

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



GRUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG) RAPPORT DE LA SEPTIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES ET DE L'ESPACE AÉRIEN (AAO/SG7)

Nairobi, Kenya, du 12 au 16 août 2024

Les vues exprimées dans le présent rapport doivent être considérées comme étant celles du Sous-groupe AAO d'APIRG et non celles de l'Organisation. Toutefois, le présent rapport sera soumis à l'APCC et à APIRG, et toute mesure officielle prise sera publiée sous forme de supplément au rapport.

Approuvé par la réunion et publié sous l'autorité du Secrétaire général

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ABRÉVIATIONS	iii
LISTE DES APPENDICES	v
LISTE DES PROJETS DE CONCLUSION/DÉCISION	vi
PREMIÈRE PARTIE — INTRODUCTION	1
1. Lieu et durée de la réunion.....	1
2. Participation	1
3. Bureau et Secrétariat	1
4. Langues de travail	1
5. Ouverture de la réunion.....	1
6. Ordre du jour	2
DEUXIÈME PARTIE : RAPPORT SUR LES POINTS INSCRITS À L'ORDRE DU JOUR	3
POINT 1 : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL.....	3
POINT 2 : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS ET DES DÉCISIONS APPLICABLES AU SOUS-GROUPE AAO.....	3
POINT 3: RÉALISATIONS DANS LES DOMAINES DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES ET DE L'ESPACE AÉRIEN.....	4
POINT 4 : PLAN RÉGIONAL DE NAVIGATION AÉRIENNE.....	17
POINT 5 : CARENCES DE NAVIGATION AÉRIENNE	18
POINT 6 : ACTIVITÉS DEVANT ÊTRE COORDONNÉES AVEC LES SST DU RASG-AFI	18
POINT 7 : DIFFICULTÉS DE MISE EN ŒUVRE RENCONTRÉES PAR LE SOUS-GROUPE SOUS-GROUPE.....	21
POINT 8 : RECOMMANDATIONS/PROPOSITIONS DE MESURES À PRENDRE PAR LE SIÈGE DE L'OACI.....	23
POINT 9 : EXAMEN DU MANDAT ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL DU SOUS- GROUPE	23
POINT 10 : EXAMEN DES PROJETS DE CONCLUSION/DÉCISION/MESURES À PRENDRE DE LA SEPTIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE L'EXPLOITATION DE L'ESPACE AÉRIEN ET DES AÉRODROMES (AAO/SG7)	24
POINT 11 : QUESTIONS DIVERSES.....	24

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AAMP	Plan directeur de l'ATM de la Région AFI
AAMP PMT	Équipe de gestion du projet de plan directeur de l'ATM de la Région AFI
AANDD	Base de données des carences de navigation aérienne de la Région AFI
ANR	Rapport sur la navigation aérienne
AANRT	Équipe du Rapport sur la navigation aérienne
AAO/SG	Sous-groupe de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien d'APIRG
A-CDM	Prise de décision en collaboration aux aéroports
CAFAC	Commission africaine de l'aviation civile
AFI	Région Afrique — océan Indien
AFI ATM CP	Plan de mesures d'exception ATM de la Région AFI
AFI CONOPS	Concept des opérations de la Région AFI
AFI FRA	Espace aérien à libre choix de routes de la Région AFI
AFI FRA PMT	Équipe de gestion du projet d'espace aérien à libre choix de routes de la Région AFI
AFRAA	Association des compagnies aériennes africaines
RSFTA	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques
AIM	Gestion de l'information aéronautique
ANSP	Fournisseur de services de navigation aérienne
AOP	Planification opérationnelle d'aéroport
APCC	Comité de coordination des projets de l'APIRG
APIRG	Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre
ARC-TF	Équipe spéciale de coordination APIRG/RASG-AFI
ARMA	Agence régionale africaine de surveillance.
ASBU	Mise à niveau par blocs du système de l'aviation
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
ATS	Service de la circulation aérienne
ATM	Gestion du trafic aérien
AUC	Commission de l'Union Africaine
BBB	Bloc constitutif de base
AAC	Autorité de l'aviation civile
CANSO	Organisation des services de navigation aérienne civile
CCT	Équipe de coordination des mesures d'exception
CMC	Coopération civilo-militaire
CNS	Communications, navigation et surveillance
CONOPS	Concept d'opérations
CP	Plan de mesures d'exception
CPDLC	Communications contrôleur-pilote par liaison de données
EAC	Communauté de l'Afrique de l'Est
FF-ICE	Vols et courants de trafic Informations pour un environnement collaboratif

FIRs	Régions d'information de vol
FRA	Espace aérien à libre choix de routes
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GRF	Format de compte rendu mondial sur l'état de surface des pistes
IATA	Association du transport aérien international
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
IIM/SG	Sous-groupe des infrastructures et de gestion de l'information
LHD	Large écart de hauteur
MET	Météorologie aéronautique
NCPI	Coordinateur national pour la planification et la mise en œuvre
NCLB	Aucun pays laissé de côté
PBN	Navigation fondée sur les performances
PBCS	Communication et surveillance basées sur la performance
RASC	Comité directeur du RASG-AFI
RASG-AFI	Groupe régional de sécurité de l'aviation – Région Afrique – océan Indien
RPAS	Systèmes d'aéronef télépilotes
RSOO	Organisation régionale de supervision de la sécurité
RVSM	Minimum de séparation verticale réduit
SAR	Recherches et sauvetage
SARPs	Normes et pratiques recommandées
SBAS	Système de renforcement satellitaire
SLOP	Procédures de décalage latéral stratégique
SSO-SST	Équipe de soutien de la sécurité du système national de supervision de la sécurité
SSP — SST	Équipe de soutien de la sécurité du programme national de sécurité
SSTs	Équipes de soutien de la sécurité
TAG	Groupe d'actions tactiques
ODD des Nations Unies	Objectifs de développement durable des Nations Unies

LISTE DES APPENDICES

- Appendice 1** - Liste des participants
- Appendice 2** - État d'avancement de la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions de la réunion APIRG/26 applicables au Sous-groupe AAO
- Appendice 3** - Liste des Conclusions et des Décisions applicables au Sous-groupe AAO depuis la réunion APIRG/20
- Appendice 4** - État d'avancement actualisé de la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions des réunions APIRG/20 à APIRG/25 applicables au domaine AOP auxquelles aucune suite n'a encore été donnée
- Appendice 5** - Mise à jour sur l'exécution des Conclusions et des Décisions des réunions APIRG/20 à APIRG/25 applicables au domaine ATM/SAR auxquelles aucune suite n'a encore été donnée
- Appendice 6** - État d'avancement global des projets ATM/SAR
- Appendice 7** - Listes actualisées des membres des équipes de projets AAMP, CMC/FUA, PBN AORTA et SAR
- Appendice 8** - Liste des KPI du FRA
- Appendice 9** - Mandat actualisé de l'équipe de gestion du projet FRA
- Appendice 10** - Mandat actualisé de l'équipe de gestion du projet AAMP
- Appendice 11** - Mandat de l'équipe de gestion du projet FF-ICE
- Appendice 12** - Mandat de l'équipe de gestion du projet AFTM
- Appendice 13** - Document projet AFTM
- Appendice 14** - Document projet de l'équipe de projet A-CDM et projet de guide A-CDM
- Appendice 15** - Projet d'éléments indicatifs RVSM de la Région AFI
- Appendice 16** - Programme de travail 2024/2025 du Sous-groupe AAO
- Appendice 17** - Résumé des projets de conclusions et de décisions de la réunion AAO/SG7

--

v

LISTE DES PROJETS DE CONCLUSION/DÉCISION

DÉFINITIONS

Le Sous-groupe AAO consigne ses actions sous forme de projets de conclusions et de décisions, selon les modalités suivantes :

- a) **Projets de conclusions et de décisions** : Toute mesure prise par le Sous-groupe qui requiert l'accord préalable d'APIRG avant son exécution. Toutes ces mesures préconisées doivent être examinées par APIRG à sa prochaine réunion suivant le rapport du Sous-groupe.
- b) **Décisions du Sous-groupe** : Les mesures prises par le Sous-groupe qui n'appellent pas nécessairement l'accord préalable d'APIRG peuvent être consignées en tant que décisions et peuvent être exécutées par le Sous-groupe concerné, ses membres ou le Secrétariat, selon le cas.

