nairobi (Kenya), du 28 au 31 mai 2024 (avec 47 participants issus des États ESAF, de l'industrie et du Bureau régional ESAF) et à Banjul (Gambie) (avec 50 participants issus des AAC, des agents d'assistance en escale, et d'autres acteurs) du 16 au 24 septembre 2024. Par ailleurs, des formations sur les programmes de sécurité (SSP) ont aussi été organisées par l'OACI à Nairobi (Kenya) du 27 novembre au 4 décembre 2023 (avec 23 délégués issus des États et des RSOO).
- 2.3.5 En coordination avec l'EASA et l'Administration de l'aviation civile de Singapour, une formation en gestion de la sécurité a été organisée à Dakar (Sénégal), du 10 au 14 juin 2024 (avec 24 participants), et l'atelier sur le programme national de sécurité et le NASP a été organisé virtuellement du 20 au 24 mai 2024 (avec plus de 100 participants).
- 2.3.6 Par ailleurs, l'EASA, en collaboration avec le Bureau régional WACAF et les RSOO (AAMAC, ASSA-AC), a organisé un atelier sur le plan national de sécurité de l'aviation du 24 au 28 juin 2024 à Libreville (Gabon) avec la participation de 18 États.

2.4 Projet des fondamentaux de la supervision (FSO)

- 2.4.1 Les États bénéficiaires du projet sont ceux dont le score d'EI est inférieur à 50. Il s'agit de l'Angola, du Burundi, de la République centrafricaine, du Tchad, des Comores, de Djibouti, de l'Érythrée, d'Eswatini, de la Guinée, de la Guinée-Bissau, du Lesotho, du Malawi, de Sao Tomé-et-Principe, des Seychelles, de la Sierra Leone, du Soudan du Sud et de la Somalie.
- 2.4.2 Des missions d'assistance sur site et à distance ont été effectuées en Guinée, au Libéria et à Sao Tomé-et-Principe. Cependant, dans la Région 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 subi un audit complet du 9 au 21 octobre et a obtenu un score d'EI provisoire de 40,94 %, en attendant l'évaluation du domaine AIG qui sera réalisée en décembre 2024.
- 2.4.3 De plus, des activités d'assistance sur site ont été effectuées au Soudan du Sud, à Eswatini, et aux Seychelles. En outre, des activités sur site sont prévues en Somalie, en Érythrée, à Djibouti et en Angola pour le reste de l'année.

- 2.4.4 Parmi les importantes réalisations accomplies pendant la période sous revue figurent l'augmentation significative de l'EI pour les quelques États ESAF qui ont été audités dans le cadre de l'USOAP : Angola (hausse de 48,35 % à 60,03 %), Djibouti (de 34, 13 % à 50,74 %).
- 2.4.5 L'Angola et la Sierra Leone ont atteint les objectifs du projet FSO et ne sont plus considérés comme des États bénéficiaires. Toutefois, les bureaux régionaux continuent à les soutenir autrement.
- 2.4.6 Quelques États bénéficiaire du projet FSO ont été programmés pour subir des audits de l'USOAP en 2025. Récemment, l'Érythrée a formellement accepté son audit. Néanmoins, le Lesotho a demandé le renvoi de son audit à 2027 pour pouvoir mettre en œuvre des activités essentielles. Aucun État WACAF bénéficiaire du projet FSO n'a été programme pour 2025.

