



**Vingt-et-deuxième réunion du Groupe régional AFI de Planification et de Mise en œuvre
(APIRG/22)
(Accra, Ghana, 29 juillet – 2 août 2019)**

Point 4 de l'Ordre du Jour :Autres Questions de Navigation Aérienne

4.4 Activités Régionales et Interrégionales

RAPPORT DE LA REUNION SAT 24

(Présenté par le Secrétariat)

RESUME
<p>Cette note présente le rapport de la 24e réunion informelle de coordination sur l'amélioration des services de trafic aérien dans l'Atlantique Sud (SAT/24) qui s'est tenue à Luanda, en République d'Angola, à la suite de la 14eme réunion de l'équipe SAT pour l'interopérabilité des systèmes FANS/1 (SAT/FIT) et 9e réunions du Comité de Gestion du Réseau CAFSAT, du 3 au 7 juin 2019.</p> <p>Suite à donner par la réunion au paragraphe 3</p>
<p>REFERENCE(S):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Doc 9750, <i>Plan Mondial de la Navigation Aérienne</i> ▪ Doc 7474, <i>Plan de Navigation Aérienne — Région Afrique- Océan Indien</i> ▪ <i>Manuel de Procédure d'APIRG</i> ▪ Rapport de la réunion Retreinte Afrique/ Océan Indien (COM/MET/RAC) (<i>LIM/AFI, Lomé, Togo 12-27 April 1988</i>) ▪ Rapport de la Septième Réunion Afrique/ Océan Indien de Navigation Aérienne (RAN) (RAN AFI /7, Abuja, Nigeria, 12-23 Mai 1997) ▪ Rapport de la SAT 21th et des réunions antérieures
<p>Objectif Stratégique de l'OACI relatifs (s) : A – Sécurité, B –Capacité et Efficacité de la Navigation Aérienne, D – Développement Economique du Transport Aérien et E – Protection de l'Environnement.</p> <p>Modules B0ASBU&KPIs relatifs: Tous applicables aux CNS et au Spectre</p>

1. INTRODUCTION

1.1 La vingt-quatrième réunion informelle de coordination sur l'amélioration des services de trafic aérien dans l'Atlantique Sud (SAT/24) s'est tenue à l'hôtel **EPIC SANA**, à Luanda, en République d'Angola, du 5 au 7 juin 2019, à la suite de la 14eme réunion de l'Equipe sur l'Interopérabilité des systemes FANS/1 de la SAT (SAT/FIT) tenue en parallèle avec la 9e réunion du Comité de Gestion du Réseau CAFSAT, du 3 au 4 juin 2019, à l'aimable invitation de l'Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea (**ENANA**) d'Angola.

1.2 La réunion a été officiellement ouverte par Mr. **Ricardo Viegas de ABREU**, Honorable Ministre d'Etat angolais des Transports assisté de hauts fonctionnaires de l'aviation civile de l'Etat et de l'industrie.

1.3 La réunion a réuni quatre-vingt et un (**81**) participants de treize (**13**) États des régions AFI, EUR et SAM de l'OACI, à savoir l'**Angola**, le **Brésil**, le **Cap-Vert**, la **Côte d'Ivoire**, la **France**, le Ghana, la **Mauritanie**, le **Portugal**, **Sao Tomé & Príncipe**, le **Sénégal**, **Afrique du Sud**, **Espagne**, **États-Unis d'Amérique**, y compris leurs fournisseurs de services de navigation aérienne (**ASECNA, ASA, DECEA, ENAIRE, ENANA, ENASA, NAV Control**) et six (**06**) représentants de l'industrie aéronautique (**AIREON, ANGOLA TELECOM, IATA, INFRASAT, FREQUENTIS, AZIMUT**).

1.4 M. **Francisco Carvalho**, Conseiller Principal auprès du Conseil de Gestion de la Navigation Aérienne et des questions aéroportuaires, ENANA, Angola, a été élu à l'unanimité Président de la réunion de la SAT. Il en a donc présidé et animé les séances premières.