N°	Projets de conclusions et de décisions de la réunion AAO/SG7	
1.	<i>Projet de conclusion 7/01</i>	<i>Évaluation de l'impact de la mise en œuvre de l'espace aérien à libre choix de routes de la Région AFI</i>
2.	<i>Projet de décision 7/02</i>	<i>Actualisation du plan directeur ATM AFI</i>
3.	<i>Projet de décision 7/03</i>	<i>Projet FF-ICE</i>
4.	<i>Projet de conclusion 7/04</i>	<i>Etablissement d'une l'équipe de projet sur la gestion des flux de trafic</i>
5.	<i>Projet de décision 7/05</i>	<i>Préparation du sommet des service de la navigation aérienne</i>
6.	<i>Projet de conclusion 7/06</i>	<i>Analyse des événements ATS dans la zone SAT</i>
7.	<i>Projet de décision 7/07</i>	<i>Surveillance des activités dans la zone SAT</i>
8.	<i>Projet de conclusion 7/08</i>	<i>Éléments indicatifs pour la surveillance continue de l'espace aérien RVSM de la Région AFI</i>
9.	<i>Projet de conclusion 7/09</i>	<i>Mise à jour sur l'utilisation du système ADS-B pour la surveillance du maintien de l'altitude</i>
10.	<i>Projet de décision 7/10</i>	<i>Repertoire des experts AAO</i>
11.	<i>Projet de décision 7/11</i>	<i>Sensibilisation sur les mesures d'exception en ATM</i>
12.	<i>Projet de décision 7/12</i>	<i>Futur programme de travail du Sous-groupe AAO</i>

PREMIÈRE PARTIE — INTRODUCTION

1. Lieu et durée de la réunion

- 1.1 La septième réunion du Sous-groupe d'exploitation de l'espace aérien et des aérodrômes (AAO/SG7) s'est tenue du 12 au 16 août 2024 à l'Hôtel Movenpick au quartier Westlands à Nairobi (Kenya).

2. Participation

- 2.1 La réunion a enregistré la participation de soixante-deux (62) délégués de quinze (15) États de la région AFI, de huit (8) organisations régionales et internationales et des Bureaux régionaux de l'OACI. La liste des participants figure à l'**Appendice 1** au présent rapport.

3. Bureau et Secrétariat

- 3.1 La réunion a été en partie présidée par M. Nathan Kaluba (Zambie), Président du sous-groupe AAO, pour des raisons indépendantes de sa volonté. Il était assisté de Mme Suzan Nafuna (Ouganda) qui a assuré la présidence de la réunion à titre intérimaire à partir du Jour 2. M. Abidou Mbaye (Sénégal) a assumé les fonctions de Vice-Président en lieu et place de M. Sanogo Adama qui n'a pas pu participer physiquement pour des raisons indépendantes de sa volonté.
- 3.2 M. Elisha Omuya, Expert régional AGA du Bureau Afrique orientale et australe (ESAF) de l'OACI a assuré le Secrétariat de la réunion avec l'assistance de :
- Mme Keziah Ogutu, Expert régional ATM/SAR (Bureau ESAF);
 - Mme Prisca Nkolo, Expert régional AGA (Bureau WACAF); et
 - M. Serge Guy Tchanda, Expert régional ATM/SAR (Bureau WACAF).

4. Langues de travail

- 4.1 Les débats se sont déroulés en anglais et en français, avec des services d'interprétation simultanée. La documentation de la réunion était disponible sur le site web de l'OACI dans les deux langues.

5. Ouverture de la réunion

5.1 *Mots du Président du Sous-groupe AAO*

- 5.1.1 M. Nathan Kaluba, Président du Sous-groupe AAO, a remercié le gouvernement Kényans et le Bureau ESAF de l'OACI pour avoir accueilli la septième réunion du Sous-groupe AAO.
- 5.1.2 Il a en outre remercié les participants pour leur engagement dans le développement du système de l'aviation dans la région AFI à travers les efforts déployés pour la planification et la mise en œuvre malgré les difficultés rencontrées et leurs emplois de temps chargés au sein de leurs États et de leurs organisations respectives.

5.1.3 Il a rappelé à la réunion que seule la collaboration, la coopération et l'échange d'expériences peuvent favoriser des progrès dans la région. Toutefois, il s'est dit optimiste que la région AFI atteindra bientôt les objectifs assignés compte tenu de l'énorme potentiel de croissance du marché du transport aérien sur le continent.

5.2 *Discours d'ouverture du Directeur régional du Bureau ESAF de l'OACI*

5.2.1 Le discours d'ouverture a été prononcé par M. Justus Nyunja, Expert régional Sécurité de l'aviation, au nom du Directeur régional du Bureau ESAF de l'OACI. Il a félicité les États et les organisations pour avoir facilité la participation de leurs experts à la réunion.

5.2.2 M. Justus a rappelé le mandat du AAO/SG et la nécessité pour les États et le Secrétariat de poursuivre la mise à jour de l'eANP et de relever les défis liés à la communication de l'état de mise en œuvre des éléments ASBU. Il a en outre attiré l'attention de la réunion sur la lenteur des activités de certaines équipes de projet et la gestion des carences de la navigation aérienne.

5.2.3 Pour conclure, il s'est réjoui de la bonne collaboration entre les Bureaux régionaux de l'OACI, les États, les organisations internationales et régionales (telles que la CAFAC, l'AFRAA, ARMA, CANSO, l'IATA, les RSOO, etc.), les exploitants et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ASECNA, ATNS, FIR Roberts etc.) pour l'amélioration des systèmes de navigation aérienne dans la région AFI.

6. *Ordre du jour*

6.1 La réunion a adopté l'ordre du jour ci-après :

- Point 1 :** Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail
- Point 2 :** État d'avancement de la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions applicables au Sous-groupe AAO
- Point 3 :** Réalisations dans les domaines de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien
- Point 4 :** Plan régional de navigation aérienne
- Point 5 :** Carences de navigation aérienne
- Point 6 :** Activités devant être coordonnées avec les SST du RASG-AFI
- Point 7 :** Difficultés de mise en œuvre par le Sous-groupe
- Point 8 :** Propositions de recommandations/mesures à prendre par le siège de l'OACI
- Point 9 :** Examen du mandat et du programme de travail du Sous-groupe
- Point 10 :** Questions diverses
- Point 11 :** Examen des projets de conclusion et de décision de la septième réunion du Sous-groupe de l'exploitation de l'espace aérien et des aéroports (AAO/SG7)

DEUXIÈME PARTIE : RAPPORT SUR LES POINTS INSCRITS À L'ORDRE DU JOUR

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

- 1.1 La réunion a examiné et adopté le projet d'ordre du jour et le programme de travail présentés par le Secrétariat.

POINT 2 : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS ET DES DÉCISIONS APPLICABLES AU SOUS-GROUPE AAO

Examen des Conclusions et des Décisions de la réunion APIRG/26 applicables au Sous-groupe AAO

- 2.1 Le Secrétariat a rappelé aux participants que la réunion AAO/SG6 avait enregistré deux (2) projets de conclusion et six (6) projets de décisions qui avaient été présentés et approuvés par la réunion APIRG/26.
- 2.2 Le Secrétariat a rapporté que sur les deux (2) conclusions et les six (6) décisions adoptées par la réunion APIRG/26, deux (2) conclusions et deux (2) décisions ont été intégralement mises en œuvre (50 %) et quatre (4) décisions ont été partiellement mises en œuvre (50 %).
- 2.3 La réunion a noté que sur les quatre (4) décisions partiellement mises en œuvre, trois (3) devraient être entièrement mises en œuvre d'ici fin octobre 2024. La réunion a appelé les États et les organisations à fournir des informations sur l'avancement de la mise en œuvre des conclusions et des décisions afin de permettre la présentation de rapports exhaustifs au Sous-groupe AAO.
- 2.4 L'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et des décisions de la réunion APIRG/26 applicables au Sous-groupe AAO est présenté à l'**Appendice 2** au présent rapport.

Examen des conclusions et des décisions des réunions APIRG/20 à APIRG/25 applicables au Sous-groupe AAO auxquelles suite n'a pas encore été donnée

- 2.5 Le Secrétariat a rappelé à la réunion l'activité initiée par la réunion APIRG/26 consistant à faire le point sur la mise en œuvre des conclusions et des décisions adoptées par les réunions APIRG/20 à APIRG/25 et applicables au Sous-groupe AAO.
- 2.6 Le Secrétariat a rapporté qu'après examen, 88 conclusions sont considérées comme étant encore valides, tandis que 60 sont considérées comme n'étant plus valides (actions achevées, couvertes par d'autres conclusions, devenues caduques ou superflues). La liste des conclusions et des décisions applicables au Sous-groupe AAO depuis la réunion APIRG/20 figure à l'**Appendice 3** au présent rapport.
- 2.7 La réunion a exprimé ses inquiétudes quant au nombre élevé de conclusions et de décisions auxquelles aucune suite n'a encore été donnée. Les Deux groupes de travail restreints (AOP et ATM/SAR, respectivement) qui ont été créés par la réunion AAO/SG6 ont été invités à continuer cette tâche lors des sessions séparées des sous-groupes.

- 2.8 L'état d'avancement actualisé des conclusions et des décisions des réunions APIRG/20 à APIRG/25 applicables aux domaines AOP et ATM/SAR figure respectivement à l'**Appendice 4** et à l'**Appendice 5** du présent rapport.
- 2.9 La réunion a appelé le groupe de travail restreint chargé d'assurer le suivi de la mise en œuvre des conclusions et décisions en suspens, à renforcer le suivi et de rendre compte lors des réunions ultérieures.