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

- 2.5.1 Le projet d'évaluation des ANSP par les pairs a pour objectif de s'appuyer sur les réalisations accomplies à ce jour et de renforcer le mécanisme d'évaluation par les pairs entre les ANSP (semblable au projet IOSA pour les compagnies aériennes et l'APEX pour les aéroports) afin d'améliorer les capacités des ANSP et de renforcer la sécurité et la qualité des services de navigation aérienne dans la Région Afrique-océan Indien .
- 2.5.2 Dans le cadre de coopération mise en place et conformément à la feuille de route des ANSP pour 2017-2018, l'ASECNA et la CANSO ont signé un mémorandum d'entente pour l'amélioration des services de navigation aérienne sur le continent africain. Cette évolution positive a permis d'accroître de manière significative le nombre de membres du programme d'évaluation des ANSP par les pairs.
- 2.5.3 L'OACI a élaboré le questionnaire d'évaluation des ANSP par les pairs en se basant sur les questions de protocole relatives aux blocs constitutifs de base, y compris le Manuel d'évaluation par les pairs. La formation de recyclage des pairs évaluateurs et la relance de l'évaluation par les pairs sont prévues durant le quatrième trimestre 2024 et au début de l'année 2025.

2.6 Soutien à la mise en œuvre axée sur les résultats (RBIS) de la gestion de l'information aéronautique (AIM) pour les États de la Région AFI

- 2.6.1 Dans le cadre des activités des équipes mobiles du projet RBIS de l'AIM, la Guinée, le Libéria et la Sierra Leone ont bénéficié au mois de septembre 2023 d'une assistance en matière de réglementation et de supervision du Système de gestion de la qualité (QMS) appliqué à la gestion de l'information aéronautique (AIM). Une deuxième mission de l'équipe mobile a été effectuée en novembre 2023 pour soutenir trois États dans la réglementation de la mise en œuvre du modèle d'échange d'information aéronautique (AIXM), la publication d'information aéronautique électronique (eAIP) et les données de terrains et d'obstacles (TOD) .
- 2.6.2 Entre mai et octobre 2024, les États suivants ont bénéficié d'une assistance en matière de réglementation, de mise en œuvre et de supervision du QMS, de l'AIXM, de l'eAIP et du TOD : République islamique de Mauritanie, République démocratique du Congo, Côte d'Ivoire, Bénin, et Togo.

2.7 Stratégie et feuille de route des RSOO

- 2.7.1 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 le renforcement des RSOO. L'étude réalisée pour déterminer les actions nécessaires pour garantir l'efficacité, l'efficience, et la durabilité des RSOO propose un plan stratégique et une feuille de route pour la mise en œuvre.
- 2.7.2 La Stratégie et la Feuille de route proposées ont été présentées aux États et aux partenaires lors de l'atelier de validation organisé en novembre 2021, dont les résultats et les recommandations ont été présentés à la 25^e réunion du Comité directeur du Plan AFI. Cette réunion a envisagé l'organisation par l'OACI, en collaboration avec la CUA, la CAFAC, l'EASA et d'autres acteurs, d'un forum de haut niveau pour le suivi de la déclaration d'Ezulwini de mars 2017 pour une entente et une synergie continentales pour la mise en œuvre du Plan stratégique des RSOO de la Région AFI.
- 2.7.3 Le deuxième forum sur les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) pour la sécurité de l'aviation dans le monde s'est tenu à Nairobi (Kenya) du 10 au 13 octobre 2023, et s'est penché sur l'harmonisation de la création et de la mise en service des RSSO dans la Région AFI et fourni quelques enseignements et des expériences sur la manière de garantir la durabilité des RSOO/RAIO.
- 2.7.4 Le Forum a formulé des recommandations et quelques tâches/activités proposées lors des discussions ont déjà été retenues dans la Feuille de route et doivent être davantage affinées lors de la révision du Plan stratégique et le Forum a recommandé que :
- a) s'agissant des mécanismes de financement et de l'optimisation du nombre et de la taille des RSOO et des RAIO, le Plan AFI de l'OACI doit examiner et mettre à jour le Plan stratégique et la Feuille de route des RSOO/RAIO de la Région AFI, en collaboration avec les parties prenantes et les partenaires ;
 - b) le Plan AFI de l'OACI doit réaliser, en collaboration avec les parties prenantes et les partenaires, une étude de faisabilité approfondie, tenant compte des avantages et des inconvénients des diverses options du Plan stratégique des RSOO/RAIO de la Région AFI, afin de faciliter son adoption finale par les décideurs ;
 - c) l'OACI, doit présenter, en collaboration avec la CAFAC et la CUA, le Plan stratégique et la Feuille de route révisés, accompagnés d'une étude de faisabilité approfondie, comme mesure de suivi de la Déclaration ministérielle d'Ezulwini de mars 2017.
- 2.7.5 À cet égard, l'OACI, avec l'appui de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) et dans le cadre du projet UE-Sécurité de l'aviation en Afrique (UE-ASA), a sélectionné France Aviation Civile Services (FRACS) pour réaliser l'étude de faisabilité de suivi.
- 2.7.6 Le rapport d'étude qui propose une analyse et une feuille de route stratégique afin d'améliorer la fiabilité et l'efficacité des RSOO de la Région AFI et des stratégies pour le renforcement des capacités d'enquête sur les accidents et les incidents graves dans la Région AFI, sera présenté lors de la réunion.

