

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



LE GROUPE RÉGIONAL DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE DE L'AFI (APIRG)

RAPPORT DE LA TROISIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE « EXPLOITATION DES ESPACES AÉRIENS ET DES AÉRODROMES »

(AAO/SG3)

(Réunion virtuelle, du 3 au 5 août 2020)

Les opinions exprimées dans le présent rapport doivent être considérées comme celles de l'AAO/SG de l'APIRG et non de l'Organisation. Le présent rapport sera toutefois soumis à l'APCC et à l'APIRG et toute mesure officielle prise sera publiée en temps utile sous forme de supplément au rapport.

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

TABLE DES MATIERES

PARTIE I - HISTORIQUE DE LA RÉUNION Error! Bookmark not defined.

1 LIEU ET DUREE..... **Error! Bookmark not defined.**

2 OUVERTURE..... **Error! Bookmark not defined.**

3 PRESENCE **Error! Bookmark not defined.**

4 RESPONSABLES ET SECRETARIAT **Error! Bookmark not defined.**

5 LANGUES ET DOCUMENTATION... **Error! Bookmark not defined.**

6 ORDRE DU JOUR..... **Error! Bookmark not defined.**

PARTIE II : RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR ... Error! Bookmark not defined.

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR: ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR DE L'AAO/SG ET ELECTION DU PRESIDENT ET DU VICE-PRESIDENT **Error! Bookmark not defined.**

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR: EXAMEN DES CONCLUSIONS/DECISIONS APPLICABLES A L'AAO/SG **Error! Bookmark not defined.**

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR: PLANIFICATION ET MISE EN OEUVRE..... **Error! Bookmark not defined.**

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR: PLAN DE NAVIGATION AERIENNE DE L'AFI (DOC 7474)..... **Error! Bookmark not defined.**

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR: FORMULAIRES DE RAPPORT DE NAVIGATION AERIENNE DE L'AFI **Error! Bookmark not defined.**

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR: BASE DE DONNÉES DES LACUNES EN MATIÈRE DE NAVIGATION AÉRIENNE DE L'AFI **Error! Bookmark not defined.**

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR: CONTRIBUTION DE L'AAO/SG AU PREMIER RAPPORT ANNUEL SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE DE LA RÉGION AFI (ANR)..... **Error! Bookmark not defined.**

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR: MANDAT, COMPOSITION ET PROGRAMME DE TRAVAIL FUTUR DU SUB-GROUPE DE L'AAO **Error! Bookmark not defined.**

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR: DIVERS (AOB) **Error! Bookmark not defined.**

TABLE DES MATIÈRES

	PARTIE I - HISTORIQUE DE LA RÉUNION	1
1	LIEU ET DURÉE	1
		2
3	LES RESPONSABLES ET LE SECRÉTARIAT	2
4	LANGUES ET DOCUMENTATION	2
5	ORDRE DU JOUR	2
	PARTIE II : RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR	3
	POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR DE L'AAO/SG ET ELECTION DU PRESIDENT ET DU VICE-PRESIDENT	3
	POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES CONCLUSIONS/DÉCISIONS DE L'APIRG APPLICABLES A L' AAO/SG	4
	POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : PLANIFICATION ET MISE EN ŒUVRE.....	4
	POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE DE L'AFI (DOC 7474).....	16
	POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : FORMULAIRES DE RAPPORT DE NAVIGATION AÉRIENNE DE L'AFI.....	16
	POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : BASE DE DONNÉES DES LACUNES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE DE L'AFI.....	17
	POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : CONTRIBUTION DE L'AAO/SG AU PREMIER RAPPORT ANNUEL SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE DE LA RÉGION AFI (ANR)	18
	POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : MANDAT, COMPOSITION ET PROGRAMME DE TRAVAIL FUTUR DU SOUS GROUPE DE L' AAO.....	19
	POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR : DIVERS (AOB).....	19

LISTE DES**PROJETS DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DE L'AAO/SG3**

- Projet de décision 3/01 :** Élection du Président et/ou du Vice-président
- Projet de décision 3/02 :** Création d'une Equipe de gestion de projet du Plan directeur ATM de l'AFI (AAMP PMT)
- Projet de conclusion 3/03 :** Priorité à la mise en œuvre de l'Espace aérien avec libre choix de route
- Projet de décision 3/04 :** Inclusion de nouveaux États dans l'équipe de gestion du projet d'étude de cas sur l'espace aérien avec libre choix de route en Afrique de l'Est
- Projet de conclusion 3/05 :** Retour de données RVSM et rapports sur les grands écarts de hauteur
- Projet de conclusion 3/06 :** Mise en œuvre des recommandations des TAG et ATAG
- Projet de conclusion 3/07 :** Mise en œuvre de la PBN
- Projet de conclusion 3/08 :** Développement du plan PBCS de la région de l'AFI et mise en place de l'équipe de mise en œuvre de la PBCS
- Projet de décision 3/09 :** Nomination de Points de contact SAR au niveau des Etats
- Projet de conclusion 3/10 :** Amélioration de la coordination civilo/militaire
- Projet de conclusion 3/11 :** Processus et procédures concernant les Autorisations de survol
- Projet de conclusion 3/12 :** Mise en œuvre des projets d'exploitation d'aérodrome et des modules ASBU
- Projet de décision 3/13 :** Mise en œuvre des projets d'exploitation d'aérodrome et des modules ASBU
- Projet de conclusion 3/14 :** Amendement aux règlements relatifs à l'Appendice 14 et aux PANS-Aérodromes
- Projet de conclusion 3/15 :** Recommandations du CART relatives aux activités de l'AAO/SG
- Projet de conclusion 3/16 :** Approbation du questionnaire de sondage concernant la réalisation de l'Analyse des lacunes en matière d'infrastructures de navigation aérienne
- Projet de décision 3/17 :** Collecte de données concernant l'Analyse des lacunes en matière de navigation aérienne
- Projet de conclusion 3/18 :** Mise en place d'un mécanisme de rapports concernant la navigation aérienne
- Projet de conclusion 3/19 :** Approbation du processus de gestion des AANDD et des domaines de rapport minimaux et désignation des points focaux AANDD
- Projet de conclusion 3/20 :** Nomination relativement aux principaux membres de l'AAO/SG
- Projet de décision 3/21 :** Composition des principaux membres du SG de l'AAO

Projet de décision 3/22 : Adoption du mandat, de la composition et du programme de travail de l'AAO/SG

APPENDICES :

Appendice 1	Liste des participants
Appendice 2	État d'avancement de la mise en œuvre des Conclusions et Décisions de l'APIRG/22
Appendice 3	Ensemble de Projets initiaux du sous-groupe APIRG
Appendice 4	Équipe de gestion de Projet du Plan directeur ATM de l'AFI
Appendice 5	Projet de CONOPS FRA de l'AFI
Appendice 6	Plan d'action de mise en œuvre du Sous-groupe Espace aérien
Appendice 7 (A,B)	Équipes de projet pour l'exploitation des aérodomes
Appendice 8	Questionnaire d'analyse des lacunes et méthodologie
Appendice 9	Version initiale du cadre BBB
Appendice 10	Processus de modification de l'ANP
Appendice 11	Ensemble des ANRF
Appendice 12	Mandat de l'AAO/SG
Appendice 13	Calendrier provisoire des activités de l'AAO/SG
Appendice 14	Modèle de plans de mise en œuvre de PBN
Appendice 15	Processus de gestion des AANDD
Appendice 16	Domaines minimaux de rapport

PARTIE I - HISTORIQUE DE LA RÉUNION

1 LIEU ET DATE

1.1 La troisième réunion du Sous-groupe des opérations de l'espace aérien et des aérodromes de l'APIRG (AAO SG/3) s'est tenue virtuellement, du 3 au 5 août 2020.

2 OUVERTURE

La réunion a été ouverte par M. Barry Kashambo, Directeur régional du Bureau régional de l'Afrique orientale et australe, avec des remarques de M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur régional du Bureau régional de l'Afrique occidentale et centrale. M. Kashambo a remercié les participants ainsi que leurs administrations respectives d'avoir facilité leur participation et a attiré l'attention de la réunion sur les défis actuels de la pandémie COVID-19, qui a affecté le monde entier et en particulier l'industrie aéronautique. Il a indiqué que si la priorité immédiate était de protéger les personnes en limitant la propagation de la COVID-19, et en reconnaissant que le virus nécessite une réponse environnementale solide, l'OACI était prête à fournir un soutien aux États membres dans la mise en œuvre des dispositions du rapport CART de l'OACI et des mesures importantes d'orientation au décollage en vue d'un redémarrage, d'un rétablissement et d'une résilience après la COVID-19.

2.2 Il a rappelé que la Décision 19/48 de l'APIRG appelait à une réorganisation de l'APIRG et de ses méthodes de travail afin de donner effet aux résultats de la Réunion régionale spéciale sur la navigation aérienne de en Afrique-Océan Indien (Spécial AFI RAN) et de la douzième conférence sur la navigation aérienne. Cela a abouti à la création du sous-groupe « Exploitation de l'espace aérien et des aérodromes » (AAO/SG), doté d'un mandat spécifique, axé sur l'approche de la mise en œuvre des projets, liée à la sécurité et à l'efficacité de l'exploitation de l'espace aérien et des aérodromes, en lien avec la PBN, l'ASBU et d'autres Normes et Pratiques recommandées de l'OACI. En outre, le document APIRG/22 a noté les divers défis auxquels l'AAO/SG est confronté, notamment l'opérationnalisation de la structure et de la méthodologie de travail de l'APIRG, la mise en œuvre des modules et des projets ASBU approuvés par l'APIRG, ainsi que le manque continu d'informations des États sur la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions.