POINT 3: RÉALISATIONS DANS LES DOMAINES DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES ET DE L'ESPACE AÉRIEN

État d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU

- 3.1 La réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU applicables dans la région sur la base des informations recueillies par les Bureaux régionaux de l'OACI. Les participants ont été informés du faible niveau de retour d'information des États sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU. Cela pourrait s'expliquer par l'absence de rapports sur la mise en œuvre par certains États et/ou des incohérences dans les données des différents tableaux du volume III du plan de navigation aérienne.
- 3.2 La réunion a également rappelé la Conclusion 25/11 d'APIRG/25 appelant les États à fournir des informations concernant l'état de la mise en œuvre des éléments ASBU en utilisant le modèle Excel approuvé par APIRG/25. La réunion a donc demandé aux participants d'examiner la situation et de fournir des mises à jour pour leurs États respectifs.
- 3.3 La réunion s'est en outre penchée sur les questions qui entravent la fourniture des informations par les États. L'importance d'une sensibilisation accrue des États en ce qui concerne le cadre ASBU a été soulignée.
- 3.4 La réunion a également été informée des mesures prises par les Bureaux régionaux de l'OACI pour améliorer la collecte des données sur la mise en œuvre de l'ASBU dans la région. Il a été rappelé à la réunion qu'une lettre a été envoyée à tous les États de la région AFI pour solliciter la nomination de points focaux ASBU. Les participants ont été informés que certains États n'avaient toujours pas désigné de points focaux.
- 3.5 La réunion a noté des progrès dans le développement par le Secrétariat d'un outil en ligne en réponse à l'appel lancé par la réunion APIRG/26. La réunion a été informée que l'élaboration de l'outil faisant partie de la base de données des carences de navigation aérienne de la région AFI (AANDD) est en cours et qu'il sera déployé une fois qu'il sera prêt à l'utilisation.
- 3.6 En outre, la réunion a été informée que le Bureau régional ESAF a élaboré un tableau de bord pour le compte rendu en ligne sur l'ASBU hébergé sur la plateforme iSTARS de l'OACI. Ce tableau de bord sera prêt à l'utilisation d'ici le 1er septembre 2024. La réunion a été en outre informée que l'outil relatif au tableau de bord est à la phase d'essai et que quelques États ont été identifiés pour participer auxdits essais qui ont été concluants. L'outil devrait être utilisé par les États ESAF afin d'améliorer le compte rendu sur la mise en œuvre de la stratégie ASBU et sera

accessible pour deux points focaux dans chaque État pour l'enregistrement des données. D'autres États qui souhaiteraient y participer sont invités à fournir des renseignements concernant leurs points focaux qui seront habilités à accéder au tableau de bord. Pour des raisons de sécurité, le Secrétariat a informé la réunion que chaque État ou organisation recevra deux codes d'accès et que, par conséquent, il ne pourra désigner que deux points focaux pour enregistrer des données sur le tableau de bord.

- 3.7 Afin d'éviter les doubles emplois et la surcharge de travail pour les États, la réunion a demandé au Secrétariat de fournir des orientations sur l'outil à utiliser pour le reporting. Dans l'intervalle, les États ont été encouragés à commencer à établir des rapports à l'aide de la feuille Excel ou du tableau de bord mis au point par le Bureau régional ESAF pour ses États.
- 3.8 La réunion a également noté la nécessité d'une sensibilisation accrue sur les ASBU dans les zones d'accréditation ESAF et WACAF. Les participants ont été informés de la tenue d'un atelier de sensibilisation sur l'ASBU organisé dans la région ESAF, accueilli par la SASO à Eswatini. Un deuxième atelier sur la mise en œuvre de l'ASBU et du Volume III de l'ANP est prévu en novembre 2024 dans la région WACAF. Les États ont été encouragés à y participer.

Réalisations des projets ATM/SAR

- 3.9 La réunion a reçu une mise à jour sur les progrès des équipes des projets ATM/SAR. Il a été noté qu'il existe actuellement sept équipes de projet dans les domaines ATM/SAR, notamment trois (3) projets en cours, deux (2) projets nouvellement mis en place et deux (2) projets réactivés.
- 3.10 La réunion a relevé que les projets ATM en cours sont constitués du Plan directeur ATM de la région AFI (AAMP), du projet de plan des mesures d'exception ATM de la région AFI (AFI ATM CP) et du projet d'espace aérien à libre choix de routes (FRA), alors que les projets nouvellement établis sont constitués de l'équipe spéciale sur les vols et flux— Informations pour un environnement collaboratif (FFICE-TF) et de l'équipe du projet de coopération civilo-militaire/utilisation flexible de l'espace aérien (CMC/FUA PT). Deux anciennes équipes de projet, à savoir, l'équipe d'experts techniques en recherche et sauvetage (SAR TET) et l'équipe de projet de concept d'espace aérien PBN et de trajectoires de routes et d'espace aérien AFI optimisés (PBN-AORTA) ont été réactivées afin de soutenir la mise en œuvre régionale dans les domaines où moins de progrès ont été constatés.
- 3.11 Il ressort du niveau de performance des équipes de projet qu'en dépit de quelques projets comme celui de l'espace aérien à libre choix de routes (FRA) et de celui du plan directeur de l'ATM de la région AFI qui enregistrent des progrès, des difficultés subsistent empêchant la mise en œuvre efficace, notamment le faible niveau d'engagement de certains membres des équipes de projet, le manque d'un soutien efficace des États aux équipes de projet et l'accès limité aux fonds pour la conduite des activités.
- 3.12 Par ailleurs, la réunion a noté que les projets intégrant une approche inclusive et collaborative obtiennent de meilleurs résultats. Par conséquent, la réunion a lancé un appel pour le renforcement de la collaboration entre les principales parties prenantes afin d'améliorer les performances des équipes de projet. Le niveau d'avancement global des équipes de projet ATM/SAR est présenté à l'**Appendice 6** au présent rapport.

- 3.13 La réunion a noté que les États et les organisations avaient désigné davantage d'experts pour faire partie des équipes du projet ATM/SAR. La liste des membres de l'équipe de projet AAMP, FRA, PBN AORTA et SAR a été mise à jour en conséquence afin d'intégrer de nouveaux membres ou de changer ceux qui ont annoncé leur indisponibilité pour les activités futures des équipes de projet. Les listes mises à jour des membres des équipes de projet susmentionnées, telles qu'approuvées par la réunion, figurent à l'**Appendice 7** du présent rapport

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

- 3.14 La réunion a été informée des réalisations concernant la mise en œuvre de l'espace aérien à libre choix de routes (FRA) dans la région AFI, des difficultés rencontrées et des solutions d'amélioration proposées. L'importance de l'amélioration et de l'adaptation continues des aspects essentiels de la gestion de l'espace aérien à libre choix de routes afin de répondre aux besoins opérationnels évolutifs, d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien, et d'améliorer l'efficacité et la sécurité dans la Région AFI a été soulignée.
- 3.15 Les réalisations de l'équipe du projet FRA (FRA PMT) comprennent la poursuite de la mise en œuvre des opérations de routes directes planifiées (DRO) et de l'espace aérien à libre choix de routes dont le pourcentage de réalisation actuel est de 71 %; et le soutien actif fourni aux essais des itinéraires privilégiés par l'utilisateur (UPR) sous la coordination de l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) et de la Civile Air Navigation Services Organisation (CANSO) — Afrique. Il a été annoncé que plusieurs essais ont été réalisés sur les paires de villes Addis-Abeba — Abidjan, Nairobi-Abuja et Nairobi-Cape Town.
- 3.16 Malgré les progrès importants enregistrés par l'équipe du projet FRA, des améliorations sont encore nécessaires pour une mise en œuvre et une surveillance effectives, Il s'agit notamment du renforcement du mandat de l'équipe du projet FRA pour garantir la stabilité de la structure de l'équipe, l'établissement d'une liste régionale d'indicateurs FRA afin d'évaluer les progrès et les avantages, le renforcement des capacités pour toutes les parties prenantes techniques impliquées dans la mise en œuvre du projet. Les questions relatives aux routes et aux restrictions de niveau de vol pour les opérations dans l'espace aérien à libre choix de routes et les essais UPR ont été aussi soulevées, ainsi que la nécessité d'une sensibilisation accrue des ANSP et des États sur les avantages de l'UPR transfrontalier pour le secteur du transport aérien et la gestion du trafic aérien.
- 3.17 La réunion ayant pris note des progrès enregistrés et des difficultés rencontrées par l'équipe de gestion du projet FRA, a encouragé les États à prendre des mesures idoines afin de renforcer les capacités des contrôleurs de la circulation aérienne, des pilotes, et d'autres professionnels de l'aviation en matière d'opérations dans l'espace aérien à libre choix de routes à travers la formation et le développement des compétences pour garantir une mise en œuvre effective du concept dans la région AFI. La réunion a également reconnu la nécessité d'établir une liste régionale d'indicateurs FRA, de réviser le mandat de l'équipe du projet, et de réaliser des études pour résoudre les problèmes soulevés. La liste des KPI proposés pour le FRA et la proposition d'amendement du mandat de l'équipe figurent aux **Appendices 8 et 9** au présent rapport. La réunion a formulé le projet de décision ci-après pour appuyer ces propositions.