2.8 Renforcement des capacités

- 2.8.1 Conformément aux objectifs principaux définis 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 de la formation mondiale en aviation (GAT) de l'OACI et les centres de formation régionaux, deux programmes de formation clés ont été conçus dans le but de renforcer les capacités de supervision de la sécurité des États africains.
- 2.8.2 Le premier programme de formation, Inspecteur national de la sécurité – Cours de certification des exploitants aériens (GSI-OPS) a été organisé du 1^{er} au 18 juin à la East African School of Aviation (EASA) à Nairobi (Kenya). Cette formation à laquelle ont pris part 15 délégués venus de 13 États africains avait pour but de renforcer les capacités en supervision de la sécurité dans la certification des exploitants aériens.
- 2.8.3 Le deuxième programme, axé sur les inspecteurs nationaux de la sécurité et la certification des organismes de maintenance agréés (AMO) a été organisé du 2 au 20 septembre à l'École régionale de la navigation aérienne et du management (ERNAM) à Dakar (Sénégal). Douze participants venus de neuf États africains ont suivi ce cours, et acquis de l'expertise essentielle pour soutenir la supervision de la sécurité de l'aviation dans la région.
- 2.8.4 Ces initiatives font partie des efforts actuels du Plan AFI visant à former un personnel qualifié et renforcer la mise en œuvre de la supervision de la sécurité sur le continent.
- 2.8.5 Le Bureau ESAF de l'OACI, avec l'appui d'Airbus, a organisé un atelier sur le certificat d'exploitant aérien (AOC) et les spécifications d'exploitation (OpsSpecs) du 20 au 24 novembre 2023 à Nairobi (Kenya). L'atelier dont le but était de renforcer les compétences pour les processus liés à l'octroi d'approbations spécifiques a réuni 98 participants issus des agences de réglementation et de l'industrie.

2.9 Analyse des écarts des infrastructures de l'aviation

- 2.9.1 Conformément à la résolution A41-21 de l'Assemblée de l'OACI et à la décision connexe du Comité directeur du Plan AFI, une stratégie coordonnée pour la réalisation de l'analyse des infrastructures de l'aviation et les prévisions de la demande a été initiée avec la Commission de l'Union Africaine, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), les communautés économiques régionales, et d'autres organisations concernées. C'est ainsi qu'une stratégie et un plan coordonnés ont été élaborés pour la collecte des informations, l'analyse et de recommandations techniques éclairées. Conformément à ce plan, l'OACI a joué un rôle primordial dans la conception du questionnaire et d'un outil de collecte des informations et d'élaboration d'un rapport d'analyse des écarts qui a été présenté à la deuxième réunion du Groupe de travail tenue du 25 au 28 juin 2024 à Addis-Abeba (Éthiopie). L'analyse des écarts a été examinée et validée lors de cet atelier.
- 2.9.2 Le rapport final de l'analyse des écarts des infrastructures de l'aviation a été adopté par le Groupe de travail technique (TWG) lors d'une réunion virtuelle 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 africaine de l'aviation civile (CAFAC), l'industrie de l'aviation et les États membres.