2.3 M. Kashambo a exhorté la réunion à se concentrer sur l'examen et la mise en œuvre des projets et des modules ASBU identifiés dans le cadre du sous-groupe AAO. Tout aussi importante est la nécessité d'identifier l'expertise et de consolider les ressources au niveau des États, afin de relever ces défis futurs et de garantir que les progrès de la région AFI soient proportionnels à ceux des autres régions de l'OACI, en ce qui concerne la mise en œuvre des dispositions du Plan mondial de navigation aérienne. L'objectif premier devrait être de veiller à ce que l'aviation civile soit renforcée et que les obstacles aux futurs gains de sécurité, d'efficacité et d'environnement dans le domaine de l'aviation soient éliminés dès que possible et de manière rentable.

2.4 Il a souligné que la charge d'identifier les besoins régionaux, de les planifier et de les mettre en œuvre efficacement, en temps utile et de manière rentable pour faciliter le développement de la région, incombe principalement aux États. Le rôle de l'OACI est de coordonner et de soutenir les États, et de fournir des orientations si nécessaire pour parvenir à une mise en œuvre harmonisée aux niveaux régional et mondial.

Enfin, M. Kashambo a réitéré la nécessité de procéder à un examen adéquat des équipes de projet avec la participation et la contribution de tous les États et a appelé à un travail d'équipe dans l'intérêt de la Région AFI.

M. Zo'o Minto'o a exprimé sa satisfaction que l'utilisation de moyens virtuels, telle qu'elle était envisagée dans la structure actuelle de l'APIRG, mais qui avait été difficile à mettre en œuvre, ait finalement été réalisée, dans le cadre de la COVID-19. Il a en outre fait remarquer que cela a également permis à de nombreux participants issus de l'administration de nombreux États/Organisations et à des experts d'horizons divers de participer à la réunion, nous donnant ainsi l'occasion d'exploiter la richesse des connaissances et des expériences disponibles.

3 PRÉSENCE

3.1 Deux cent quarante-trois (243) participants de vingt-huit (28) États de l'AFI et de neuf (9) organisations régionales et internationales ont assisté à la réunion. La liste des participants se trouve à l'**Appendice 1** du rapport.

4 LES RESPONSABLES ET LE SECRETARIAT

4.1 La réunion était présidée par M. Simon Zwane, Directeur principal de la planification de l'ATM pour les services de trafic aérien et de navigation en Afrique du Sud, et M. Mbodj Ndoudory Aliou, Directeur de la sécurité et des normes des aéroports, de l'Autorité de l'aviation civile de Mauritanie. M. Nika Meheza Manzi, Directeur régional adjoint du bureau WACAF, assisté de MM. Albert Taylor, Responsable régional ATM/SAR WACAF, Elisha Omuya, Responsable régional AGA ESAF et Mme Keziah Ogutu, Responsable régional ATM/SAR ESAF, était le Secrétaire de la réunion.

5 LANGUES ET DOCUMENTATION

5.1 Les discussions ont été menées en anglais et en français et la documentation de la réunion a également été publiée dans les deux langues, dans la mesure du possible. Des services de traduction et d'interprétation simultanée ont également été fournis.

6 ORDRE DU JOUR

6.1 L'ordre du jour suivant a été adopté :

Point 1 de l'ordre du jour	Adoption de l'ordre du jour et élection du Président et du Vice-président de l'AAO/SG
Point 2 de l'ordre du jour	Examen des Conclusions/Décisions de l'APIRG applicables à l'AAO/SG
Point 3 de l'ordre du jour	Planification et mise en œuvre (Projets et Modules ASBU) 3.1 Espace aérien (sécurité, capacité et efficacité) 3.2 Exploitation des aéroports (sécurité, capacité et efficacité)
Point 4 de l'ordre du jour	Plan de navigation aérienne de l'AFI (Doc 7474)
Point 5 de l'ordre du jour	Formulaires de compte rendu de navigation aérienne AFI (ANRF)
Point 6 de l'ordre du jour	Base de données AFI sur les lacunes de la navigation aérienne
Point 7 de l'ordre du jour	Rapport sur la navigation aérienne de la Région AFI
Point 8 de l'ordre du jour	Mandat, Composition et Programme de travail futur de l'AAO/SG
Point 9 de l'ordre du jour	Rédaction/Adoption des Conclusions/Décisions de l'AAO/SG3
Point 10 de l'ordre du jour	Autres questions (AOB)

7. CONCLUSIONS ET DÉCISIONS- DÉFINITION

7.1 Tous les sous-groupes et équipes de projet de l'APIRG consignent leurs actions sous forme de *Conclusions* et de *Décisions* avec la signification suivante :

- a) Les **conclusions portent sur les** questions qui, conformément au mandat du groupe, méritent directement l'attention des États sur lesquelles l'OACI prendra des mesures supplémentaires

conformément aux procédures établies ; et

- b) Les **Décisions** portent sur des questions qui ne concernent que l'APIRG et ses organes contributeurs.

PARTIE II : RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR DE L'AO/SG ET ÉLECTION DU PRÉSIDENT ET DU VICE-PRÉSIDENT

1.1 La réunion a examiné l'ordre du jour de la troisième Réunion du sous-groupe de l'exploitation de l'espace aérien et des aérodromes de l'APIRG (AAO/SG3), dont une copie a été transmise aux États et aux organisations internationales en tant que pièce jointe à la lettre d'invitation aux États. L'ordre du jour a été adopté sans modification, comme indiqué au *paragraphe 6 de l'historique de la Réunion*.

1.2 La réunion a rappelé que lors de l'AAO/SG1, tenu à Dakar (Sénégal), du 29 au 31 mai 2017, M. Simon Zwane d'Afrique du Sud, a été élu Président tandis que M. Mbodj Ndoudory Aliou de Mauritanie, a été élu Vice-président pour guider les discussions du sous-groupe. Les dispositions du Manuel de procédure de l'APIRG exigeaient donc que l'AAO/SG3 élise un Président et/ou un Vice-président, étant donné que les élus actuels ont terminé leur mandat (deux réunions consécutives). Toutefois, il a été convenu qu'en raison de la situation actuelle occasionnée par la COVID-19 et de la nature virtuelle de la réunion de l'AAO/SG3, la conduite de l'élection serait reportée.

1.3 La réunion a donc décidé de prolonger les mandats de M. Simon Zwane, Directeur principal de la planification ATM, ATNS Afrique du Sud, et de M. Mbodj Ndoudory Aliou, Directeur de la sécurité et des normes en matière d'aérodrome de l'Autorité de l'aviation civile de Mauritanie, en tant que Président et Vice-président du Sous-groupe AAO jusqu'à la prochaine réunion AAO/SG4.

1.4 MM. Simon Zwane et Mbodj Ndoudory Aliou ont apprécié la confiance qui leur a été accordée et se sont engagés à s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en veillant à ce que les travaux du sous-groupe soient guidés et gérés efficacement, afin d'atteindre le résultat souhaité de la réunion. La réunion a convenu du Projet de décision suivant :

Projet de décision 3/01 : élection du Président et/ou du Vice-président

Afin d'orienter les discussions du Sous-groupe et d'atteindre le résultat souhaité de la réunion dans les circonstances actuelles de la COVID-19, les mandats de M. Simon Zwane (Afrique du Sud), Président et de M. Mbodj Ndoudory Aliou (Mauritanie), Vice-président du Sous-groupe, soient prolongés jusqu'à la prochaine réunion de l'AAO/SG.

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES CONCLUSIONS/DÉCISIONS DE L'APIRG APPLICABLES A L'AAO/SG

2.1 La réunion a examiné la liste des Conclusions et Décisions de l'APIRG et du RASG-AFI applicables au sous-groupe de l'AAO. APIRG/22 a adopté 42 Conclusions et 5 Décisions. La réunion a apprécié les progrès réalisés dans la mise en œuvre de certaines Conclusions et Décisions. Afin que l'AAO/SG puisse rendre compte efficacement et en temps utile, la réunion a reconnu la nécessité pour les États d'améliorer le flux d'informations fournies aux bureaux régionaux de l'OACI concernant l'état d'avancement de la mise en œuvre.

2.2 Un petit groupe de travail (SWG) dirigé par le Nigeria et comprenant le Ghana, le Kenya, la Namibie, l'Afrique du Sud, la Zambie, le Zimbabwe, le CANSO, l'IATA, l'IFATCA et l'ASECNA, a été créé et chargé de suivre et de mettre à jour l'état de la mise en œuvre des Conclusions et Décisions de l'APIRG et du RASG- AFI applicables au sous-groupe de l'AAO. Le Secrétariat a été chargé d'établir un mécanisme de contrôle continu concernant le suivi de l'état de la mise en œuvre des Conclusions/Décisions de l'APIRG.