1.5 MM. **François-Xavier Salambanga**, Expert régional CNS Bureau OACI WACAF, **Albert Aidoo Taylor**, Expert régional ATM et SAR, OACI Bureau WACAF, a agi à titre de secrétaire de la réunion et a préparé et harmonisé les documents de travail et d'information. Ils ont été aidés par MM. **Harvey Gabriel Lekamisy**, Expert régional CNS Bureau OACI de ESAF, **Francisco Almeida da Silva**, Expert régional Bureau OACI SAM et Mme Keziah Ogutu, Expert régional ATM Bureau OACI de l'ESAF.

2. DISCUSSION

La réunion a adopté un ordre du jour comprenant huit (**08**) points qui ont été discutés, au sein du Groupe de travail ATM, du Groupe de travail CNS ou pendant les séances plénières, selon le cas.

Questions ATM et CNS

Réunion de coordination sur l'Océan Atlantique (ACM) et activités de suivi

2.1 La réunion a été informée des mesures prises pour la mise en œuvre de la **Décision 23/19 du SAT/23 : Amélioration de la coordination et de la coopération avec les PIRG adjacents** et de la **Décision 23/20 : Préparation de la convocation de la réunion de coordination de l'Atlantique**.

2.2 À cet égard, la réunion a été informée des résultats des discussions préliminaires sur l'amélioration de la communication et de la coordination dans la région de l'Atlantique au sein des groupes SAT, NATSPG, APIRG et GREPECAS tenu le 18 octobre 2018 à Montréal par une réunion parallèle à la 13e Conférence de la Navigation Aérienne et d'un rapport de synthèse sur la première réunion de coordination de l'Atlantique (ACM/1), tenue à Paris en France le 31 janvier 2019 et les délibérations à partir desquelles les conclusions suivantes ont été formulées:

- Reconnaissance du bon travail et des réalisations des groupes SAT et NAT pour assurer la sécurité et l'efficacité des opérations ;
- Reconnaissance du fait que l'espace aérien au-dessus de l'Atlantique est une zone homogène présentant des problèmes et des solutions similaires en raison de la nature inhérente de l'espace aérien océanique ;

- Soutien à la nécessité d'améliorer davantage la coordination et la coopération entre NAT et SAT;
- Identifier les thèmes prioritaires suivants pour les potentiels projets conjoints visant une future coopération :

Première priorité

1. Harmonisation des Plans de contingences ;
2. Mise en œuvre de minima de séparation fondés sur les Performances (PBCS/PBN) ;
3. Mise en œuvre et exploitation de l'ADS-B-par satellite.

Deuxième priorité

4. Mise en œuvre de l'AIDC/AMHS;
5. Harmonisation, dans la mesure du possible, des éléments des Concepts Opérationnels (CONOPs) de NAT et SAT;
6. Attribution des niveaux de vol;
7. Problèmes de communication HF (question urgente de sécurité);
8. Accord pour que les responsables du projet (les Bureaux Régionaux de l'OACI doivent coordonner davantage avec les représentants de NAT et SAT pour codiriger, contribution du Royaume-Uni pour les contingences) dressent une liste des actions de coordination et coordonnent par courriel;
9. Accord pour recommander à NAT SPG et SAT pour que la réunion soit tenue annuellement pour examiner les progrès de la mise en œuvre à la prochaine réunion, en février 2020, à un endroit à déterminer.

2.3 La réunion s'est félicitée de ces résultats, a approuvé les conclusions ci-dessus et a convenu des priorités identifiées pour la coopération entre la SAT et la NAT.

2.4 Cependant, à la demande des utilisateurs de l'espace aérien, la réunion a souligné que ces priorités et leur catégorisation représentent la coopération entre SAT et NAT, tandis que à l'intérieur de SAT, à certains points tels que les problèmes de communication HF, l'attribution des niveaux de vol, la mise en œuvre de l'AIDC/AMHS devraient être attribuées une priorité supérieure de mise en œuvre.