2.10 Assistance fournie par les ROST

- 2.10.1 Jusqu'au mois d'octobre 2024, le Bureau régional WACAF a réalisé des activités d'assistance 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 subi des audits de l'USOAP CMA en juillet et en octobre 2024 qui ont abouti à des scores provisoires d'EI de 62,17 % et de 40,94 %, respectivement, tandis que le Sénégal et la Côte d'Ivoire ont reçu une mission de validation coordonnée de l'OACI en avril et octobre 2024, avec un score d'EI de 84,89 % pour le Sénégal et de 93,89 % pour la Côte d'Ivoire. La République démocratique du Congo et le Libéria ont été soutenus dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans d'actions correctives pour répondre aux conclusions des audits réalisés en 2022, ainsi que la résolution de leurs SSC répertoriées dans les ANS. D'autres activités sur site sont prévues au Cameroun et au Congo pour le reste de l'année.
- 2.10.2 Au mois d'octobre 2024, le Bureau régional ESAF a réalisé des activités d'assistance à distance et sur site dans les États auprès desquels il est accrédité. Les activités d'assistance à distance ont principalement été réalisées à travers le suivi régulier et systématique à l'aide des portails de l'OACI, notamment le Cadre en ligne de l'OACI, et par correspondance avec les coordonnateurs nationaux, y compris les coordonnateurs nationaux de surveillance continue (NCCM). Des activités d'assistance ont été réalisées à Eswatini, à Maurice, au Mozambique, aux Seychelles, au Soudan du Sud et en Zambie.
- 2.1.1 D'autres activités sur site comptant pour le reste de l'année sont prévues en Angola, à Djibouti, en Érythrée, en Somalie, à Madagascar et au Rwanda. Parmi les réalisations accomplies pendant la période sous revue figure l'augmentation importante du score d'EI pour tous les États ESAF audités dans la cadre de l'USOAP de l'OACI : Botswana (hausse de 80,1 % à 85,65 %), Namibie (de 57,39 % à 72,62 %) et Zambie (de 60,04 % à un score provisoire de 72,94 %).

2.2 Initiatives de renforcement de la sécurité pour atténuer les causes des accidents et incidents relatifs à la perte de contrôle en vol (LOC-I)

- 2.2.1 L'atelier organisé en 2023 par l'OACI sur la LOC-I et l'UPRT s'est tenu les 27 et 28 octobre 2023 au Centre de formation de Kenya Airways (Pride Centre) à Nairobi (Kenya). Il avait pour but de sensibiliser à la LOC-I et à l'UPRT, ainsi qu'aux mesures d'atténuation dans la Région AFI, en vue de soutenir la mise en œuvre du Plan quinquennal de la Région-AFI sur la LOC-I, et contribuer au renforcement des SEI pour les NASP et le RASP-AFI conformément au GASP de l'OACI et se tenir au courant des derniers développements en matière d'UPRT.
- 2.2.2 L'ordre du jour comprenait 11 points, y compris des exposés et des séances de démonstration en simulateurs de vol. Les principaux facilitateurs étaient Boeing, Airbus, Ultimate High Academy, la FAA, International Development Technology, Kenya Airways et l'OACI. L'atelier a réuni 80 participants issus de 12 États, des autorités de l'aviation civile, des exploitants aériens, des organismes de formation, et des aviateurs.
- 2.2.3 Compte tenu de l'adoption récente du RASP-AFI, le calendrier du Plan pour la LOC-I et les SEI associées sont en train d'être mis à jour et des mesures sont prises pour le suivi des progrès en coordination avec le Kenya, en qu'État champion de la LOC-I au sein du RASG-AFI. L'atelier 2024 sur la LOC-I et l'UPRT sera accueilli par l'Éthiopie les 11 et 12 décembre 2024.