2.3 L'état des Conclusions et Décisions de l'APIRG examinées et mises à jour par la réunion figure à l'**Appendice 2** du présent rapport.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : PLANIFICATION ET MISE EN ŒUVRE (PROJETS ET MODULES ASBU)

La réunion a rappelé la Conclusion 22/01 de l'APIRG/22 sur la *mise en œuvre effective des projets régionaux ANS de l'AFI* et a noté les divers défis auxquels l'AAO/SG est confronté, en particulier la mise en œuvre effective et efficace des projets de l'APIRG. À l'instar des préoccupations soulevées par la conclusion APIRG/21 concernant la lenteur des progrès dans la mise en œuvre des projets ainsi que des modules ASBU, la réunion a souligné la nécessité d'améliorer le flux d'informations des États vers les bureaux régionaux de l'OACI sur l'état d'avancement de la mise en œuvre, en notant qu'à l'heure actuelle, les États continuent de fournir des informations limitées. L'examen de l'état d'avancement de la mise en œuvre des projets AAO/SG est présenté sous forme de tableau et figure à l'**Appendice 3** du présent rapport. Les tableaux indiquent le titre de chaque projet, sa priorité et les modules ASBU correspondants, ainsi que l'état d'avancement de la mise en œuvre à la fin de juin 2020. La réunion a enfin examiné les projets ainsi que la composition des équipes de projets afin d'améliorer l'efficacité de la mise en œuvre.

3.0.1 Les participants à la réunion ont été informés que des concepts et des modalités ont émergés grâce à l'expérience acquise lors de la mise en œuvre de projets similaires dans d'autres régions de l'OACI, notamment dans le domaine de la gestion de l'espace aérien. Compte tenu du fait que peu de progrès ont été réalisés dans la mise en œuvre des projets pour diverses raisons, l'AAO/SG3, en examinant l'état d'avancement de la mise en œuvre, a également examiné la pertinence des projets par rapport au GANP et aux défis régionaux actuels et a déterminé la validité des projets et leur éventuelle fusion, ajustement ou annulation. De même, il a demandé à la réunion d'examiner si l'expertise était facilement disponible dans la région pour tous les projets et, dans la négative, de proposer clairement la marche à suivre.

3.0.2 Le Manuel de procédure de l'APIRG exige que les États désignent des experts qualifiés pour les projets en envoyant une lettre accompagnée d'un curriculum vitae au Secrétariat. Malgré plusieurs conclusions de l'APIRG et les rappels envoyés aux États par le Secrétariat, les États ne désignent pas encore de candidats experts pour participer aux équipes de projet.

Espace aérien - (Sécurité, Capacités et Efficacité)

3.1 Plan directeur ATM d'AFI

3.1.1 Lors de l'examen des Conclusions APIRG/19, 20, 21 et 22 relatives à la mise en œuvre des projets et des modules ASBU, la réunion a noté que toutes les activités énumérées à entreprendre étaient des composantes du Concept opérationnel mondial ATM, pour lequel l'élaboration d'un plan directeur régional complet ATM était nécessaire. Il a été constaté que l'élaboration de ce plan directeur, reprenant les résultats escomptés, et lié de manière appropriée aux plans directeurs ATM nationaux, constituerait une approche plus prudente. À cet égard, la réunion a proposé d'établir une équipe de projet de plan directeur ATM global pour faciliter la mise en œuvre des modules ASBU et atteindre les objectifs prévus concernant les projets ci-dessous :

- Concept d'espace aérien PBN (Conception d'espace aérien) et optimisation de trajectoires de trajet et de l'espace aérien AFI (AORTA) ;
- Exigences opérationnelles concernant le CNS (OPREC) ;
- NAVSPEC et Transition pour les Minimums d'espacement (NASMIT) ;
- Coopération civilo/militaire et séminaire/ateliers FUA ;
- Planification d'urgence et coordination opérationnelle (CPOC) ;

- RVSM et sécurité opérationnelle dans les ATS ; et
- Recherche et sauvetage

Sur la base des discussions ci-dessus, la réunion a formulé le Projet de décision suivant :

Projet de décision 3/02 : Création d'une Equipe de gestion de projet de Plan directeur ATM de l'AFI (AAMP PMT)

Afin de favoriser l'élaboration du Plan directeur ATM de l'AFI nécessaire pour fournir la feuille de route concernant la mise en œuvre d'un système intégré ATM de l'AFI,

- Une Equipe de gestion de projet du Plan directeur ATM de l'AFI (AAMP PMT) est mise en place.**
- La composition et les tâches assignées à l'Equipe de projet figurent à l'Appendice 4 du présent rapport et peuvent inclure tout autre expert identifié de la région.**

3.1.2 ASBU-Nigeria

3.1.3 La réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre des modules ASBU au Nigeria. Tout en reconnaissant les progrès significatifs réalisés dans la mise en œuvre de certains modules, d'autres se trouvaient à différents niveaux du processus. Les principaux défis rencontrés par le Nigeria dans la mise en œuvre des 18 modules du bloc 0 de l'ASBU sont les suivants :

- Financement insuffisant concernant la mise en œuvre du Plan de navigation aérienne et du Plan ASBU ;
- Manque d'intégration du Plan national de navigation aérienne et des Plans nationaux ASBU dans le Plan national de développement économique ;
- Formation et sensibilisation insuffisantes des parties prenantes sur les concepts de GANP et d'ASBU ; et
- Absence de prise de décision et de planification concertées entre les agences aériennes et entre États voisins.

3.1.1 Plan de navigation aérienne de l'Angola

3.1.1.1 L'Angola a fourni des informations sur son projet de « Modernisation du système de navigation aérienne pour l'Angola » conçu par Empresa Nacional de Navegação Aérea (ENNA). Le plan sera basé sur les modules ASBU et l'ANP de l'AFI.

3.1.2 CONOPS concernant la mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de route dans l'AFI

3.1.2.1 La réunion a rappelé la discussion APIRG/21 sur les questions d'amélioration des opérations par le biais de Trajectoires en route améliorées dans le cadre des modules ASBU et a noté avec satisfaction que certaines FIR de l'AFI dans la région mettaient déjà en œuvre des essais de routage gratuits. Il a été observé que la région devrait s'appuyer sur l'expérience acquise dans le cadre d'autres initiatives de ce type, par exemple l'Atlantic Ocean Random Routing Area (AORRA) et l'Arabian Sea Indian Ocean (ASIO) User Preferred Routing (UPR). Il a également été convenu que l'AAO/SG faciliterait les actions de mise en œuvre par les États et les ANSP qui sont prêts à commencer des essais de cheminement gratuit, et coordonnerait ces essais entre les FIR applicables. L'accent a été mis sur l'importance de travailler ensemble pour s'assurer que de grandes portions de l'espace aérien couvrant plusieurs FIR mettent en œuvre le FRA, afin de réaliser des bénéfices significatifs pour les utilisateurs.

3.1.2.2 La réunion a noté que l'épidémie de COVID 19 a eu de graves conséquences sur le secteur de l'aviation, notamment une baisse des recettes provenant des billets d'avion et des redevances aéronautiques des ANSP. Dans ces circonstances difficiles, toutes les parties prenantes du secteur de l'aviation de l'AFI (ANSP des États de l'AFI, utilisateurs de l'espace aérien, OACI, IATA) ont convenu de coopérer, dans le cadre d'une Approche de prise de décision concertée (CDM) et d'introduire de nouvelles améliorations opérationnelles qui :

1. réduiront les coûts d'exploitation des exploitants d'aéronefs (AO),
2. réduiront l'impact environnemental des émissions de CO2 des avions,
3. accroîtront les possibilités de redressement des flux de recettes des ANSP et
4. feront progresser la mise en œuvre de la conclusion 22/36 de l'APIRG/22 sur l'espace aérien avec libre choix de route conformément au module B1-FRTO de l'ASBU.

3.1.2.3 Les bureaux régionaux de l'OACI ont organisé une série de réunions virtuelles avec les parties prenantes (États/services de navigation aérienne, IATA) afin de coordonner et d'aider les États de l'AFI à mettre en œuvre l'espace aérien avec libre choix de route (FRA), les Routes préférentielles des utilisateurs (UPR), les Opérations de routage direct (DRO) et les Opérations tactiques directes (TDO) en fonction de leur infrastructure et de leurs capacités en matière d'ATM, et de discuter des défis associés à la mise en œuvre tels que le personnel ATC, la formation, les communications mobiles aéronautiques, l'infrastructure de surveillance, les outils de détection de conflits des contrôleurs aériens, l'évaluation de la sécurité, etc.

3.1.2.4 Les participants à la réunion ont été informés que les États ayant le potentiel de mettre en œuvre le DRO ont publié des AIC et des NOTAM pour permettre aux DRO de survoler leurs FIR, en coordination avec l'OACI et l'IATA.

3.1.2.5 Compte tenu des SARP de l'OACI, des enseignements tirés de la mise en œuvre actuelle du DRO dans la région AFI et des enseignements tirés de différentes régions du monde, le Secrétariat et l'IATA ont proposé un projet de concept d'exploitation (CONOPS) pour l'espace aérien avec libre choix de route (FRA) qui peut fournir un cadre pour une mise en œuvre sûre et harmonisée du FRA dans les États AFI. Le CONOPS prend en considération la conception de l'espace aérien existant, les procédures opérationnelles, les technologies et le degré de maturité de la gestion des flux de trafic aérien (ATFM) et de l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA). Le projet de CONOPS fournit également un ensemble d'exigences de sécurité pour les fournisseurs de services de trafic aérien (ANSP), afin de les aider à développer leur dossier de sécurité et à commencer la mise en œuvre du FRA au niveau des États.

L'IATA et le Secrétariat ont également collaboré à l'élaboration d'un projet de liste de contrôle concernant l'analyse des lacunes des ANSP afin d'évaluer leur capacité à mettre en œuvre le FRA en fonction de leur infrastructure et de leurs capacités en matière d'ATM. L'ASECNA a informé la réunion des activités en cours concernant le FRA dans certaines FIR et a partagé les expériences acquises à partir de celles-ci.