2.5 Il a également été rappelé et confirmé que l'objectif final de cette initiative de coopération est d'améliorer et d'améliorer l'arrangement de travail actuel des parties impliquées dans la coordination de l'Atlantique, et ne cherche pas à dissoudre les groupes de coordination actuels qui s'occupent de la gestion du trafic aérien au-dessus de l'océan Atlantique ni à créer un nouveau groupe avec une couche bureaucratique supplémentaire.

Planification, Mise en œuvre et surveillance de PBCS

2.6 La réunion a été informée des développements en cours sur la planification, la mise en œuvre et la surveillance des Communications et la Surveillance Fondées sur les Performances (PBCS), a noté le faible rythme de mise en œuvre des opérations PBCS dans la région des AFI et a été informée que dans la région NAT, les États n'étaient toujours pas en mesure de produire les approbations PBCS sept mois après sa mise en œuvre. La réunion a reconnu que la mise en place du processus d'approbation de PBCS/RCP/RSP devrait être lente dans la région des AFI et a donc recommandé d'exhorter cette région à commencer le processus le plus tôt possible.

2.7 Le rôle des organismes régionaux de surveillance (RMAs) ARMA, CARSA, SATMA impliqués dans les activités de surveillance du PBCS dans le cadre de la SAT ont été soulignés et il a été convenu d'apporter aux structures de l'APIRG les dispositions nécessaires pour confier à l'ARMA le mandat de surveillance du PBCS dans la région des AFI.

Gestion du trafic aérien (ATM)

La réunion a examiné les conclusions et les décisions relatives au domaine de l'ATM qui ont été adoptées lors de la réunion du SAT 23 qui s'est tenue à Durban, en Afrique du Sud, du 6 au 10 juin 2018 et a noté les mesures de suivi qui ont été clôturées, encore valides ou transférées pour être traitées dans le cadre de la restructuration du groupe SAT.

Examen des rapports des organismes régionaux de surveillance sur les statistiques de la circulation, les procédures de sécurité et les procédures opérationnelles

2.8 La réunion a analysé les rapports sur les statistiques du trafic, la sécurité et les procédures opérationnelles élaborés par les agences régionales de surveillance, à savoir ARMA – AFI, CARSAMMA - CAR/SAM; SATMA - Corridor EUR/SAM. La réunion a assigné des tâches spécifiques aux RMA et aux ANSP en matière de statistiques sur les spécifications de navigation des aéronefs qui opèrent dans le corridor EUR/SAM et d'harmonisation des sujets de compte rendus et/ou du format de statistiques de trafic.

Évaluation des risques dans la zone SAT et surveillance des LHD

2.9 La réunion a discuté des rapports émanant des RMAs qui analysent les données et les conditions sur l'évaluation des risques de collision, le Grand Écart Vertical (LHD) nécessaire à la mise en œuvre sécurisée de la RVSM et de la RNP10 dans les espaces aériens AFI, Caraïbes et Amérique du Sud de la SAT, et dans le couloir EUR/SAM. La réunion a souligné la nécessité de disposer de données précises et disponibles pour l'évaluation des risques et la surveillance des LHDs et a exhorté les autorités de l'aviation civile des États membres des FIRs des États SAT à veiller à ce que la surveillance de la hauteur soit effectuée régulièrement pour tous les aéronefs sur leur registre.

2.10 En outre, le traitement des défaillances de coordination entre les ACCs a été identifié comme une priorité élevée à prendre en compte par les FIR des États SAT par la mise en œuvre de l'AIDC et la gestion des Facteurs Humains y relatifs qui sont des facteurs ayant une incidence négative sur les niveaux cibles de sécurité et faire un rapport à la prochaine réunion SAT.