2.3 Initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) pour atténuer les causes des accidents et incidents d'impact sans perte de contrôle (CFIT)

- 2.3.1 L'atelier sur le CFIT est l'un des événements annuels du RASG-AFI destinés à promouvoir la sensibilisation sur les risques liés au CFIT ; et faire le point sur la mise en œuvre des SEI identifiées par la Région afin d'atténuer ces risques. Le RASG-AFI félicite l'AAC du Cameroun pour avoir abrité l'atelier 2024 sur le CFIT à l'École de la Cameroon Civil Aviation Authority à Yaoundé, du 7 au 9 octobre 2024. L'événement a attiré des participants issus des autorités de l'aviation civile, les compagnies aériennes, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les autorités d'enquête sur les accidents et les incidents d'aviation, des organismes de formation agréés, des organisations internationales et régionales .
- 2.3.2 L'atelier a été soutenu par les bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, l'IATA, et l'AFPP ; il couvrait les dispositions réglementaires de l'OACI sur le CFIT, le plan détaillé de mise en œuvre du CFIT et les analyses d'accidents ; et l'évaluation de l'état d'avancement des SEI identifiées afin d'atténuer les risques liés au CFIT. L'AAC du Cameroun a partagé son expérience avec les participants à l'atelier sur l'atténuation des risques de CFIT lors des processus de certification des exploitants aériens.
- 2.3.3 Les questions de protocole liées au CFIT tirées du Cadre en ligne de l'USOAP CMA de l'OACI ont été utilisées comme outil d'évaluation du niveau de mise en œuvre des huit initiatives de renforcement de la sécurité (GPWS ; SOPs, CDFA, FDA, CRM/TEM, ALAR, MSAW, PBN-AR) retenues pour atténuer les risques associés aux événements de CFIT dans la Région du RASG-AFI. Sur la base des analyses, 15 des 46 États du RASG-AFI audités ont intégralement mis en œuvre toutes les SEI liées au CIT (PQ), ce qui donne un score de 32,6 %, soit une amélioration pour neuf États (19,77 %) en fin 2022.
- 2.3.4 L'atelier a demandé à l'équipe de soutien aux questions de sécurité opérationnelle (OSI-SST) du RASG-AFI de continuer à suivre le niveau de mise en œuvre des SEI identifiées par la Région et de rendre compte régulièrement au RASG-AFI à travers le RASC. Les États dont les scores d'EI sur les PQ connexes sont satisfaisants ont été invités à soutenir les autres États en partageant leurs documentations et leurs expériences avec eux pour rendre compte des progrès accomplis à la SST.

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

- 2.4.1 Le Bureau régional WACAF a fourni l'assistance à distance et sur site à la RDC et au Libéria, et le Bureau ESAF a fourni l'assistance à distance au Zimbabwe avec le soutien sur site des experts de la SASO et de la CAFAC.
- 2.4.2 Pour la RDC et le Libéria, l'assistance a permis aux États d'élaborer un plan d'action pour la résolution de leurs SSC.
- 2.4.3 Le Bureau régional WACAF, en coordination avec l'AFPP, a organisé un atelier sur prévention et la résolution des SSC liées aux services navigation aérienne du 19 au 23 août 2024 à Abidjan (Côte d'Ivoire). L'atelier a regroupé 54 délégués des États et des organisations.
- 2.4.4 L'atelier avait pour objectif de sensibiliser les points focaux des États sur les principaux domaines et les causes profondes des SSC, les dispositions de l'OACI relatives à la gestion des obstacles, la mise en application des procédures de vol aux instruments, l'exploitation

et la maintenance des aides à la navigation, ainsi que la gestion de l'information aéronautique et la cartographie. Les participants ont aussi été informés sur les meilleures pratiques de prévention et de résolution des SSC au moyen d'études de cas. Certains des principaux résultats de l'atelier incluent la nécessité d'une sensibilisation de haut niveau sur les SSC et l'adoption d'une démarche plus collaborative de la prévention des SSC.