3.1.2.6 La réunion a donc formulé la Conclusion et la Décision suivantes pour soutenir la mise en œuvre du FRA :

Projet de conclusion 3/03 : Priorité à la mise en œuvre de l'Espace aérien avec libre choix de route

Afin de soutenir la reprise du secteur de l'aviation de l'impact financier après le désinvestissement résultant de la COVID 19, de réduire l'empreinte écologique de l'aviation et de contribuer à la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI, les États sont encouragés à donner la priorité au projet de mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de route (FRA).

Projet de décision 3/04 : Inclusion d'États supplémentaires dans l'équipe de gestion du projet d'étude de cas sur l'espace aérien avec libre choix de route en l'Afrique de l'Est

Afin de faciliter la participation active des régions à l'étude de cas du FRA :

- a) Le sous-groupe approuve l'inclusion d'États supplémentaires dans l'Equipe de gestion du projet, composée des six États d'Afrique de l'Est et des principales parties prenantes partenaires. Le projet de concept d'opérations FRA de l'AFI figure à l'Appendice 5 du présent rapport.
- b) Les États supplémentaires devraient avoir la capacité de fournir une assistance spécialisée à l'équipe de gestion de projet existante. La liste des États supplémentaires, ainsi que le mandat de l'équipe de projet, figurent à l'Appendice 6 du présent rapport.

3.1.3 Rapport RVSM de l'AFI sur l'évaluation des risques de collision 13

3.1.3.1 La réunion a rappelé le mandat de l'ARMA de tenir une base de données sur la conformité de la surveillance du maintien de l'altitude pour tous les aéronefs homologués RVSM dans la région AFI, et la production d'un rapport pour chaque État au moins une fois par an, ou selon les exigences des structures de l'APIRG. Il s'agit d'un processus continu.

3.1.3.2 Les tableaux du rapport CRA/13 qui représentent le risque total de collision verticale contre un TLS de 5×10^{-9} accidents mortels par heure de vol et la liste des rapports CRA ont été présentés à la réunion.

Espace aérien AFI - estimation heures de vol annuelles = 483 110,88 heures <i>(note : heures estimées sur la base des données de l'échantillon de trafic de décembre 2018)</i>			
Source de risque	Estimation des risques	TLS	Remarques
<i>Risque total RMACG 13 (RMACG PRÉCÉDENT)</i>	$58,6 \times 10^{-9}$	$5,0 \times 10^{-9}$	<i>Au-dessus de la TLS</i>
Risque technique	$2,4 \times 10^{-11}$	$2,5 \times 10^{-9}$	En-dessous de la TLS technique
Risque opérationnel	$70,2 \times 10^{-9}$	-	-
Risque total	$75,4 \times 10^{-9}$	$5,0 \times 10^{-9}$	Au-dessus de la TLS

Tableau 1

CRA	TLS	TLS TOTALE VERTICALE DÉPASSÉE D'UN FACTEUR DE
CRA 13 2018	$75,4 \times 10^{-9}$	15,0
CRA 12 2017	$58,6 \times 10^{-9}$	11,7
CRA 11 2016	$36,4 \times 10^{-9}$	7,3
CRA 10 2015	$141,2 \times 10^{-9}$	28,2
CRA 9 2014	$63,7 \times 10^{-9}$	12,7
CRA 8 2013	$31,4 \times 10^{-9}$	6,3
CRA 7 2012	$8,0 \times 10^{-9}$	1,6
CRA 6 2011	$23,2 \times 10^{-9}$	4,7

Tableau 2

3.1.3.3 L'estimation du CRA 13 de 2018 du risque total de collision verticale était de 75,4 x 10-9 accidents mortels par heure de vol, soit 15 fois la TLS vertical total. Elle était environ 1,3 fois plus élevée que celle du CRA 12 de 2017. L'estimation actuelle est quelque peu comparable à l'estimation du CRA 9 de 2014 et égale à environ la moitié de l'estimation du CRA 10 de 2015. Des données ont été fournies par un nombre très limité de FIR/UIR. Seules 15 FIR ont fourni des données et ces données ont été utilisées pour déterminer la fréquence de passage et le nombre d'aéronefs. Une seule FIR/UIR, à savoir Harare, a fourni les données du formulaire 4 de l'ARMA pour l'ensemble des 12 mois. Au total, 132,9 mois de données ont été traités. Cela représente environ 42 % du total qui aurait dû être disponible auprès des 27 FIR/UIR participantes. Il s'agit du pourcentage le plus faible des données fournies pour l'ensemble des CRA. La qualité des informations disponibles a fortement varié.

3.1.3.4 Des inquiétudes ont été exprimées quant aux lacunes persistantes dans la Région AFI, en particulier celles qui affectent la sécurité de l'exploitation des aéronefs. La structure de l'APIRG doit accorder la priorité à l'élimination des lacunes les plus courantes et les plus persistantes. Bien que des efforts aient été faits par l'ARMA pour amener les États à participer et à se conformer aux normes, cette tâche n'a pas été couronnée de succès. La plupart de ces lacunes de longue date n'ont pas été éliminées. Les États suivants n'ont pas été en mesure de respecter les engagements pris lors de la Réunion RAN de l'AFI en 2008.

Lacunes des États en matière de retour des données RVSM

- Addis Abeba
- Asmara
- Lilongwe
- Lusaka
- Mogadishu
- Dar es Salam
- Luanda
- Kinshasa

3.1.3.5 La réunion a été mise à jour sur la ***Conclusion 1/04 d'APIRG/22 et RASG-AFI/5*** combinées: ***Surveillance de l'espace aérien en matière de RVSM***, en notant l'obligation pour les États de fournir des données mensuelles à l'ARMA. En soulignant que la plupart des points focaux RVSM nationaux ont besoin d'une formation sur le type de données requises par l'ARMA, la réunion a formulé la Conclusion suivante:

Projet de conclusion 3/05 : Retour de données RVSM et rapport sur les Grands Ecart de hauteur

Afin d'améliorer le niveau de de compte-rendu des États à l'ARMA :

- a) **l'OACI et l'ARMA organisent un atelier de sensibilisation à l'intention des points focaux nationaux RVSM désignés par les États, qui sont responsables des retours de données RVSM à l'ARMA d'ici à la fin de 2020.**
- b) **les États mènent une enquête approfondie sur tous les incidents signalés de Grands écarts de hauteur.**

Le plan d'action de mise en œuvre détaillé figure à l'Appendice 6 du présent rapport.

3.1.4 État d'avancement de la mise en œuvre des rapports des TAG 11 et 12

3.1.4.1 Les participants à la réunion ont été informés de l'état d'avancement de la mise en œuvre des recommandations lors des réunions des TAG/11 et TAG/12 tenues à Johannesburg, en Afrique du Sud, les 8 mars 2019 et 13 mars 2020 respectivement, lors desquelles des actions de suivi ont été établies selon les informations disponibles au Secrétariat.

3.1.4.2 La réunion du TAG/11 a examiné huit (8) points de l'ordre du jour et les actions à mettre en œuvre par les États et les membres du TAG ont été examinés. La réunion du TAG/12 a examiné l'état d'avancement de la mise en œuvre des recommandations du TAG/11 et a formulé des points d'action supplémentaires dans le cadre du suivi du TAG/11.

3.1.4.3 Le Sous-Groupe, reconnaissant l'importance du rapport de l'AIAG/17 concernant la sécurité de la région AFI, et notant que l'AIAG ne relève pas du mandat de l'OACI, a recommandé que l'OACI coordonne la communication de l'AIAG aux États concernés. Le Sous-Groupe a donc convenu de la Conclusion suivante:

Projet de conclusion 3/06 : Mise en œuvre des recommandations du TAG et de l'AIAG

Afin d'avoir une mise en œuvre harmonisée des recommandations du TAG et de l'AIAG et d'améliorer le niveau de sécurité visé dans l'espace aérien AFI:

- a) **les États informent l'ARMA avec les détails de leurs gestionnaires RVSM nationaux et établissent un mécanisme permettant de garantir que les retours de données mensuelles RVSM et les rapports d'enquête sur les incidents de LHD sont fournis à l'ARMA en temps utile ;**
- b) **les États sont instamment priés de mettre en œuvre les recommandations de l'AIAG/17 et de l'AIAG/18 dans le but de réduire le niveau élevé d'incidents et de fournir un retour d'information aux Bureaux régionaux de l'OACI d'ici le 31 janvier 2021;**
- c) **l'OACI coordonne la communication de l'AIAG aux États identifiés comme présentant des lacunes ; et**
- d) **l'OACI transmet les rapports des TAG 11 et 12 aux États et les invite à mettre en œuvre les recommandations en temps utile.**

3.1.5 *Mise en œuvre par l'ASECNA de l'AMHS AIDC-ADS-B-SBAS*

3.1.5.1 L'ASECNA a présenté à la réunion l'état d'avancement des programmes AMHS, AIDC, ADS-B et SBAS. La réunion a félicité à l'ASECNA pour le rapport d'avancement et a noté que le contenu du document est plus approprié au cadre des activités IIM/SG. Il a été recommandé à l'ASECNA de soumettre le document à la réunion IIM/SG3 qui a le mandat et l'expertise technique pour traiter les questions mises en évidence dans le document.