Structure de l'espace aérien de la SAT et améliorations opérationnelles de l'ATM

2.11 La réunion a convenu que le Groupe d'étude de la SAT sur l'amélioration de la structure de l'espace aérien, avec son mandat actuel, la portée et la composition du programme de travail était limité et n'a pas été en mesure de fournir au Groupe SAT l'expertise nécessaire à la mise en œuvre efficace et opportune de concepts, de systèmes et de technologies opérationnels nouveaux et émergents pour l'ensemble du secteur de la SAT. Il a été convenu d'élaborer correctement un document de vision ainsi que les Concepts de Opérationnels (CONOP) associés pour la zone SAT avec une feuille de route de mise en œuvre et harmonisé avec le programme Vision NAT 2030 lorsque cela est faisable et mutuellement bénéfique.

2.12 La réunion a donc reconstitué le Groupe d'étude de la SAT sur l'amélioration de la structure de l'espace aérien (**IAS/SG**) et l'a renommé Groupe SAT de Gestion de la Mise en Œuvre dans l'Atlantique (**SAT IMG**) afin de coordonner l'élaboration et l'adoption d'un document sur la vision de de SAT, Concepts Opérationnel et d'une feuille de route de mise en œuvre, et à demandé au Secrétariat d'aligner ses Termes de Références et son programme de travail en conséquence.

2.13 La réunion a examiné et discuté les questions suivantes et a tiré des conclusions appropriées pour la mise en œuvre, comme le rapport sur le projet de Nouveau Concept d'Espace Aérien Corridor EUR/SAM élaboré par l'Equipe de mise en œuvre du corridor EUR/SAM (**ESCIT**), proposition d'amendement du PANS ATM Doc 4444 –Procédure stratégique d'Offset Latéral (**SLOP**), Occupation de Niveau de Vol et Optimisation de l'Espace Aérien, récurrence de vols dans l'Espace Aérien de Dakar Océanique sans contact et Séparation aux Procédures par Surveillance Enrichie utilisant en essais l'ADS-B dans l'espace aérien NAT.

Plan d'urgence au-dessus de l'océan Atlantique

2.14 La réunion a été informée du lancement par l'OACI d'un projet interrégional de mise en œuvre spéciale (**SIP**) pour l'élaboration d'un plan d'urgence commun qui couvrira les FIRs de l'Atlantique Nord et Sud. Le groupe de SAT a analysé l'état du plan d'urgence de la SAT et les mises à jour fournies concernant la collaboration avec la NAT et l'initiative de l'OACI et a décidé d'annuler l'élaboration en cours du plan d'urgence propre à la SAT en faveur d'un plan harmonisé pour l'océan Atlantique.

Communications, Navigation et Surveillance (CNS)

La réunion a examiné l'état d'avancement de la mise en œuvre des résultats de la 23e réunion du groupe SAT portant sur la Communication, la Navigation et la Surveillance (CNS) aéronautiques, résumé et présenté par le Secrétariat à partir des renseignements disponibles recueillis auprès des ANSP sur les mesures prises pour la mise en œuvre.

Plans de vol manquants

2.15 La réunion a discuté de questions liées aux plans de vol manquants avec des données fournies par des ANSPs et a identifié les principales causes probables ainsi que des mesures correctives convenues, afin d'atténuer avec succès les plans de vol manquants.

2.16 Les ANSPs de la SAT ont été encouragés à renforcer leurs efforts pour réduire les Plans de vols manquants en sensibilisant le personnel à la conformité aux procédures, améliorer le programme de travail de leur groupe multidisciplinaire local chargé d'évaluer et d'atténuer les plans de vol manquants et d'échanger régulièrement des données sur les plans de vol manquants entre les centres d'enquête.

Matrice de Performance de l'infrastructure et des systèmes du CNS de la SAT

2.17 La réunion a examiné les questions liées aux performances de l'infrastructure et des systèmes CNS de la SAT en analysant les données statistiques sur les performances compilées par la FIR Accra pour la période du 3^e trimestre de l'année 2018 et l'ASECNA pour la FIR de Dakar, à savoir les CCRs d' Abidjan, Dakar et Nouakchott pour le premier trimestre de l'année 2019.