Projet de décision 7/01 : Évaluation de l'impact de la mise en œuvre du FRA dans la Région AFI					
Pourquoi :	<i>Pour renforcer la mise en œuvre du concept de FRA dans la Région et évaluer efficacement l'impact de la mise en œuvre sur l'exploitation de l'espace aérien, les opérations de vol et la protection de l'environnement</i>				
Quoi :	<i>a) La liste des indicateurs du FRA est approuvée; et b) Le mandat révisé de l'équipe du projet FRA est approuvé.</i>				
Qui :	<i>a) et b) APIRG</i>				
Quand :	<i>a) et b) 8 November 2024</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : La liste des KPI du projet FRA approuvée Indicateur 2 : Le mandat approuvé	Moyens de collecte des données	Moyen 1 : Rapport de la réunion APIRG 27 Moyen 2 : Rapport annuel de l'équipe du projet et rapport annuel sur la navigation aérienne

3.18 En outre, la réunion a été informée que l'équipe du projet avait identifié certains problèmes qui nécessitaient d'être adressés pour améliorer la mise en œuvre de l'espace aérien Free Route dans la région AFI. La réunion a également appelé l'équipe de projet d'espace aérien à libre choix de routes à:

- a) réaliser une étude sur les restrictions relatives aux niveaux de vol et à la longueur des segments de route (200 NM) sur la mise en œuvre de l'espace aérien à libre choix de routes d'ici le 31 octobre 2024;
- b) mener une enquête ou recueillir les commentaires des exploitants d'aéronefs pour évaluer leur satisfaction à l'égard de la mise en œuvre du FRA dans la région AFI, y compris la sécurité, la flexibilité des itinéraires, l'efficacité opérationnelle et la facilité de planification.; et
- c) en coordination avec l'AFRAA, sensibiliser les États sur l'itinéraire privilégié des usagers afin de se préparer au FRA transfrontalière d'ici le 31 décembre 2024.

3.19 En outre, la réunion a été informée que l'équipe du projet avait identifié certains problèmes qui nécessitaient d'être adressés pour améliorer la mise en œuvre de l'espace aérien Free Route dans la région AFI. La réunion a également appelé l'équipe de projet d'espace aérien à libre choix de routes à:

- a) réaliser une étude sur les restrictions relatives aux niveaux de vol et à la longueur des segments de route (200 NM) sur la mise en œuvre de l'espace aérien à libre choix de routes d'ici le 31 octobre 2024;

- b) mener une enquête ou recueillir les commentaires des exploitants d'aéronefs pour évaluer leur satisfaction à l'égard de la mise en œuvre du FRA dans la région AFI, y compris la sécurité, la flexibilité des itinéraires, l'efficacité opérationnelle et la facilité de planification.; et
- c) en coordination avec l'AFRAA, sensibiliser les États sur l'itinéraire privilégié des usagers afin de se préparer au FRA transfrontalière d'ici le 31 décembre 2024.

Rapport d'activités de l'équipe de gestion du projet de plan directeur ATM de la région AFI (AAMP PMT)

- 3.20 La réunion a été informée des progrès réalisés par l'équipe de gestion de projet du plan directeur ATM AFI (AAMP PMT). L'équipe du projet a informé la réunion de la conclusion 24/05 d'APIRG/24 et des délibérations d'APIRG/26 qui ont approuvé l'équipe de gestion du projet du plan directeur ATM (AAMP PMT), et conduit à l'élaboration et à la mise à jour de documents de stratégie régionale, du plan directeur ATM AFI, de la Vision AFI 2045 et du futur concept d'opérations (CONOPS).
- 3.21 Conformément à la recommandation de la réunion APIRG/26, l'équipe de gestion du projet a été modifiée en y intégrant des experts du Sous-groupe IIM dans les domaines MET, CNS et AIM.
- 3.22 L'équipe du projet a également présenté son mandat révisé qui a permis sa reconstitution afin d'y intégrer les experts du Sous-groupe IIM. La réunion a noté qu'il était nécessaire d'approuver le mandat révisé proposé à l'**Appendice 10** du présent rapport. L'approbation dudit mandat facilitera la finalisation du plan directeur ATM AFI.
- 3.23 La réunion a chargé l'AAMP PMT reconstituée de coordonner l'achèvement de la révision de la première édition du Plan directeur ATM de la région AFI, y compris les documents associés, et de les soumettre à l'examen du sous-groupe AAO. A la suite de ces discussions, la réunion a formulé le projet de décision suivante :

Projet de Décision 7/02: Mise à jour du Plan directeur ATM de la Région AFI					
Pourquoi :	<i>Finaliser le Plan directeur ATM</i>				
Quoi :	<i>Le mandat révisé de l'AAMP PMT est approuvé</i>				
Qui :	<i>APIRG</i>				
Quand :	<i>8 November 2024</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : Mandat révisé	Moyens de collecte des données	Moyen 1 : Rapport APIRG 27
	Non <input type="checkbox"/>				

Vols et Flux — Informations pour un environnement collaboratif (FF-ICE)

- 3.24 La réunion a été informée de la création d'une équipe spéciale sur le FF-ICE en application de la Décision 26/17 de la réunion APIRG/26 à travers la nomination de points focaux des Etats, ainsi que de l'élaboration du mandat de l'équipe de projet.
- 3.25 L'équipe spéciale a été créée le 19 avril 2024 au cours de la réunion virtuelle organisée par le secrétariat au cours de laquelle une équipe de coordination composée de l'Afrique du Sud, du Togo et du Kenya a été mise en place. L'équipe comprend actuellement treize (13) membres spécialistes de divers domaines de l'ANS, notamment des domaines ATM, AIM et CNS. Toutefois, d'autres membres devraient être désignés en fonction des besoins de l'équipe et de la volonté d'autres États et organisations de participer au projet.
- 3.26 La réunion a pris note du mandat proposé pour l'équipe de projet FF-ICE qui inclut la liste des membres et le document projet qui figurent dans l'**Appendice 11** et de l'atelier de sensibilisation envisagé. La réunion a en outre chargé l'équipe du projet d'élaborer un document de projet à soumettre à l'APCC pour examen d'ici le 30 septembre 2024. Le projet de décision ci-après a été formulé par le Sous-groupe en soutien au mandat proposé de l'équipe.

Projet de décision 7/03: Equipe de projet FF-ICE					
Pourquoi :	<i>Il est décidé que, afin de renforcer la mise en œuvre du concept de vols et flux — Informations pour un environnement collaboratif dans la Région AFI</i>				
Quoi :	<i>Le mandat de l'équipe de projet FF-ICE est approuvé.</i>				
Qui :	<i>APIRG</i>				
Quand :	<i>8 novembre 2024</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : Le mandat est approuvé	Moyens de collecte des données	Moyen 1 : Rapport de la réunion APIRG/27 ...

Gestion des courants de trafic aérien

- 3.27 La réunion a été informée des résultats de l'atelier sur la méthodologie de détermination de la capacité ATC et des aéroports. L'atelier qui avait été organisé du 8 au 12 juillet 2024 à Abuja (Nigéria) par le Bureau régional WACAF de l'OACI en coordination avec CANSO et la Nigeria Airspace Management Agency (NAMA), a connu la participation de cent trente-neuf (139) délégués des États et des organisations des zones d'accréditation ESAF et WACAF.
- 3.28 La réunion a relevé avec inquiétude le faible niveau de mise en œuvre de l'évaluation et du processus d'examen des capacités ATC et de l'ATFM dans la région AFI. Les niveaux actuels de mise en œuvre sont de 40 % et 8 %, respectivement. Ce faible niveau de mise en œuvre est principalement dû au manque d'expertise dans les États.