3.1.6 *Révision du mandat ADS-B de l'AFI*

3.1.6.1 L'Afrique du Sud a présenté des mises à jour sur l'état de la mise en œuvre de la Conclusion 22/41 de l'APIRG sur les Mandats relatifs aux exigences Extended Squitter Aircraft Transponder de l'ADS-B 1090MHz dans la Région AFI, et les difficultés à respecter les délais, y compris les retards consécutifs dus à la COVID-19. La Réunion a convenu avec l'Afrique du Sud de l'importance des questions soulevées et l'a invitée à coordonner ses efforts avec l'IIM/SG qui dispose de l'expertise technique et du cadre nécessaires pour traiter ces questions de manière efficace. Un plan d'action détaillé figure à l'**Appendice 6** du rapport.

3.1.7 *Mise en œuvre de la PBN*

3.1.7.1 La réunion a rappelé la conclusion 22/07 de l'APIRG/22 sur la mise en œuvre de la PBN, selon laquelle *Les États qui ne l'ont pas encore fait sont invités à revoir leurs plans de mise en œuvre de PBN afin de s'assurer :*

- a) *qu'ils sont suffisamment solides et détaillés afin de soutenir de façon efficace la mise en œuvre; et*
- b) *qu'ils sont formellement adoptés au niveau approprié de l'État/du FSNA et sont financés en conséquence.*

3.1.7.2 La réunion a en outre été informée que 15 États de l'ESAF et 22 États de la WACAF ont soumis des plans nationaux de mise en œuvre de PBN à l'OACI. Par ailleurs, la réunion a constaté que certains de ces plans étaient fondés sur l'ancien modèle et a demandé instamment aux États d'actualiser leurs plans en utilisant le nouveau modèle figurant à l'**Appendice 14** du présent rapport et, si nécessaire, de s'accorder avec le Bureau régional accrédité de l'OACI et l'AFPP afin d'obtenir une assistance.

En conséquence, la réunion a recommandé aux Bureaux régionaux de l'OACI et à l'AFPP d'organiser un atelier virtuel d'élaboration de plans nationaux de mise en œuvre de PBN (NPIP) visant à aider les États à élaborer/mettre à jour leurs NPIP d'ici le 31 décembre 2020.

3.1.7.3 En outre, la réunion a demandé aux Bureaux régionaux et à l'AFPP de mener une enquête sur les procédures de vol PBN et une enquête sur la mise en œuvre des CCO/CDO dans la région AFI d'ici le 30 novembre 2020. La réunion a donc convenu de la Conclusion suivante:

Projet de conclusion 3/07 : Mise en œuvre de la PBN

Afin d'améliorer le niveau de mise en œuvre de la PBN,

- a) **l'OACI et l'AFPP organisent un atelier virtuel sur l'élaboration des plans nationaux de mise en œuvre PBN (NPIP) afin d'aider les États à élaborer/mettre à jour leurs NPIP d'ici à la fin de 2020.**
- b) **l'OACI et l'AFPP mènent une enquête sur les procédures de vol PBN et la mise en œuvre du CCO/CDO dans la région AFI d'ici la fin 2020.**
- c) **Les États qui n'ont pas encore élaboré leur plan national de mise en œuvre PBN (NPIP) s'accordent avec les Bureaux régionaux de l'OACI et l'AFPP afin d'obtenir de l'aide.**
- d) **Les États qui ont déjà élaboré leur PNPI l'examinent d'urgence afin de l'aligner sur le nouveau format NPIP de l'OACI.**

3.2 *Surveillance de la PBCS*

3.2.1 La réunion a rappelé la Conclusion 22/12 de l'APIRG/22 *concernant la Mise en place du contrôle des communications et de la surveillance basées sur les performances (PBCS) de l'AFI*, qui exigeait que l'OACI demande officiellement à l'Afrique du Sud, de toute urgence, de faciliter l'inclusion de la surveillance de la PBCS dans les fonctions et responsabilités de l'Agence régionale de surveillance de l'AFI (ARMA). Considérant tout ce qui est nécessaire pour la mise en œuvre de la PBCS dans la région, la réunion a souligné la nécessité de fournir l'expertise nécessaire dans les deux domaines fonctionnels (RVSM et PBCS), ainsi que le soutien associé aux États et aux fournisseurs de services, le cas échéant, dès que possible.

En outre, la réunion a chargé le Secrétariat de coordonner la mise en place d'une équipe de mise en œuvre de la PBCS afin de finaliser le projet de plan PBCS de la région AFI et d'élaborer une feuille de route de mise en œuvre en collaboration avec l'IIM/SG. La réunion a donc formulé la conclusion et la décision suivantes pour favoriser la mise en œuvre :

Projet de décision 3/08 **Elaboration du plan PBCS de la région AFI et mise en place de l'équipe de mise en œuvre de la PBCS**

Afin d'avoir une approche coordonnée de la mise en œuvre de la PBCS,

- a) **une Equipe de mise en œuvre de la PBCS est mise en place ;**
- b) **le Secrétariat coordonne avec l'Equipe de mise en œuvre de la PBCS établie afin de finaliser le projet de plan PBCS de la région AFI, de sensibiliser, d'élaborer une feuille de route de mise en œuvre en collaboration avec l'IIM/SG, les États et les parties prenantes, et de l'aligner sur le document de vision de l'AFI, le CONOPS et le Plan directeur ATM d'ici le 31 mai 2021.**

- c) **l'OACI, en coordination avec l'Agence régionale de surveillance de l'AFI (ARMA), fournit l'expertise nécessaire dans les deux domaines fonctionnels (RVSM et PBCS), ainsi que le soutien associé aux États et aux fournisseurs de services, le cas échéant.**

3.3 ASCAAR

3.3.1 La réunion a pris note des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Projet (ASCAAR) de Révision des codes d'attribution et d'assignation des codes du Radar secondaire de surveillance (SSR) de l'AFI. Il a été recommandé que l'OACI diffuse une lettre demandant aux États de nommer d'urgence les points focaux du projet ASCAAR, afin d'assurer la coordination et la mise en œuvre du projet d'ici le 30 octobre 2020, conformément au calendrier de l'APIRG 22. À cet égard, l'Equipe du projet ASCAAR est invitée à finaliser la mise en œuvre du projet conformément au calendrier de l'APIRG/22.

3.4 SAR

3.4.1 La réunion a été informée sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Projet de recherche et de sauvetage dans le cadre du plan AFI. Le manque de désignation par les États de points de contact en matière de SAR (SPOC) a été identifié comme la principale cause de la lenteur des progrès dans la mise en œuvre des éléments clés d'un système de SAR efficace. À cet égard, la réunion a formulé la Conclusion suivante :

Projet de conclusion 3/09 : Nomination des Points de contact SAR des Etats :

Afin d'accélérer la mise en œuvre des éléments clés de SAR et d'assurer une coordination efficace de SAR dans la région,

- a) L'OACI diffuse une lettre rappelant aux États de désigner d'urgence un point de contact SAR (SPOC) et de communiquer les candidats à l'OACI avant le 30 septembre 2020.**
- b) Les États mettent en place un Comité national de coordination SAR et veillent à la mise en œuvre des améliorations en matière de SAR.**

3.5 *Coopération et coordination civilo/militaire*

3.5.1 La réunion a rappelé la conclusion 1/03 de l'APIRG22 et du RASG-AFI5, qui a instamment invité les États AFI à déployer des efforts concertés pour mettre en œuvre une coordination et une coopération civilo/militaire plus efficaces afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité dans la région. La réunion a noté les récents progrès réalisés dans la mise en œuvre des Opérations de routage direct (DRO) et d'espace aérien avec libre choix de route prévu dans la région. Notant l'importance de favoriser une meilleure efficacité dans la gestion de l'espace aérien à travers la coordination civilo/militaire, la réunion a formulé la conclusion suivante :

Projet de conclusion 3/10 : Amélioration de la coordination civilo/militaire :

Afin d'améliorer la coordination civilo/militaire,

- a) l'OACI organise un atelier sur la coopération civilo-militaire d'ici le 30 avril 2021.**
- b) l'OACI diffuse une lettre demandant aux États de créer des Comités de coopération civilo/militaire, d'élaborer un Manuel et des Procédures opérationnelles standard civilo/militaires, ainsi qu'un Mémoire de coopération (MOC) d'ici la fin de 2020.**

3.6 *Autorisation de survol*

3.6.1 Il a été rappelé à la réunion les dispositions de l'Article I, section 1, de la Convention de Chicago qui exige que chaque État contractant accorde aux autres États contractants le privilège de survoler son territoire et d'atterrir à des fins non commerciales.

3.6.2 Il a été recommandé que les États élaborent un format normalisé et simple à utiliser comme outil de demande à transmettre à un système automatique d'auto génération d'approbation de numéro de permis. L'adresse électronique doit être dédiée à cette fin. Ce processus automatique doit générer un permis OVFC dans les « quelques » minutes suivant la réception de la demande de la compagnie aérienne. Si l'État a besoin de demandes supplémentaires, il doit envoyer un courriel de suivi (automatisé) à la compagnie aérienne pour lui demander ces informations (si elles ne sont pas normalement disponibles dans les FPL de l'OACI) et la compagnie aérienne est tenue de fournir ces informations pour le maintien du permis.

3.6.3 L'Afrique du Sud a rappelé que les processus d'octroi d'OVFC varient d'un pays à l'autre, en fonction de nombreuses circonstances, y compris des considérations de sécurité, et impliquent différentes agences et autorités nationales.