2.18 La réunion a apprécié le travail effectué et a noté que pour affiner la pertinence des indicateurs établis dans la matrice de performance par la SAT/23, il convient de préciser la définition des différents termes utilisés dans le calcul des indicateurs. Par conséquent, la réunion adoptée telle que jointe en **Appendice 1**, la matrice de performance révisée de l'infrastructure et des systèmes CNS de la SAT, élaborée par un groupe de travail spécial, établi et chargé d'examiner la liste et la définition des paramètres de mesure de la matrice et de mettre en évidence ceux qui s'appliquent à la SAT.

Cyber sécurité et résilience de l'infrastructure et des systèmes du CNS de la SAT

2.19 La réunion a souligné le faible niveau de mise en œuvre de la conclusion 23/10 de la SAT sur la cyber sécurité et la résilience de l'infrastructure et des systèmes d CNS de la SAT. La réunion a également permis de cerner les questions institutionnelles découlant de la nécessité d'échanger de l'information sur la cyber sécurité qui pourrait être considérée comme sensible et la confiance nécessaire entre les ATSU avant d'assurer l'inter connectivité é et l'interopérabilité cyber sécurisées de l'infrastructure et des systèmes ATM/CNS automatisés. En considération de la restructuration de la SAT et de ses organismes contributifs qui dissoudra le CNMC, la réunion a convenu de mettre sur pied un groupe spécial chargé de déterminer les mesures à prendre au sein du groupe de travail CNS de SAT afin d'évaluer les lignes directrices les politiques et meilleures Pratiques à partager par les ANSPs SAT sur la Cyber protection et faire des propositions pour l'harmonisation d'actions d'atténuation contre les cyber menaces.

Amélioration du système CNS dans la région SAT (AMHS, AIDC, ADS-B)

2.20 La réunion a examiné les initiatives régionales et interrégionales menées ou en cours par les membres de la SAT pour l'amélioration des systèmes CNS dans la région de SAT au moyen d'arrangements bilatéraux et multilatéraux comprenant les éléments suivants:

2.20.1 **Initiative AFI North West Area Technical Group (ANWA TG) de l'ENAIRE** (Espagne) et de l'ASECNA pour l'amélioration du service mobile aéronautique (Partage des emplacements des fréquences des stations de communications radio air/sol étendues VHF), Service fixe aéronautique grâce à la mise en œuvre de protocoles modernes de réseau de voix au sol ATS (AGVN), à l'évolution vers la voix sur IP (VoIP) et à la mise en œuvre du partage de données AMHS et AIDC/OLDI et de surveillance.

2.20.2 **Interconnexion AIDC entre les CCRs d'Abidjan et d'Accra** identifiée par une réunion de coordination sous les auspices de l'OACI, tenue à Lomé, Togo, du 2 au 4 mai 2016 entre l'ASECNA, le GCAA (Ghana), la NAMA (Nigéria), la FIR de Roberts. La réunion a convenu que la mise en œuvre réussie du service AIDC entre les CCRs d'Abidjan et d'Accra améliorera la coordination et que les enseignements tirés de cet exercice permettront une organisation plus efficace dans le futur.

2.20.3 **Interconnexion AMHS/AIDC entre les CCRs de Dakar et de Recife** identifiés il y a des années par la SAT, coordonnés par des téléconférences en 2016 et 2017 et récemment par une réunion parallèle entre l'ASECNA et les bureaux régionaux de l'OACI de Dakar et de Lima pendant la Réunion de coordination de l'Atlantique à Paris (31 janvier 2019) pour mise en œuvre effective et l'exercice continue.