- 3.29 L'atelier avait pour objectif de renforcer les capacités en ce qui concerne les méthodologies utilisées pour évaluer les capacités ATC et les capacités aéroportuaires, et partant, accroître le niveau de mise en œuvre effective des exigences y relatives.
- 3.30 Les résultats de l'atelier incluaient les difficultés identifiées et les recommandations visant à faciliter la création d'un cadre régional pour une mise en œuvre par étapes de la gestion des flux de trafic aérien. L'atelier a en outre relevé la nécessité d'élaborer des guides pour soutenir la supervision et les aspects opérationnels de l'évaluation et du processus d'examen des capacités.
- 3.31 La réunion s'est penchée sur les difficultés identifiées et a reconnu la nécessité d'une approche régionale et inclusive de la mise en œuvre de l'AFTM dans la région AFI susceptible d'être appliquée à travers la création d'un cadre régional pour soutenir la mise en œuvre effective. Le mandat et le document du projet figurent aux **Appendices 12 et 13** au présent rapport.
- 3.32 La réunion a rappelé la conclusion 24/43 d'APIRG/24 sur la mise en œuvre de la feuille de route CANSO Mombasa et a noté la nécessité 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. Le projet de conclusion ci-après a été formulé pour soutenir la mesure proposée :

<i>Projet de conclusion 7/04: Création d'une équipe du projet de gestion de la mise en œuvre des flux de trafic aérien</i>					
Pourquoi :	<i>Il est conclu que pour soutenir la mise en œuvre de la gestion des flux de trafic aérien (ATFM) dans la Région AFI</i>				
Quoi :	<i>a) La mise en place de l'équipe de projet ATFM est approuvée avec comme principaux membres CANSO, l'ASECNA, ATNS, KCAA, NAMA, RVA, la FIR Roberts et l'IATA ;</i> <i>b) Le mandat de l'équipe du projet ATFM et le document du projet sont approuvés; et</i> <i>c) Les États et les organisations doivent désigner des experts issus de tous les domaines ANS pertinents pour soutenir la mise en œuvre du projet.</i>				
Qui :	<i>a) et b) APIRG</i> <i>b) les États, les principaux membres, le secrétariat</i>				
Quand :	<i>a) et b) 8 November 2024</i> <i>b) 31 janvier 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : Le mandat est approuvé Indicateur 2 : L'équipe du projet mise en place	Moyens de collecte des données	Moyen 1 : Rapport de la réunion APIRG 27 Moyen 2 : Correspondances concernant la désignation des experts Moyen 3: Rapport du secretariat\

Recherches et sauvetage

- 3.33 La réunion a rappelé la conclusion 24/10 d'APIRG/24, qui appelait à des efforts concertés pour améliorer la recherche et le sauvetage (SAR) dans la région AFI en harmonisant la mise en œuvre des services de SAR. La réunion a donc pris note de la reconstitution de l'Équipe d'experts techniques SAR AFI (SAR TET). Conformément à la conclusion d'APIRG, des ateliers de recherche et de sauvetage sont organisés pour rassembler toutes les agences régionales de recherche et de sauvetage sur la même plateforme afin de relever les défis auxquels la région est confrontée.
- 3.34 La réunion a également été informée des résultats de l'atelier interrégional AFI de recherche et de sauvetage qui s'est tenu à Luanda, en Angola, du 17 au 21 juin 2024. L'atelier a présenté les dispositions de l'annexe 12 relatives au suivi et au soutien des aéronefs en détresse. Il a également évalué le niveau de mise en œuvre du plan d'action SAR élaboré lors de l'atelier SAR organisé en 2016 aux Seychelles, et amélioré en 2019 à Shalala, Oman; ce qui a nécessité un effort conjoint de la part de tous pour gérer les événements SAR. Enfin, l'atelier comprenait un exercice pratique de recherche et de sauvetage (SAREX) pour démontrer le processus de mobilisation des ressources lors d'un événement de recherche et de sauvetage.
- 3.35 L'atelier a soulevé certains défis, notamment un engagement insuffisant de haut niveau qui empêche la mise en place d'un cadre efficace de recherche et de sauvetage, le financement ainsi que la signature d'accords de recherche et de sauvetage entre les États. La réunion a convenu d'intégrer des décideurs de haut niveau lors des interactions avec les parties prenantes du SAR.

Sommet ANS AFI

- 3.36 La réunion a été informé du contexte ainsi que des défis liés à la préparation d'un sommet ANS de la région AFI. La réunion a noté que APIRG avait publié de nombreuses conclusions et décisions sur le sujet depuis APIRG/21, mais que la tenue du sommet n'avait pas encore été réalisée.
- 3.37 APIRG/26, par le biais de la décision 26/24, a chargé l'IATA et le Secrétariat de préparer et d'organiser le Sommet ANS de la région AFI d'ici décembre 2024. Il a été noté que plusieurs réunions préparatoires ont été organisées virtuellement pour valider le mandat des organes contributifs ainsi que la feuille de route. La réunion a également noté que le but du sommet était d'élaborer le plan directeur ANS pour l'Afrique, qui devrait contenir des orientations pour la mise en œuvre efficace des projets ANS dans la région.
- 3.38 La réunion a pris note de la réunion en présentiel, qui s'est tenue sous le format WORK@Lab en juin 2024 en Afrique du Sud, pour élaborer la vision initiale, les objectifs et les résultats attendus dans chaque domaine ANS. La réunion a été soutenue par ATNS Afrique du Sud avec la participation de trente et un (31) délégués des États et Organisations. Bien que le rapport de cette activité montre des progrès vers la tenue du Sommet, la réunion a noté que certains problèmes qui subsistent doivent être réglés, notamment ceux relatifs aux délais, à la faible participation des États, aux mandats des organes auxiliaires qui ne sont pas alignés sur le Manuel de procédures d'APIRG, à l'inclusion des résultats de l'analyse d'écarts en cours en matière d'infrastructures de l'aviation en Afrique, la nécessité de clarifier les rôles des parties prenantes ainsi que la clarification des objectifs du Sommet.

3.39 La réunion, à l'issue des discussions, a convenu qu'il conviendrait d'allouer plus de temps à une meilleure préparation du Sommet. Il a également été convenu que le mandat des organes appuyant la préparation du Sommet devrait être aligné sur les dispositions du manuel de procédure de l'APIRG. L'IATA et le Secrétariat ont été appelés à organiser des réunions préparatoires en utilisant des moyens de communication qui permettront la participation de tous les États et organisations afin d'assurer l'inclusion et l'harmonisation. La réunion a donc formulé le projet de décision suivant :

Projet de Décision 7/05: 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>a) APIRG Secrétariat, IATA</i>				
Quand :	<i>a) 8 novembre 2024 b) d'ici décembre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : Résultats attendus du Sommet Indicateur 2 : Le mandat du Sommet ANS est réexaminé Indicateur 3 : Equipe d'experts révisée	Moyens de collecte des données	Moyen 1 : Rapport de la réunion APIRG 27 Moyen 2 : Mandat du Sommet Moyen 3 : Rapports du Sommet ...

Développement dans la zone de l'Atlantique Sud

- 3.40 La réunion a été informée des derniers développements survenus dans la zone de l'Atlantique Sud (SAT), concernant les réalisations, les activités en cours et les questions devant être portées à l'attention d'APIRG.
- 3.41 Il a été rappelé à la réunion que le Groupe d'amélioration continue des services de la circulation aérienne dans l'Atlantique Sud (SAT) est un groupe technique qui regroupe les États membres de l'OACI responsables de la fourniture des services de navigation aérienne dans la région Atlantique Sud, les fournisseurs de services de navigation aérienne associés, l'Association du transport aérien international (IATA) et d'autres parties prenantes concernées. Les États membres sont l'Angola, l'Argentine, le Brésil, Cabo Verde, la Côte d'Ivoire, la France, le Ghana, le Maroc, la Namibie, le Portugal, le Sénégal, l'Afrique du Sud, l'Espagne, Trinité-et-Tobago et l'Uruguay. Le Groupe SAT comprend trois principaux organes à savoir le groupe directeur SAT (SAT SG) et deux groupes de travail qui sont le Groupe de gestion de la mise en œuvre (SAT IMG) et le Groupe de supervision de la sécurité (SAT SOG). Plusieurs équipes de gestion des projets ont été créées et placées sous l'autorité de chaque organe avec pour mission de planifier et de mettre en œuvre les décisions du SAT SG.
- 3.42 Les paragraphes 1.4 b) et 2.3 du Manuel de procédures de la SAT disposent que le Groupe régional Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG) et tous les États utilisateurs doivent être informés des développements dans la zone SAT et de l'identification et de la résolution des carences de navigation aérienne dans cette zone. Par ailleurs, le paragraphe 7.1 du Manuel prévoit que le Groupe directeur de la zone SAT (SAT-SG) rend compte à APIRG par l'intermédiaire de son Secrétaire, ainsi qu'à d'autres PIRGs à travers les Bureaux régionaux accrédités de l'OACI
- 3.43 La réunion a noté que les trois organes du Groupe SAT ont organisé plusieurs réunions lors desquelles quelques questions qui requièrent l'attention d'APIRG ont été soulevées, à savoir les domaines de responsabilité et d'applicabilité dans la zone SAT qui semblent être indispensables à la fois pour la supervision de la sécurité et l'harmonisation des projets de mise en œuvre, ainsi que la nécessité pressante de créer un groupe d'analyse des événements de sécurité des services de circulation aérienne qui nécessitent l'implication des experts en la matière des États membres et des organisations de la zone SAT. Par conséquent, la réunion a approuvé le projet de décision et la conclusion ci-après :

Draft Conclusion 7/06: Analyse des événements ATS dans la zone SAT					
Pourquoi :	<i>Il est conclu que, pour soutenir l'analyse des événements ATS dans la zone SAT</i>				
Quoi :	a) <i>L'inclusion des RSOO (AAMAC, BAGASOO, SASO) en tant que membres de la SAT, pour l'examen des événements ATS, est approuvée ; et</i> b) <i>ARMA modifiera les résultats de l'évaluation des risques de collision pour y intégrer les résultats de l'estimation des risques de collision par rapport au niveau de sécurité cible (TLS) pour l'analyse des événements ATS impliquant six des États SAT de la Région AFI.</i>				
Qui :	a) <i>APIRG</i> b) <i>ARMA</i>				
Quand :	a) <i>8 Novembre 2024</i> b) <i>30 octobre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : Manuel de procédure de la SAT amendé Indicateur 2 : les RSOOs AFI impliquées dans l'analyse des événements ATS dans la zone SAT Indicateur 3 : Modification du domaine d'applicabilité de la CRA AFI	Moyens de collecte des données	Moyen 1 : Rapport du SAT SOG Moyen 2 : Rapport du Secrétariat portant sur la Région SAT Moyen 3 : Rapport de l'ARMA ...