3.6.4 Afin de favoriser l'amélioration du processus d'approbation des autorisations de survol, la réunion a convenu du projet de Conclusion suivant ;

Projet de conclusion 3/11 : Processus et procédures concernant les Autorisations de survol

Afin de favoriser l'amélioration du processus d'approbation des autorisations de survol et en vue du redémarrage et de la reprise après la pandémie de la COVID-19,

- a) **les États sont encouragés à revoir leurs procédures d'autorisation de survol (OVFC) pour les aéronefs civils en vue d'accorder une autorisation rapide aux vols réguliers et non réguliers.**
- b) **Les États sont encouragés à publier un processus simplifié et normalisé b) Les États sont encouragés à publier un processus simplifié et normalisé (à l'échelle mondiale) tirant parti de l'automatisation afin d'accélérer le processus d'approbation des OVFC et la délivrance des autorisations / permis de survol tirant parti de l'automatisation afin d'accélérer le processus d'approbation des OVFC et la délivrance des autorisations/permis de survol.**
- c) **Les États sont encouragés à inclure des dispositions relatives aux autorisations de survol (OVFC) et aux escales non commerciales dans les accords bilatéraux (BASA) et multilatéraux afin d'inclure les exceptions qui peuvent convenir aux opérations de leurs compagnies aériennes.**

3.7 *Exploitation des aérodromes - (Sécurité, capacités et efficacité)*

3.7.1 État d'avancement de la mise en œuvre des projets d'exploitation d'aérodromes et des modules ASBU

3.7.2 La réunion a rappelé la Décision 22/16 de l'APIRG/22 concernant la mise en œuvre du projet d'exploitation d'aérodromes, et la Conclusion 22/17 de l'APIRG/22 relative à la participation des États et des Organisations aux activités du Sous-Groupe AAO et des Equipes de projet. La réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre des Projets et des modules ASBU liés à l'exploitation des aérodromes ainsi que des défis rencontrés dans la mise en œuvre.

3.7.2.1 La réunion a noté que peu de réponses avaient été reçues jusqu'à ce jour de la part des États et que le retour d'information sur les activités des Equipes de projet restait faible. La réunion a donc décidé de revoir la composition de l'Equipe de projet.

3.7.2.2 La réunion a rappelé que la conception et la mise en œuvre du projet de certification des aérodromes incluent l'aspect surveillance ainsi que l'aspect mise en œuvre des SARP couverts par les activités de l'AAO/SG. Par conséquent, la réunion a estimé que la fusion des projets 2, 3, 4, 5, 7 et 9 dans les Projets d'exploitation d'aérodromes sous la tutelle du projet de certification d'aérodromes (voir Appendices 7A, 7B et 7C), permettrait de disposer de plus de ressources et d'améliorer l'efficacité de la mise en œuvre des projets. La réunion a donc formulé la Conclusion et la Décision suivantes :

Projet de conclusion 3/12 : Mise en œuvre des projets d'exploitation d'aérodromes et des modules ASBU

Afin d'améliorer l'efficacité de la mise en œuvre des projets et d'éviter les doubles emplois, et sur la base des liens entre les Projets, les Projets 2, 3, 4, 5 et 7 sont fusionnés avec le Projet de certification des aérodromes conformément aux Appendices 7A et 7B.

Projet de décision 3/13 : Mise en œuvre des Projets d'exploitation d'aérodromes et des modules ASBU

Afin de favoriser la mise en œuvre des projets,

- a) les équipes de projet ont été révisées conformément à l'Appendice 7B.**
- b) les Equipes de projet sont chargées de coordonner l'élaboration/ou la révision des documents de projet et des stratégies de mise en œuvre en collaboration avec le Secrétariat avant la fin de 2020 ;**
- c) les Equipes de projet rendent compte chaque trimestre à l'AAO-SG des progrès réalisés dans la mise en œuvre des projets; et**
- d) le Secrétariat distribuera une lettre de suivi aux États et organisations concernés, demandant la nomination officielle des membres des Equipes de projet et leur rappelant de fournir un soutien adéquat aux activités des Equipes de projet**

3.7.3 Amendements aux Volumes I et II de l'Appendice 14 de l'OACI et aux PANS-Aérodromes

3.7.3.1 La réunion a été informée des modifications apportées à l'Appendice 14, Volume 1, Volume 2 et aux PANS-Aérodromes. Plus précisément, il a été signalé que l'amendement 15 à l'Appendice 14, Volume 1 (Conception et exploitation des aérodromes), l'amendement 9 à l'Appendice 14, Volume II (Héliports) et l'amendement 3 concernant les Procédures applicables aux services de navigation aérienne (PANS) - Aérodromes (Doc 9981), ont été adoptés par le Conseil lors de sa 219^{ème} session, avec le 20 juillet 2020 comme date d'entrée en vigueur et le 5 novembre 2020 comme date applicable. Une exception a été mentionnée pour toutes les parties au sujet desquelles une majorité d'États contractants ont exprimé leur désapprobation avant cette date.

3.7.3.2 L'amendement 15 à l'Appendice 14, Volume 1, concerne les spécifications de Conception et d'exploitation des aérodromes, notamment les dispositions relatives à la planification générale des aéroports pour l'extension des aéroports existants et la construction de nouveaux aéroports afin de répondre à la croissance rapide du transport aérien ; l'accueil des avions à ailes repliables ; une nouvelle méthodologie permettant de rendre compte de la résistance des chaussées ; et l'amélioration de certaines caractéristiques physiques et des aides visuelles utilisées dans les aérodromes dans le but de renforcer la sécurité ainsi que les capacités et l'efficacité.

3.7.3.3 L'amendement 9 à l'Appendice 14, Volume 2, couvre des modifications importantes relatives aux caractéristiques physiques des héliports, aux aides visuelles et au sauvetage et à la lutte contre les incendies, ainsi que des modifications à plusieurs définitions connexes.

3.7.3.4 L'amendement sur les Procédures concernant les services de navigation aérienne (PANS) - Aérodrômes (Doc 9981) concerne la gestion opérationnelle des aérodrômes et consiste essentiellement en l'inclusion de notes aux spécifications découlant des amendements antérieurs sur le Doc 9981 suite à l'introduction de nouveaux chapitres sur la gestion opérationnelle des aérodrômes (formation ; inspections de l'aire de mouvement ; travaux en cours ; contrôle des débris d'objets étrangers ; gestion des dangers liés à la faune ; sécurité des aires de trafic ; sécurité des pistes ; et système de permis de conduire côté piste et exigences en matière de sécurité des véhicules/équipements).

3.7.3.5 La réunion a identifié la nécessité pour les États de prendre des mesures appropriées et a formulé le Projet de conclusion suivant :

Projet de conclusion 3/14 : Amendement aux règlements relatifs à l'Appendice 14 et aux PANS-Aérodrômes

Afin d'assurer une application harmonieuse des exigences et de renforcer la sécurité et la fiabilité des services,

- a) **les États sont instamment priés de modifier leurs réglementations selon leur procédure d'amendement en place et à notifier à l'OACI, au moyen du Système de dépôt électronique des différences, toute différence qui existera entre les réglementations ou pratiques nationales et les dispositions de l'Appendice 14, Volumes I et II, telle que modifiée ; et**
- b) **Les États sont instamment invités à veiller à la mise en œuvre en temps voulu des amendements émanant de leur secteur.**

3.7.4 Format mondial de notification de l'état de surface des pistes (GRF)

3.7.4.1 La réunion a rappelé que le Conseil de l'OACI a adopté, lors de sa 207^{ème} Session en février 2016, des amendements aux Appendices 3 ; 6, Parties I et II ; 8 ; 14, Volume I ; 15 ; PANS- Aérodrômes ; et PANS-ATM, relatifs à l'utilisation d'un format de rapport mondial amélioré permettant d'évaluer et de signaler l'état de surface des pistes. Un symposium conjoint OACI/ACI sur la mise en œuvre du Format mondial de rapport sur l'état de surface des pistes (GRF2019) s'est tenu à Montréal, au Canada, du 26 au 28 mars 2019, dans le but de sensibiliser davantage la communauté internationale avant la date d'applicabilité fixée à novembre 2020, reportée à novembre 2021. Suite aux résultats du symposium, plusieurs séminaires visant à promouvoir une approche collaborative et harmonieuse dans la mise en œuvre de ces dispositions au niveau des États, et donc au niveau régional et mondial, ont été organisés.

3.7.4.2 La réunion a rappelé la Conclusion 22/41 de la réunion APIRG/22 sur la mise en œuvre du GRF relatif à l'état de surface des pistes, en demandant instamment aux États de mettre en place des plans nationaux et locaux avec des Equipes spécialisées pour la mise en œuvre et d'utiliser les mécanismes nationaux et régionaux existants permettant de soutenir la mise en œuvre du GRF (les RST, les Equipes d'intervention, les RSOO, etc.). Enfin, les États ont été instamment invités à rendre compte aux bureaux régionaux de l'OACI sur la mise en œuvre du GRF.

3.7.4.3 La réunion a noté que malgré plusieurs initiatives (ateliers, formation, etc.) menées par l'OACI et d'autres Partenaires, le niveau de mise en œuvre et l'implication/engagement des parties prenantes restent faibles dans les États. En outre, peu d'États ont fait part aux bureaux régionaux de l'OACI de l'état d'avancement de la mise en œuvre des dispositions du GRF. Le Sous-Groupe a donc exhorté les États à mettre en œuvre la Conclusion 22/41 de l'APIRG.