2.20.4 **Initiative de l'IATA pour l'interconnexion AMHS/AIDC entre les CCRs de Casablanca et de Nouakchott** afin de faciliter avec le soutien de l'OACI, l'a mise ne œuvre de ces deux services.

2.21 La réunion a apprécié ces initiatives, encouragé les ANSPs concernés à poursuivre la mise en œuvre et a demandé au Secrétariat de continuer à soutenir les activités à venir par la coordination et la fourniture de lignes directrices.

Interconnexion et interopérabilité des systèmes CNS/ATM

2.22 La réunion a reconnu que bien que la réunion SAT/23 ait clairement identifié les circuits AMHS et AIDC nécessaires et les dates provisoires pour leur mise en œuvre complète, il semble que le pourcentage de mise en œuvre effective soit faible. Il a donc été recommandé d'identifier les obstacles rencontrés par les ANSP afin de les éliminer et de mettre en œuvre efficacement les circuits identifiés.

2.24 Entre autres, et sans s'y limiter, ont été identifiés d'une part un manque d'accords bilatéraux/multilatéraux formels comprenant, les documents techniques, les protocoles d'interconnexion et les procédures d'interconnexion de l'AIDC et, d'autre part, les faiblesses liées à l'absence de programmes de formation et de plans de formation, dont la conduite efficace devrait accroître la compétence du personnel des ANSPs (ATCOs and ATSEPs) de la SAT pour la mise ne œuvre et l'exploitation de l'AIDC.

2.25 À cet égard, il a demandé aux bureaux régionaux concernés de l'OACI de fournir des documents d'orientation, y compris le cadre réglementaire, les procédures opérationnelles et les lignes directrices sur l'interface technique afin de formaliser et de faciliter l'interconnexion AMHS et AIDC des systèmes CNS de la SAT. En outre, la réunion a chargé l'ASECNA et la GCAA d'identifier, avec l'aide du Secrétariat, des besoins de formation exhaustifs en AIDC pour le personnel de la SAT concerné et a demandé la tenue dans la région AFI SAT concernée, d'un atelier régional sur l'AIDC avec le soutien de l'industrie pour le renforcement des capacités.

Questions ATM et CNS

Approbation des conclusions et des décisions de la neuvième réunion du Comité de gestion du réseau du CAFSAT (CGNC/9).

2.26 La réunion a examiné et approuvé le résultat des (05) conclusions et des quatre (04) décisions de la neuvième réunion du Comité de gestion du Réseau CAFSAT adoptées par le groupe de travail CNS.

Manuel de procédures de SAT

2.27 La réunion a examiné l'évolution future du groupe SAT sur la base des contributions examinant la structure et les modalités de travail du groupe SAT et de ses organes SAT/FIT associés et du CNMC et pris en compte des propositions nécessaires visant à fournir des dispositions efficaces pour atteindre l'objectif global du groupe SAT, l'amélioration des services de trafic aérien au-dessus de l'Atlantique Sud.

2.28 On rappelle à la réunion que la zone SAT a un impact sur les régions de l'Atlantique Nord (NAT), l'Afrique/Océan Indien (AFI), les Caraïbes (CAR) et l'Amérique du Sud (SAM), ce qui nécessite une coordination et une harmonisation des opérations.

La réunion a examiné une proposition de la Commission de la navigation aérienne (ANC) visant à établir des exigences de performance pour les Groupes de l'Atlantique (SAT/NAT) pour améliorer la coordination entre le SAT et le NAT ainsi que la recommandation de l'ANC au Conseil de l'OACI d'identifier des options pour formaliser le Groupe SAT bien que la Commission n'ait pas précisé comment formaliser le Groupe.

2.29 À cet égard, et afin d'initier la restructuration et la formalisation de la SAT et de ses organes auxiliaires, un projet de Manuel de Procédure SAT comprenant les Termes de Référence de la SAT, la Méthodologie et les Modalités de Travail de la SAT, les Règles de Procédure des réunions de la SAT, les Organes Auxiliaires de la SAT, la Composition du groupe, les Mécanismes de Compte Rendus) et le Programme Futur de Travail du Groupe SAT élaborés par le Secrétariat de la SAT ont été soumis à la réunion pour discussion et approbation, en tenant compte de la façon d'améliorer l'efficacité de la collaboration entre la NAT et la SAT.