Projet de décision 7/07 : Suivi des activités dans la zone SAT					
Pourquoi :	<i>Il a été décidé que, Assurer le suivi en temps opportun de l'impact potentiel des évolutions dans la SAT sur les activités des projets APIRG</i>				
Quoi :	<i>Le Secrétariat surveillera le projet de délimitation de la zone SAT en cours et en rendra compte afin de s'assurer que les projets de surveillance et de mise en œuvre applicables à la SAT sont coordonnés de manière uniforme avec des initiatives similaires dans la région AFI.</i>				
Qui :	<i>Secrétariat</i>				
Quand :	<i>31 octobre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : Activités du de la SAT	Moyens de collecte des données	Moyen 1 : Rapports des organes auxiliaires du Groupe SAT Moyen 2 : Rapport du Secrétariat ...

EXPLOITATION DES AÉRODROMES (SÉCURITÉ, CAPACITÉ ET EFFICACITÉ)

Activités dans le domaine de la sécurité des pistes

- 3.44 Le Secrétariat a présenté les derniers développements relatifs à la sécurité de piste, en particulier la publication de la 2^{ème} édition du Plan d'action mondial pour la sécurité de piste (GRSAP) et de la 1^{ère} édition du Programme régional de sécurité aérienne (RASP). Les membres de l'équipe de projet de l'équipe de sécurité de piste qui étaient présents à la réunion ont été chargés d'examiner les dispositions du GRASP et du RASP afin de confirmer l'alignement.
- 3.45 La réunion a demandé à l'Équipe du projet sur la sécurité de piste de réviser son mandat afin d'y incorporer les dispositions du GRSAP et du RASP. La réunion a également demandé au à l'équipe projet d'élaborer un plan d'action régional pour la sécurité de piste qui sera soumis à la réunion AAO/SG8 pour examen.
- 3.46 Le Secrétariat a informé les participants qu'une activité de l'équipe de sécurité de piste a eu lieu à Maputo, au Mozambique, du 1^{er} au 4 juillet 2024, avec le soutien des membres de l'équipe de sécurité des pistes. Le Secrétariat a également informé les participants qu'un atelier de l'équipe de sécurité de piste (RST) pour les États ESAF est prévu du 24 au 26 septembre 2024 à Eswatini, et qu'un webinaire sur la performance opérationnelle de la RST est prévu pour les États WACAF à une date à déterminer.
- 3.47 Le Secrétariat a également rappelé la conclusion 22/19 d'APIRG/22, qui demandait aux États de veiller à la mise en place d'équipes efficaces de sécurité de piste sur leurs aéroports internationaux. Seuls 41 aéroports internationaux sur 116 ont établi des RST, ce qui ne représente que 35,34 % dans les régions ESAF et WACAF.
- 3.48 La réunion a noté la lenteur de la mise en place des RST et a recommandé d'intensifier les activités en coordination avec les partenaires de la sécurité des pistes tels que l'IATA et l'ACI. La réunion a également appelé les RSOO à soutenir les bureaux régionaux de l'OACI dans ces activités.

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

- 3.49 L'équipe de projet d'A-CDM a présenté les progrès enregistrés dans l'élaboration du document du projet qui comprend une démarche pour la mise en œuvre de l'A-CDM dans la région. Cette démarche comprend des critères pour la hiérarchisation des aéroports afin de soutenir la mise en œuvre de l'A-CDM sur la base des données de densité du trafic disponibles sur la plateforme iSTARS de l'OACI.
- 3.50 La réunion a été également informée que l'équipe du projet a élaboré un projet de Guide de mise en œuvre afin de garantir l'harmonisation et de réduire la duplication des efforts. Le Guide comprend les dispositions pour l'harmonisation de l'A-CDM B0/1 « Échange d'informations A-CDM » qui renforcera la prise de décision en collaboration aux aéroports entre les parties prenantes des aéroports.

3.51 La réunion a pris note des progrès de l'équipe de projet A-CDM et l'a invité à concevoir un modèle d'analyse des écarts de mise en œuvre et les documents génériques de mise en œuvre afin de faciliter les activités de mise en œuvre de l'A-CDM. Un atelier de validation sera organisé au plus tard le 30 octobre 2024 pour examiner les modèles et les documents génériques qui ont été élaborés. Le document projet et le guide de mise en œuvre figurent en **Appendice 14** dans le présent rapport.

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

3.52 La réunion a également été informée que le taux de certification des aérodromes s'était amélioré, passant de 38 % à 43 % dans la région. L'équipe du projet de certification des aérodromes a informé la réunion des progrès réalisés dans la révision de l'approche visant à accélérer le rythme des activités de certification des aérodromes. Les stratégies proposées comprenaient l'encouragement des États à revoir leur liste d'aérodromes dans le Plan de navigation aérienne (ANP). L'équipe du projet a également suggéré d'accroître l'assistance à distance aux États en mettant l'accent sur l'élaboration de la documentation.

3.53 Dans le but de renforcer les capacités des États en matière de certification des aérodromes, l'équipe du projet a exhorté les Bureaux régionaux de l'OACI, les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), l'IATA et l'ACI à renforcer leur appui aux programmes de renforcement des capacités et aux activités d'assistance technique.

3.54 La réunion a également appelé les États qui ne l'ont pas encore fait à s'engager pour la mise en œuvre intégrale de leurs plans d'actions correctives (CAP) et à participer activement aux initiatives de renforcement des capacités. La réunion en outre a invité les organisations régionales à faciliter l'échange d'expertise et de ressources entre les États membres. L'équipe du projet a informé la réunion que le document de projet était en cours de révision à la suite de la formation sur l'élaboration et l'estimation des coûts des projets. Le document sera soumis une fois finalisé.

Rapport d'activités de l'équipe du projet de formation et des qualifications

3.55 L'équipe du projet de formation et des qualifications a rappelé que la réunion AAO/SG6 avait recommandé que le document du projet soit actualisé pour y intégrer les observations des exploitants d'aérodromes relatives à l'enquête qui a été réalisée. L'équipe du projet a inclus les données sur les exploitants d'aérodromes dans les résultats attendus du projet. La réunion a également été informée qu'une enquête avait été menée auprès des concepteurs de cours et des instructeurs qui jouent un rôle déterminant dans la mise en œuvre du projet. La réunion a également noté la nécessité pour l'équipe du projet d'inclure dans l'enquête une initiative de renforcement des capacités afin d'assurer la durabilité des experts des aérodromes. L'équipe du projet a examiné le descriptif de projet et sera soumis aux bureaux régionaux de l'OACI une fois que toutes les propositions auront été incorporées.

3.56 L'équipe du projet de formation et de qualification a également indiqué à la réunion qu'il était nécessaire d'ajouter d'autres membres à l'équipe du projet.

Composition des équipes du projet d'exploitation des aérodromes (AOP)

- 3.57 La réunion a noté que la liste des membres de l'équipe du projet AOP n'était pas à jour puisqu'elle comprend des représentants des États partis en retraite ou des membres inactifs. Par ailleurs, les noms de certains membres actifs ne figurent pas dans la liste. La réunion a recommandé d'actualiser la liste. Le Secrétariat est chargé d'assurer le suivi avec les États et les organisations au moyen de lettres de rappel sur la nécessité de mettre la liste à jour.

POINT 4 : PLAN RÉGIONAL DE NAVIGATION AÉRIENNE

Mise à jour de l'eANP de la Région AFI

- 4.1 La réunion a été informée sur le processus d'amendement en cours des Volumes I et II du Plan de navigation aérienne (ANP). Il a été rappelé aux délégués que toutes les modifications apportées aux Volume I et II de l'ANP doivent être effectuées conformément au processus des propositions d'amendement (PfA).
- 4.2 La réunion a noté qu'aux mois d'avril et mai 2024, l'OACI a organisé deux ateliers de sensibilisation sur le Volume I et le Volume II de l'ANP et le PfA de l'ANP. Les États ont été invités à fournir des informations exactes et concordantes dans les sections pertinentes des deux volumes pour permettre une gestion efficace de la proposition d'amendement. Toutefois, il a été relevé que plusieurs États n'ont pas fourni les informations attendues ou que les informations fournies sont soit incomplètes soit incohérentes avec le contenu de leurs AIP.
- 4.3 La réunion a exhorté les États qui ne l'ont pas encore fait à fournir activement les informations nécessaires pour permettre l'achèvement et la soumission de la proposition d'amendement des Volume I et II de l'ANP. La réunion a ensuite appelé le Secrétariat à assurer la finalisation de l'amendement des volumes I et II du plan régional de navigation aérienne (eANP) et à maintenir à jour les trois volumes du plan régional de navigation aérienne d'ici le 31 octobre 2025.