3.7.5 COVID 19 - Recommandations du CART de l'OACI relatives aux activités de l'AAO/SG

3.7.5.1 La réunion a été informée des recommandations du rapport du Groupe de travail du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) concernant les activités de l'AAO/SG visant à soutenir le redémarrage et la reprise du secteur du transport aérien. Le rapport contient diverses mesures harmonisées au niveau mondial en matière de

sécurité, de sûreté et de facilitation de l'aviation, de santé publique et de mesures économiques et financières.

3.7.5.2 La réunion a discuté des recommandations du CART et d'autres lignes directrices et outils relatifs à la question d'intérêt des activités du Sous-Groupe, notamment

- a) l'initiative de mise en œuvre du Corridor de santé publique (PHC) ;
- b) la Feuille de route mondiale de mise en œuvre (GIR) ;
- c) les Dossiers de mise en œuvre (iPACK) ; et
- d) le Centre de mise en œuvre de la réponse et de la reprise après la COVID-19 (CRRIC).

3.7.5.3 La réunion a ensuite formulé la Conclusion suivante :

Projet de conclusion 3/15 : Recommandations du CART relatives aux activités de l'AAO/SG

Afin de soutenir le redémarrage et la reprise du secteur du transport aérien,

- a) les Etats sont instamment priés d'assurer une mise en œuvre appropriée des recommandations du CART relatives à l'exploitation de l'espace aérien et des aéroports ;
- b) les Etats surveillent, documentent et rapportent leurs progrès par l'intermédiaire du CRRIC ; et revoient les NOTAMS pour assurer leur mise à jour au moment de la reprise des opérations aériennes.

3.7.6 Analyse des lacunes en matière d'infrastructures de navigation aérienne

3.7.6.1 La réunion a rappelé les discussions tenues lors de la Session conjointe de l'APIRG/22 et du RASGAFI/5 sur les résultats de la 22^{ème} réunion du Comité de pilotage du Plan de l'AFI, en particulier l'analyse des lacunes en matière d'infrastructures d'aviation destinées à l'Afrique, menée par le Secrétariat du Plan de l'AFI. Il a été souligné que l'analyse des lacunes a été effectuée en réponse à la décision du Conseil de l'OACI (C-DEC 24/7) sur la mise en œuvre de la Déclaration IWAF/3 et du Cadre d'un plan d'action pour le développement des infrastructures d'aviation en Afrique.

3.7.6.2 Il a été rappelé à la réunion que l'exercice d'analyse des lacunes à l'aide d'une étude détaillée de l'État couvrant les aéroports, les services de navigation aérienne et la capacité et l'équipement de la flotte d'aéronefs a été mené en conséquence, et que ses résultats ont été validés lors d'un atelier tenu à Abuja, du 19 au 21 mars 2019. L'atelier a réuni le Président et les Représentants du Conseil de l'OACI, la Commission de navigation aérienne et 173 délégués de 22 Etats et diverses organisations parties prenantes. Pour les besoins de l'exercice, les informations de l'enquête ont été complétées par des éléments provenant de la base de données de l'OACI et d'autres sources.

3.7.6.3 Le questionnaire utilisé pour l'enquête et les résultats de l'Atelier, ainsi que la méthodologie utilisée pour l'analyse des lacunes, ont été discutés lors de la réunion. La réunion a donc formulé la Conclusion et la Décision suivantes ;

Projet de conclusion 3/16 : Approbation du questionnaire d'enquête pour la réalisation de l'Analyse des écarts en matière d'infrastructures de navigation aérienne

Afin d'harmoniser la conduite de l'Analyse des écarts en matière d'infrastructure aéronautique, le questionnaire d'enquête relatif à l'exploitation de l'espace aérien et des aéroports aux fins de la conduite de l'Analyse des lacunes en matière d'infrastructure aéronautique est approuvé.

Projet de décision 3/17 : Collecte de données pour l'Analyse des lacunes en matière de navigation aérienne

Afin d'accélérer la mise en œuvre des résultats de l'Atelier d'Analyse des lacunes en matière d'infrastructures d'aviation concernant l'Afrique en 2019,

- a) l'OACI envoie des lettres aux Etats pour la collecte de données dans le cadre de l'exercice d'analyse des é lacunes sur 25 ans ; et
- b) les Etats sont invités à répondre au questionnaire dès réception des lettres qui leur sont adressées.

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE DE L'AFI (DOC 7474)

La réunion a rappelé que le Président, au nom du Conseil, a approuvé le 19 août 2016 le Volume I d'ANP de l'AFI (Doc 7474). La Réunion APIRG/22 qui s'est tenue à Accra, au Ghana, du 29 juillet au 2 août 2019, a, dans sa Conclusion 22/20, approuvé le Projet final du Volume II d'ANP de l'AFI; et a demandé aux Etats de fournir en temps utile des contributions au Volume III d'ANP de l'AFI une fois qu'il aura été diffusé, tout en se conformant aux procédures établies pour de nouvelles modifications de l'ANP de l'AFI.

4.2 La réunion a été informée que la structure de la Sixième édition du GANP avec le cadre actualisé de l'ASBU est disponible sur <https://www4.icao.int/ganportal/>. La version initiale du cadre des Blocs constitutifs de base (BBB) est détaillée à l'**Appendice 9** du présent rapport. Le cadre BBB décrit les fondements de tout système de navigation aérienne robuste. Il identifie les services essentiels à fournir à l'aviation civile internationale conformément aux normes de l'OACI.

4.3 La réunion a été informée que les Volumes I et II approuvés ainsi que la version préliminaire du Volume III de l'ANP de l'AFI ont été mis en ligne sur les sites web des Bureaux régionaux de l'ESAF et de la WACAF de l'OACI : (<https://www.icao.int/WACAF/Pages/AFI-eANPs.aspx> et <https://www.icao.int/esaf/Pages/default.aspx>). Le processus de modification des trois Volumes du Plan de navigation aérienne AFI est détaillé à l'**Appendice 10** du présent rapport.

4.4 La réunion a convenu que les Etats doivent être encouragés à :

- revoir et modifier, si nécessaire les informations contenues dans les Volumes I et II de l'ANP de l'AFI, conformément aux procédures établies pour la modification (PfA) de l'ANP de l'AFI;
- fournir en temps utile des contributions aux Bureaux régionaux de l'ESAF et de la WACAF de l'OACI sur le Volume III, comme prévu à l'**Appendice 10**, une fois que le PfA est diffusé ; et
- prendre note de la procédure de modification du plan de navigation aérienne de l'AFI et à veiller au strict respect des différentes étapes à suivre, depuis l'initiation au niveau des Etats et des Bureaux régionaux de l'OACI jusqu'à l'approbation par le Conseil de l'OACI du volume I, et par l'APIRG des volumes II et III.

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : FORMULAIRES DE RAPPORT DE NAVIGATION AÉRIENNE DE L'AFI

5.1 La réunion a apprécié le travail effectué par le Secrétariat dans la mise à jour des Formulaires de rapport de navigation aérienne (ANRF) de l'AFI. Toutefois, il a été noté que les rapports des Etats de l'AFI sur les progrès de la mise en œuvre, demandés dans la Conclusion 20/05 de l'APIRG, étaient encore limités et que le niveau des réponses aux enquêtes menées par les Bureaux régionaux de l'OACI dans le but de recueillir des informations sur la mise en œuvre des ASBU était encore très faible.

5.2 Le Sous-Groupe a pris acte de l'introduction et des objectifs de planification des Modules du Bloc 1 de l'ASBU qui sont entrés en vigueur en janvier 2019 et a créé un Petit groupe de travail (SWG) chargé de poursuivre l'examen et la mise à jour des ANRF, dans le cadre du suivi de la réunion de l'AAO/SG1 en 2017.

5.3 Le Formulaire de rapport de navigation aérienne (ANRF) est la version révisée du Formulaire de cadre de performance qui était utilisé jusqu'à présent par les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)/les États. L'ANRF est un outil personnalisé pour les Modules de mise à niveau des systèmes d'aviation (ASBU). Il est recommandé de l'utiliser pour fixer des objectifs de planification, surveiller la mise en œuvre, identifier les défis, mesurer la mise en œuvre/la performance et établir des rapports. Si nécessaire, d'autres formats de rapport qui fournissent plus de détails peuvent être utilisés mais doivent contenir au minimum les éléments décrits dans ce modèle ANRF.

5.4 Le Secrétariat a indiqué que de nombreux États ont mis en œuvre ou sont à différents stades de mise en œuvre des exigences stipulées dans le Plan de navigation aérienne de l'AFI et le Plan d'action de mise en œuvre du système de navigation aérienne de l'AFI. Toutefois, de nombreux États n'ont pas fait état de leurs activités de navigation aérienne qui sont soit mises en œuvre soit planifiées conformément aux modules ASBU.

Il a été noté qu'en raison du manque d'informations ou de données des États, et contrairement d'autres régions de l'OACI, la région AFI n'a pas publié de statut régional de mise en œuvre des modules ASBU. L'ensemble des ANRF qui ont été adoptés par l'APIRG pour être utilisés par les États dans le rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des ASBU est joint à l'**Appendice 11** du présent rapport. Afin d'aider les États à remplir l'ANRF, l'OACI, en collaboration avec des organisations partenaires, doit organiser des Ateliers de sensibilisation d'ici le 31 mars 2021 et les États doivent mettre en œuvre des mécanismes internes de collecte de données pour les rapports de navigation aérienne.