2.5 RVSM

- 2.5.1 Un atelier virtuel a été organisé par l'ARMA le 6 novembre 2023 à l'intention des gestionnaires des programmes nationaux RVSM au cours duquel les participants ont été sensibilisés aux larges écarts de hauteur (LHD.) La question de la langue de la documentation a été soulevée durant cet atelier. Les participants qui ne s'expriment pas en anglais ont demandé que le Manuel sur les LHD du RVSM soit traduit en langue française pour être utilisé efficacement. Le Bureau régional WACAF a répondu à cette demande en faisant traduire plus tard le manuel en français.
- 2.5.2 Conformément à la Décision 26/26 de la réunion APIRG/26, durant l'année écoulée, un certain nombre d'activités ont été réalisées pour soutenir un meilleur compte rendu, notamment les activités réalisées par l'ARMA dans la Région AFI. L'ARMA a élaboré des éléments indicatifs sur le RVSM pour la Région Afrique-océan Indien basés sur le Doc 034 de la Région EUR qu'il serait avantageux d'adopter pour la Région AFI ; le document dont l'élaboration est en cours depuis juillet 2022 est une version adaptée du Doc 9937 de l'OACI.
- 2.5.3 Ces éléments indicatifs ont pour but d'aligner les exigences du RVSM de la Région AFI en raison des faibles niveaux de conformité et de compréhension des rôles des divers intervenants lorsqu'il est question de conformité régionale en matière de RVSM. Les États AFI sont invités à les examiner et à apporter leurs contributions à l'amélioration du document.
- 2.5.4 Concernant la surveillance de la hauteur dans l'espace aérien RVSM, l'ARMA travaille sur un projet d'utilisation des données de l'ADS-B pour la surveillance de la hauteur dans l'espace aérien RVSM AFI en calculant l'erreur de système altimétrique. L'utilisation de cette méthode passe par l'équipement des avions avec l'ADS-B et l'exploitation des avions dans une région où la surveillance ADS-B est appliquée.
- 2.5.5 La réunion se souviendra de la Conclusion 22/40 de l'APIRG/22 qui appelait les États et les exploitants d'avions à veiller à ce que tous les avions exploités dans l'espace aérien RVSM de la Région AFI soient équipés du transpondeur ADS-B 1090 MHz Squitter long au plus tard en juin 2023 et invitait les États et les exploitants d'avions à s'assurer que tous les avions exploités dans l'espace aérien AFI sont équipés du transpondeur ADS-B 1090 MHz Squitter long au plus tard en janvier 2025 .
- 2.5.6 Les utilisateurs de l'espace aérien ont exprimé leurs inquiétudes quant à leur capacité à être prêts avec des avions équipés de cet outil à la date butoir. Les usagers de l'espace aérien ont sollicité une prorogation de la date d'application pour leur permettre de terminer la mise à niveau de leurs avions. Les États ont aussi demandé plus de temps , en relevant qu'ils doivent créer un cadre réglementaire adapté à l'obligation d'utiliser l'ADS-B.

3. SUITE À DONNER

3.1 La réunion est invitée à :

- a. prendre note du contenu de cette note de travail et de l'état d'avancement des activités connexes du RASG-AFI ;
- b. encourager les États à s'impliquer davantage dans les projets et d'autres initiatives de renforcement de la sécurité ;
- c. encourager les intervenants à maintenir et accroître l'assistance aux États ;
- d. prier instamment les États à élaborer leurs plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP) ;
- e. inviter les États à mettre en œuvre les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) pour la catégorie d'événements à risque élevé au plan régional (R-HRC) et rendre compte des progrès accomplis sur cette question.

-- FIN --