Rapport annuel de navigation aérienne

- 4.4 La réunion a été informée des progrès enregistrés dans la publication du rapport annuel sur la navigation aérienne de la Région AFI. Il a été noté que la première édition du Rapport annuel de navigation aérienne (AANR 1) a été publiée le 31 décembre 2023 conformément aux directives de la réunion APIRG/26. La réunion a noté aussi que le rapport AANR1 a été envoyé à toutes les parties prenantes sous format électronique et publié sur les sites web des Bureaux ESAF et WACAF de l'OACI. Des imprimés du rapport AANR1 ont également été distribués lors de la neuvième Semaine AFI de l'aviation qui s'est tenue en juillet 2024 à Libreville (Gabon).
- 4.5 La réunion a été informée que la deuxième édition du rapport annuel de navigation aérienne était en cours d'élaboration par l'équipe. Il a été souligné que la deuxième édition sera axée sur la mise en œuvre de l'ASBU dans la région AFI et que le formulaire de collecte des données a été envoyé aux États et aux organisations pour la collecte des informations relatives aux initiatives et aux projets de modernisation de leurs services et installations de navigation aérienne. Toutefois, la réunion a souligné le faible nombre des réponses reçues des États et a appelé par conséquent les États à coopérer en fournissant les informations sur les initiatives locales afin de permettre la publication effective et en temps opportun du deuxième AANR.

POINT 5 : CARENCES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Gestion des carences de navigation aérienne

- 5.1 La réunion a été informée que depuis la mise en service de la plateforme AANDD en 2023, aucun État ni organisation n'y a soumis de rapport sur les carences. La réunion a été également informée que deux ateliers ont été consécutivement organisés, sur les carences de navigation aérienne et la gestion de l'AANDD, aux mois d'avril et mai 2024 dans les locaux du Bureau WACAF pour former les coordonnateurs à l'utilisation de la plateforme. Les ateliers ont été organisés en mode hybride en anglais et en français.
- 5.2 La réunion a encouragé les États et les organisations à tirer efficacement profit des nombreux avantages de la plateforme AANDD qui est à la fois un outil de compte rendu national et un outil de référence pour la prise de décisions.
- 5.3 La réunion a invité en outre les États et les organisations qui ne l'ont pas encore fait à désigner et à former leurs coordonnateurs nationaux de l'AANDD ; et ensuite à créer et à rendre opérationnel leur comité national sur les carences de navigation aérienne.

POINT 6 : ACTIVITÉS DEVANT ÊTRE COORDONNÉES AVEC LES SST DU RASG-AFI

Activités relatives à l'espace aérien devant être coordonnées avec le RASG-AFI

6 Matériel d'orientation relatifs au RVSM

- 6.1 La réunion a été informée des activités en cours de ARMA pour la Région AFI. Il a été noté qu'ARMA a élaboré le matériel d'orientation relatifs au RVSM pour la région AFI sur la base du matériel d'orientation Européen pour la certification et l'exploitation des aéronefs dans l'espace aérien RVSM Européen et qui serait avantageux d'adopter pour la région AFI.
- 6.2 L'objectif de ces matériels d'orientation est d'harmoniser les exigences du RVSM dans la région AFI vu les faibles niveaux de conformité et de compréhension des divers rôles par les parties prenantes en ce qui concerne la conformité régionale en matière de RVSM. La réunion a noté la nécessité pour le RASG-AFI de sensibiliser ses membres aux dispositions du document d'orientation et a demandé au secrétariat d'accroître la conformité aux exigences opérationnelles du RVSM.
- 6.3 Il a été rappelé à la réunion que le document en cours d'élaboration depuis juillet 2022 est une version révisée du Doc 9937. Par conséquent, les États ont été exhortés à l'examiner et à y apporter leurs contributions. Ce projet de matériel d'orientation figure dans l'**Appendice 15** au présent rapport. La réunion a formulé le projet de conclusion ci-après afin de soutenir la proposition :

Projet de Conclusion 7/08: Matériel d'orientation pour la surveillance continue de l'espace aérien RVSM de la Région AFI					
Pourquoi :	<i>Il est conclu que pour renforcer les capacités des États à surveiller l'espace aérien RVSM au-dessus de leurs territoires.</i>				
Quoi :	<i>a) Les États devront examiner le projet de matériel d'orientation et y apporter des contributions</i> <i>b) ARMA devra soumettre la version finale des matériel d'orientation pour approbation par APIRG.</i>				
Qui :	<i>a) États</i> <i>b) ARMA</i>				
Quand :	<i>a) 30 mars 2025</i> <i>b) 30 Juillet 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : Les observations des États sont reçues Indicateur 2 : Le matériel d'orientation finalisé	Moyens de collecte des données	Moyen 1 : Lettres de réponse des États Moyen 2 : Rapport du Sous-groupe AAO SG/8

Système ADS-B de surveillance du maintien de l'altitude dans l'espace aérien RVSM

- 6.4 La réunion a été informée du projet d'ARMA consistant à utiliser les données de l'ADS-B pour la surveillance du maintien de l'altitude dans l'espace aérien RVSM dans la région AFI au moyen du calcul de l'erreur du système altimétrique. Le recours à cette méthode requiert l'équipement des aéronefs en ADS-B et leur exploitation dans une région où la surveillance ADS-B est appliquée.
- 6.5 Il a été rappelé que par sa conclusion 22/40, la réunion APIRG/22 a prié les États et les exploitants d'aéronefs de veiller à ce que les appareils exploités dans l'espace aérien RVSM dans la région AFI soient équipés du transpondeur ADS-B sur la fréquence 1090 (squitter long) au plus tard en juin 2023 ; et que tous les appareils volant dans l'espace aérien de la région AFI soient équipés du transpondeur ADS-B sur la fréquence 1090 (squitter long) au plus tard en janvier 2025.
- 6.6 La réunion a examiné le niveau actuel d'équipement de la flotte qui utilise l'espace aérien RVSM dans la région AFI, surtout les aéronefs basés en Afrique. Il a été noté qu'il n'existe pas de statistiques à jour disponibles permettant d'évaluer l'état de préparation des États et des usagers de l'espace aérien. Toutefois, il a été rappelé que certains États de la région AFI ont déjà publié l'AIC rappelant l'obligation de doter les appareils de l'ADS-B au plus tard au mois de juin 2025. La réunion a rappelé la Conclusion 22/40 d'APIRG sur l'obligation d'emport de l'ADS-B et a noté que la date d'entrée en vigueur était dépassée avec une très faible avancée. Les usagers 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 indiqué qu'ils devaient mettre en place un cadre réglementaire pour le mandat ADS-B et publier la circulaire d'information aéronautique correspondante. Afin d'améliorer la mise en œuvre et d'intégrer la demande des parties prenantes, le projet de conclusion ci-après a été formulé à cet effet :

Projet de conclusion 7/09 : Mise en œuvre de la surveillance du maintien d'altitude par ADS-B en espace aérien RVSM AFI					
Pourquoi :	<i>Il est conclu que pour permettre une surveillance effective du maintien de l'altitude des aéronefs dans l'espace aérien RVSM dans la Région AFI,</i>				
Quoi :	<ul style="list-style-type: none"> a) ARMA réalise une enquête sur la proportion d'aéronefs équipés ADS-B sur la fréquence 1090 Mhz (squitter long) ; b) Les Etats doivent fixer un nouveau délai pour l'installation obligatoire de l'ADS-B sur tous les nouveaux aéronefs exploités dans l'espace aérien RVSM dans la région AFI ; et c) Les aéronefs non équipés ADS-B et exploités dans l'espace aérien RVSM dans la région AFI doivent se conformer à l'exigence de se doter obligatoirement de l'ADS-B. 				
Qui :	<ul style="list-style-type: none"> a) ARMA b) États c) Usagers de l'espace aérien d) 				
Quand :	<ul style="list-style-type: none"> a) 30 mars 2025 b) 31 décembre 2026 c) 31 décembre 2028 				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : L'enquête est réalisée Indicateur 2 : Les États publient l'AIC relative à l'obligation d'équiper les aéronefs de l'ADS-B Indicateur 3 : Les aéronefs non équipés de l'ADS-B procèdent à une installation par adaptation de ce système	Moyens de collecte des données	Moyen 1 : Rapport de l'enquête Moyen 2 : Enregistrement de l'AIC de l'État Moyen 3 : Rapport ARMA

Nord magnétique et Nord vrai.