2.30 La nouvelle structure de la SAT jointe en Appendice au présent document de travail comprenant la principale organisation de la SAT avec deux (2) Groupes de Travail (ATM/WG et CNS/WG) est fondée sur les changements suivants :

- **Fusion d'une partie des éléments SAT/FIT portant sur les questions opérationnelles et IAS/SGG dans le nouveau Groupe de Travail ATM ;**
- **Fusion d'une partie de des éléments SAT/FIT portant sur les questions d'infrastructure et de systèmes et le CNMC dans Groupe de travail CNS ;**
- **Identification claire des exigences et des cibles opérationnelles par le ATM/WG et de la technologie admissible à planifier et à mettre en œuvre par le CNS/WG ;**
- **Souplesse pour que chaque groupe de travail établisse un groupe spécial ou une équipe de mise en œuvre ; et**

- **Prise en compte de la Fonction Etude, Evaluation et Monitoring de la Sécurité dans les activités de planification, mise en œuvre et d'exploitation des systèmes dans le Mandat des Organes Auxiliaires de SAT.**

Le rapport détaillé de la réunion SAT/24 détaillée peut être téléchargé à l'adresse suivante : <https://www.icao.int/WACAF/Pages/SAT-24.aspx>

3. Suite à donner par la réunion.

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note de l'information présentée dans le présent document de travail, faisant rapport de la réunion du SAT/24;
- b) Examiner le Manuel de procédures de l'SAT et fournir au Secrétariat toute information visant à améliorer le travail effectué par l'SAT/24.
- c) Approuver les projet de Décision et de Conclusion suivants :

---END---

Projet de Décision xxxx : Approbation du Manuel de Procédures de la SAT	
<p>Il est conclu que ; Le Manuel de Procédure de la SAT comprenant son Mandat, ses Méthodologie et modalités de travail, les règles de procédure des réunions de la SAT les Organes Contributifs, la Composition, le Mécanisme de Compte rendu et le Futur Programme de Travail du Groupe SAT est approuvé tel que présenté à l'Annexe xxxx.</p>	<p>Expected impact: <input type="checkbox"/> Political / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Economic <input type="checkbox"/> Environmental <input checked="" type="checkbox"/> Technical/Operational</p>
Why: Restructuration et formalisation de la SAT	
When: APIRG/22	Status: Valid
Who: <input type="checkbox"/> Coordinators <input type="checkbox"/> States <input checked="" type="checkbox"/> ICAO Secretariat <input type="checkbox"/> ICAO HQ <input type="checkbox"/> Others: ANSPs	

Projet de Conclusion xxxx : Mise en œuvre effective et continue de la Fonction d'Etude, Evaluation et Monitoring de la Sécurité dans les activités SAT	
<p>Il est conclu que; Dans le but de renforcer la Sécurité de la Navigation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud, Les ANSPs concernés mettent œuvres de façon effective et continue la Fonction Etude, Evaluation et Monitoring de la Sécurité de la Navigation Aérienne telle que requise dans le Mandat du groupe SAT et de ses Organes Auxiliaires.</p>	<p>Expected impact: <input type="checkbox"/> Political / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Economic <input type="checkbox"/> Environmental <input checked="" type="checkbox"/> Technical/Operational</p>
Why: Renforcer la Sécurité dans la SAT	
When: Continuellement	Status: Valid
Who: <input type="checkbox"/> Coordinators <input checked="" type="checkbox"/> States <input type="checkbox"/> ICAO Secretariat <input type="checkbox"/> ICAO HQ <input checked="" type="checkbox"/> Others: ANSPs	