5.6 La réunion a donc convenu de la Conclusion suivante ;

Projet de conclusion 3/18 : Mise en place d'un mécanisme pour les rapports de navigation aérienne

Afin d'aider les États à remplir l'ANRF:

- a) les Bureaux régionaux de l'OACI organisent un atelier de sensibilisation des États sur le remplissage de l'ANRF d'ici le 31 mars 2021**
- b) Les États mettent en place un mécanisme de collecte de données permettant d'assurer la communication annuelle aux Bureaux régionaux de l'OACI des mises à niveau, des améliorations et de la modernisation de la navigation aérienne, en particulier des informations sur l'état de mise en œuvre des modules ASBU.**

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : BASE DE DONNEES DES DEFICIENCES DE LA NAVIGATION AERIENNE DE L'AFI

6.1 Il a été rappelé que la réunion APIRG/17 avait demandé au Secrétariat d'accélérer la mise en place d'une Base de données AFI sur les déficiences de la navigation aérienne de l' (AANDD) en ligne, en tant qu'outil de contribution des États et des organisations à la base de données des déficiences.

6.2 Afin de soutenir la mise en œuvre de la Méthodologie uniforme en matière d'identification, d'évaluation et de notification des déficiences, une plate-forme web a été créée pour la région AFI, la Base de données sur les déficiences de la navigation aérienne AFI (AANDD). L'application AANDD fournit aux États et aux parties prenantes concernées un outil en ligne permettant de gérer les déficiences de la navigation aérienne dans la région. Un projet de processus de gestion AANDD visant à coordonner la collecte et la gestion des déficiences a été élaboré conformément à l'**Appendice 15** du présent rapport.

6.3 Il a également été rappelé que la réunion APIRG/18 tenue à Kampala, en Ouganda, du 27 au 30 mars 2012, au titre de la *conclusion 18/62*, a convenu d'une liste de domaines de notification minimums et a reconnu les rôles et les contributions des ANSP des États, des utilisateurs et des autres parties prenantes dans le traitement des déficiences au niveau régional.

6.4 La réunion a passé en revue la liste révisée des domaines de notification minimums concernant l'AAO/SG, qui comprend la partie AOP ainsi que les nouvelles évolutions conformément à l'**Appendice 16 du présent rapport**.

6.5 En préparation de la formation des points focaux des États, la réunion a été informée qu'une lettre des États, demandant la nomination ou la confirmation des Points focaux auxquels seront accordées des autorisations d'accès dans le cadre de l'interaction avec l'AANDD, a été envoyée, et qu'à ce jour, peu de réponses ont été reçues.

6.6 La réunion a en outre demandé au Secrétariat de veiller à la disponibilité de personnel qualifié/formé en TIC dans les deux Bureaux régionaux, afin de soutenir le système et les usagers dans l'utilisation et la gestion efficaces de la plate-forme AANDD. Le Secrétariat a été prié de diffuser des orientations à l'intention des utilisateurs afin de faciliter leur utilisation efficace de l'outil.

7 L'Angola a présenté l'état d'avancement de mise en œuvre de l'AANDD et a fourni la liste des lacunes et des difficultés rencontrées par l'État pour à la base de données et y saisir les informations pertinentes. La réunion a félicité l'Angola d'avoir signalé ses insuffisances et a encouragé les autres États à s'inspirer de cet exemple.

6.8 Les Bureaux régionaux de l'OACI ont demandé d'organiser la formation AANDD d'ici le 31 octobre 2020 et de résoudre les problèmes informatiques et de processus (c'est-à-dire le téléchargement des pièces justificatives et la confirmation de la réception des mises à jour par le Bureau régional) mis en évidence par les États afin de garantir que la plateforme AANDD est conviviale et efficace.

6.9 La réunion a donc formulé la Conclusion suivante :

Projet de conclusion 3/19 : Approbation du processus de gestion de l'AANDD et des domaines minimums de rapport et nomination des Points focaux de l'AANDD

Afin de soutenir la mise en œuvre de la méthodologie uniforme en matière d'identification, d'évaluation et de notification des déficiences,

- a) **le processus de gestion de la base de données sur les déficiences en matière de navigation aérienne de l'AFI ainsi que les domaines minimums de notification révisés concernant l'exploitation de l'espace aérien et des aérodromes doivent être approuvés ;**
- b) **les États et les Organisations qui ne l'ont pas encore fait sont instamment priés de désigner d'urgence des Points focaux pour l'interaction avec la plate-forme AANDD**

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : CONTRIBUTION DE L'AAO/SG AU PREMIER RAPPORT ANNUEL DE L'APIRG (ANR)

7.1 La réunion a rappelé que le document APIRG/22 a reconnu que, pour que l'APIRG puisse rendre compte efficacement et en temps voulu, il est nécessaire que les États améliorent le niveau d'information fourni aux Bureaux régionaux de l'OACI sur l'état d'avancement de la mise en œuvre.

7.2 En plus des informations fournies par les États, les Organisations internationales, y compris celles des usagers de l'espace aérien, des aéroports et des ANSP, doivent soutenir l'OACI dans l'élaboration et la mise en œuvre du GANP en partageant des informations avec les membres des organisations et en sensibilisant sur les exigences en matière de conformité à travers des activités de formation et d'audit. Les Organisations internationales transmettent également les exigences opérationnelles à leurs membres et les aident à planifier des solutions efficaces, qui sont ensuite prises en compte lors de l'élaboration d'améliorations opérationnelles dans les cadres techniques du GANP.

3 La réunion a pris connaissance de la Conclusion 22/02 de l'APIRG/22 concernant le renforcement du système de compte rendu de navigation aérienne de l'AFI, qui a exhorté les États à:

- a) *Mettre en place des mécanismes internes efficaces au sein des organisations de l'aviation civile afin de faciliter la collecte d'informations sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des Conclusions et Décisions de l'APIRG dans tous les domaines applicables par le biais des Formulaires de rapport de navigation aérienne (ANRF) ; et*
- b) *Fournir régulièrement au Secrétariat de l'OACI et à toutes les parties concernées les informations requises sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des Conclusions et Décisions, afin d'évaluer les progrès réalisés dans le renforcement du système de navigation aérienne et de permettre à l'OACI de rendre compte à l'APIRG.*

7.4 Un questionnaire d'enquête sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des modules ASBU a été présenté à la réunion et soumis aux États afin de fournir des contributions pour la publication du premier ANR de l'AFI. En outre, la réunion a décidé de créer une petite équipe de travail comprenant le Ghana, la RDC, le Kenya, le Nigeria, le Rwanda, l'Afrique du Sud, l'Ouganda, l'ASECNA, le CANSO et l'IATA, pour travailler avec le Secrétariat à la publication de l'ANR. Les Bureaux régionaux de l'OACI ont été invités à diffuser d'urgence aux États l'enquête sur l'état de mise en œuvre des modules ASBU de l'AFI. Les États doivent renvoyer le questionnaire d'enquête rempli en priorité d'ici le 30 septembre 2020.

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : MANDAT, COMPOSITION ET PROGRAMME DE TRAVAIL FUTUR DU SOUS- GROUPE AAO

8.1 Le Sous-Groupe a revu son mandat dans le but d'identifier les domaines à améliorer afin de soutenir efficacement les activités supplémentaires entreprises par le Groupe et de les recommander à l'APIRG. À l'issue de ses délibérations sur la question, le Groupe a convenu que rien ne justifiait des changements ou des modifications de son mandat, et a donc approuvé le mandat tel qu'il est présenté à l'**Appendice 12** du présent rapport. Le Sous-Groupe a en outre mis à jour son programme de travail jusqu'à sa prochaine session, conformément à l'**Appendice 13**.

8.2 La réunion a été informée de la participation des États et des Organisations aux activités des Sous-groupes. En effet, peu d'États et d'Organisations qui ont été identifiés pour apporter une expertise de base conformément à la Conclusion 21/06 de l'APIRG, l'ont fait à ce jour ; tandis que plusieurs nouveaux États ont montré au même moment leur intérêt à contribuer aux activités des Sous-Groupes.

8.3 Au cours de la réunion, un certain nombre d'États ont exprimé leur intérêt à être membres des projets du Sous-Groupe de l'APIRG afin de renforcer leur participation active aux activités du projet. La réunion en a pris note et a donc formulé le projet de conclusion et de décision suivant.

Projet de conclusion 3/20 : Nomination des principaux membres de l'AAO/SG

Afin de maximiser la participation active des Etats aux projets de l'APIRG, les Etats désireux de contribuer aux activités du Sous-Groupe en tant que membres principaux, doivent envoyer des lettres de nomination accompagnées des CV des candidats aux Bureaux régionaux de l'OACI.

Projet de décision 3/21 : Membres principaux de l'AAO/SG

Afin d'accroître les contributions des Etats aux activités de l'AAO/SG, les demandes des nouveaux États concernant la composition des membres du Sous-Groupe doivent être examinées.

Projet de décision 3/22 : Adoption du mandat, composition et programme de travail de l'AAO/SG

Le mandat, la composition et le programme de travail de l'AAO/SG sont adoptés tels qu'ils figurent aux Appendices 12 et 13

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR : DIVERS (AOB)

9.1 Ce point de l'ordre du jour n'ayant pas été abordé, M. Barry Kashambo, Directeur régional du Bureau de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe, a procédé à la clôture officielle de la réunion, tout en insistant sur la nécessité d'accélérer la mise en œuvre des projets prioritaires dans le cadre du Sous-Groupe de l'OACI. Dans ses remarques finales, il a exprimé sa gratitude, au nom de l'OACI, aux États et organisations participants et les a remerciés pour leur soutien continu aux initiatives et activités de l'OACI au niveau régional.