- 6.7 L’Afrique du Sud a informé la réunion qu’elle était membre de du groupe consultatif sur le nord vrai de l’OACI (TRUE-AG) chargé d’examiner les questions relatives à la proposition de remplacer l’utilisation du nord magnétique par le nord vrai comme système de référence pour les opérations de suivi de cap et de trajectoire.
- 6.8 La réunion a également été informée qu’une enquête avait été lancée par le groupe et que les États étaient tenus de transmettre les résultats de l’enquête au group consultatif avant le 31 octobre 2022, qui était devenu caduque. Les résultats de l’enquête pourront être utilisés pour aider l’OACI à élaborer des plans et des stratégies pour passer du système de référence magnétique au système de référence du Nord vrai pour le suivi de cap et de trajectoire dans les opérations aériennes. La réunion a noté la nécessité d’une coordination entre APIRG et RASG-AFI sur le sujet lorsque la proposition arrivera à maturité pour la mise en œuvre.

POINT 7 : DIFFICULTÉS DE MISE EN ŒUVRE RENCONTRÉES PAR LE SOUS-GROUPE

Difficultés de mise en œuvre rencontrées dans le domaine de la planification et d’exploitation d’aérodrome (AOP)

- 7.1 La séance de travail par groupes consacrée à la planification et l’exploitation d’aérodrome (AOP) s’est penchée sur les difficultés de mise en œuvre rencontrées, y compris celles liées à la conception et à l’élaboration de projets. La réunion a relevé qu’un webinaire a été organisé sur la question, mais qu’il était encore nécessaire d’organiser un autre webinaire afin de renforcer les capacités des membres de l’équipe du projet. La réunion a demandé au Secrétariat d’organiser un webinaire sur la question Pour renforcer les capacités dans la région.
- 7.2 La réunion a noté en outre que certains membres de l’équipe du projet ont quitté les autorités de l’aviation civile ou les fournisseurs de services de navigation aérienne sans être remplacés au sein de l’équipe de projet. Ce qui a eu pour effet d’accentuer la charge de travail des experts en charge des activités du projet. La réunion a appelé les Etats et les Organisations à renforcer leurs capacités afin de disposer de suffisamment d’experts pour soutenir les activités régionales.

Difficultés de mise en œuvre rencontrées dans les opérations d’espace aérien

- 7.3 La réunion a noté que le nombre d’experts qui soutiennent ses activités concernant les projets ATM/SAR diminue depuis quelques années. Cette situation est due aux départs qui ne sont pas remplacés dans les États et aux capacités insuffisantes des experts dans les États pour soutenir le Sous-groupe. Certains experts sont aussi engagés dans les activités des États, ce qui pourrait ne pas leur laisser suffisamment de temps à consacrer aux activités du Groupe. Par ailleurs, il a été relevé qu’il n’existe pas de statistiques officielles sur le nombre d’experts disponibles dans la région susceptibles de permettre une utilisation efficace des ressources humaines pour soutenir les projets d’APIRG.

Projet de Décision 7/10: Répertoire d'experts AAO					
Pourquoi :	<i>Il est décidé que pour permettre une mise en œuvre effective des services et installations de navigation aérienne dans la région,</i>				
Quoi :	<i>Le Secrétariat crée un répertoire dynamique d'experts de l'espace aérien et des opérations d'aérodrome pour soutenir l'efficacité et la continuité des projets d'APIRG.</i>				
Qui :	<i>Secrétariat,</i>				
Quand :	<i>31 octobre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : Répertoire d'experts créé	Moyens de collecte	Moyen 1 : Rapport d'APIRG

- 7.4 La réunion a également noté que plusieurs situations de contingence ATM se sont produites dans la région AFI depuis 2022, en l'occurrence dans l'espace aérien de l'ASECNA, ainsi qu'au Soudan, au Gabon, au Niger et en Érythrée entraînant de perturbations considérables du courant normal de trafic. Il a été souligné que les plans de mesures d'exception n'ont pas été convenablement activés par les ANSP et les États à cause des écueils liés aux incohérences entre les plans de mesures d'exception, du manque de préparation, de l'absence de coordination et de l'ambiguïté de la définition des responsabilités aux niveaux régional et national. À la lumière de ce qui précède, la réunion a formulé la décision suivante afin de mieux sensibiliser les points focaux de l'État sur la planification et les dispositions de contingences ATM

Projet de Décision 7/11: Sensibilisation aux situations de contingence ATM					
Pourquoi :	<i>Il est décidé que pour sensibiliser davantage les points focaux des États et les organisations à la planification et la gestion des situations de contingence ATM,</i>				
Quoi :	<i>Le Secrétariat organisera au moins un atelier de sensibilisation sur la planification et la gestion des contingences ATM pour la région AFI.</i>				
Qui :	<i>Secrétariat</i>				
Quand :	<i>30 juin 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : Atelier organisé	Moyens de collecte des données	Moyen 1 : Rapport du Secrétariat à la réunion AAOSG/8

POINT 8 : RECOMMANDATIONS/PROPOSITIONS DE MESURES À PRENDRE PAR LE SIÈGE DE L'OACI

- 8.1 La réunion a relevé que certaines formations conçues par l'OACI sont en Anglais. Plusieurs États des régions ESAF et WACAF parlent l'anglais ou le français, tandis que d'autres parlent le portugais ou l'espagnol. La réunion a recommandé que les formations conçues par l'OACI le soient en au moins deux langues, à savoir l'anglais et le français, pour répondre aux besoins de la plupart des États.

POINT 9 : EXAMEN DU MANDAT ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL DU SOUS-GROUPE

Mandat du Sous-groupe

- 9.1 Le Secrétariat a rappelé la décision 4/04 — Amélioration de la structure d'APIRG et du RASG-AFI, adoptée par la séance conjointe des réunions APIRG/25 et RASG-AFI/8 qui a chargé les secrétaires des deux groupes d'étudier la faisabilité de la fusion d'APIRG et du RASG-AFI en une seule entité et de présenter les résultats de cette réflexion à la prochaine réunion des deux entités.
- 9.2 Le Secrétariat a fait le point sur les travaux d'amélioration de la structure d'APIRG et du RASG-AFI.
- 9.3 La réunion a été informée que le projet de manuel de procédures de la nouvelle structure a été élaboré et sera communiqué aux États et aux organisations. Les États et les organisations sont exhortés à examiner ce projet de manuel de procédures qui comprend le mandat de AAO/SG, et à formuler des avis, au besoin.

Programme de travail du Sous-groupe

- 9.4 Le Secrétariat a présenté le futur programme de travail proposé du Sous-groupe AAO qui met en lumière les principales activités à réaliser, notamment la coordination avec les équipes de projet, l'examen de l'avancement des projets, et les activités préparatoires de la réunion AAO/SG8 qui devraient se tenir au milieu de l'année 2025. La réunion s'est accordée sur le programme de travail proposé pour le Sous-groupe AAO qui figure dans l'**Appendice 16** du présent rapport. Le projet de décision suivant est formulé.

Projet de décision 7/12 : Futur programme de travail du Sous-groupe AAO					
Pourquoi :	<i>Il est décidé que pour permettre au Sous-groupe AAO de soutenir efficacement APIRG dans l'exercice de ses fonctions.</i>				
Quoi :	<i>Le futur programme de travail du Sous-groupe est approuvé.</i>				
Qui :	<i>APIRG</i>				
Quand :	<i>7 novembre 2024</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : NA	Moyens de collecte	NA

POINT 10 : EXAMEN DES PROJETS DE CONCLUSION/DÉCISION/MESURES À PRENDRE DE LA SEPTIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE L'EXPLOITATION DE L'ESPACE AÉRIEN ET DES AÉRODROMES (AAO/SG7)

10.1 La réunion a examiné et adopté les projets de conclusions et de décisions ainsi que les mesures convenues par le Sous-groupe de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien pour favoriser la mise en œuvre des conclusions et décisions en suspens.

POINT 11 : QUESTIONS DIVERSES

11.1 Il n'y avait pas d'autres questions à examiner par le sous-groupe.

Cérémonie de clôture

11.2 Le Président par intérim du Sous-groupe a dressé un récapitulatif des délibérations de la réunion et de ses principaux résultats.

11.3 La réunion a été officiellement close par le Directeur régional adjoint du Bureau ESAF de l'OACI. Dans son discours de clôture, M. Arthémon Ndikumana, a rappelé le plan stratégique appelés à remplacer les Objectifs stratégiques actuels.

11.4 Il a exprimé sa gratitude à l'endroit des États et des organisations ayant pris part à la réunion et les a remerciés pour le soutien constant apporté aux initiatives et aux activités de l'OACI. Il a souligné la nécessité d'avoir des versions actualisées des Volumes I, II et III de l'eANP de la Région AFI et de rendre compte en permanence de la mise en œuvre des éléments ASBU.

11.5 Il a remercié les Présidents par intérim pour leur précieuse contribution à la réussite de la septième réunion du Sous-groupe AAO. Il a également remercié les participants pour leurs contributions et pour la qualité des délibérations dont le but est de résoudre les problèmes de la navigation aérienne dans la Région AFI. Il leur a souhaité un bon voyage retour dans leurs pays respectifs.

---- FIN-----