

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



**RAPPORT DE LA DOUZIÈME RÉUNION DU
GROUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION
ET DE MISE EN OEUVRE (APIRG)**

(Tunis, 21 - 25 juin 1999)

Établi par le Secrétaire du Groupe APIRG

12 juillet 1999

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des éléments qui y figurent n'impliquent de la part de l'OACI aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones ou leurs frontières ou limites.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

Les abréviations et sigles de l'OACI sont contenus dans les PANS-ABC de l'OACI (Doc 8400), le Lexique de l'OACI (Doc 9294) et d'autres documents pertinents de terminologie. Les sigles donnés ci-dessous ont été choisis parmi ceux qui concernent particulièrement les activités du Groupe APIRG et/ou ceux que l'on trouve le plus fréquemment dans le présent rapport afin d'en faciliter la lecture.

SOUS-GROUPES DU GROUPE APIRG ET AUTRES ORGANES RÉGIONAUX

AOP/SG	- Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodrome
MET/SG	- Sous-groupe de Météorologie
ATS/AIS/SAR/SG	- Sous-groupe Services de la circulation aérienne/Services d'information aéronautique/Recherches et sauvetage
CNS/ATM/IC/SG	- Sous-groupe Communications, Navigation, Surveillance /Gestion du trafic aérien et de la coordination de la mise en oeuvre
COM/SG	- Sous-groupe Communications
FASID/TF	- Equipe de travail sur le Document de mise en oeuvre des installations et services
TF/TF	- Equipe de travail de la prévision du trafic
LIM AFI (COM/MET/RAC) RAN Meeting 1988	- Réunion régionale restreinte de navigation aérienne (COM/MET/RAC) Afrique-Océan indien (Lomé, 12-27 avril 1988)
AFI/7 RAN Meeting	- Septième réunion régionale de navigation aérienne pour l'Afrique et l'Océan indien (Abuja, 12-23 mai 1997)

AUTRES ABRÉVIATIONS

ABAS	- Système de renforcement par les aéronefs
ACAC	- Commission Arabe de l'aviation civile
ACAS	- Système anticollision embarqué
ACI	- Airport Council International
AFI/EUR	- Réunions informelles d'interface AFI/EUR
AFRAA	- Association des compagnies aériennes africaines
AIC	- Circulaire d'information aéronautique
AMBEX	- Système d'échange de bulletins météorologiques dans la Région AFI
ASECNA	- Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar

BUFR	- Forme binaire universelle de représentation de renseignements météorologiques
CAFAC	- Commission africaine de l'aviation civile
BUFR	- Format universel binaire pour la représentation d'informations météorologiques
EGNOS	- Système complémentaire géostationnaire européen de navigation
FASID	- Document de mise en oeuvre des installations et services
GPS	- Système mondial de localisation
IATA	- Association du transport aérien international
IFATCA	- Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien
IFBP	- Procédure d'émission en vol
INMARSAT	- Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellite
IOACG	- Groupe de coordination ATS dans l'Océan Indien
MSAW-	- Système d'avertissement d'altitude minimale de sécurité
MSS	- Service mobile par satellite
PANAFTTEL	- Réseau panafricain de télécommunications
RAFC	- Centre régional de prévision de zone
RGCSF	- Groupe d'experts sur l'examen de la notion générale d'espace
RIMS	- Système de référence et de contrôle d'intégrité
RNAV	- Navigation de surface
RNP	- Qualité de Navigation Requisite
RSFTA	- Réseau du Service Fixe des Télécommunications aéronautiques
RSP	- Performance de la surveillance requise
RTSP	- Performance totale du système requise
SBAS	- Systèmes de renforcement par satellite
SADC	- Communauté de développement de l'Afrique australe
SADIS	- Système de diffusion par satellite d'informations relatives à la navigation aérienne
SAT/6	- Sixième réunion informelle sur l'amélioration des services de circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique sud
SAT/7	- Septième réunion informelle sur l'amélioration des services de circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique sud

SIGWX	- Temps significatif
SITA	- Société internationale de télécommunications aéronautiques
TCAS	- Système anticollision embarqué d'alerte du trafic
TCC	- Centre de collecte de TAF
UIT	- Union internationale des télécommunications
UNTACDA	- Décennie des Nations Unies pour les Transports et les Communications en Afrique
VSAT	- Terminal de faible ouverture d'antenne
WAFC	- Centre mondial de prévisions de zone
WAFS	- Système mondial de prévisions de zone
WRC	- Conférence mondiale de radiocommunications

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE - DÉROULEMENT DE LA RÉUNION	PAGE
Durée	1
Bureau et Secrétariat	1
Participation	2
Ordre du jour	3
Conclusions et Décisions	3
Liste des Conclusions	4
Liste des Décisions	8
DEUXIÈME PARTIE - RAPPORT SUR L'ORDRE DU JOUR	
Point 1 de l'ordre du jour : Election du Président et des Vice-présidents	1-1
Point 2 de l'ordre du jour : Suite donnée par le Commission de navigation aérienne et le Conseil de l' OACI au rapport de la 11ème réunion APIRG	2-1
Point 3 de l'ordre du jour : Examen et suite donnée aux conclusions et décisions de la onzième réunion d'APIRG, y compris les recommandations de laréunion régionale de navigation aérienne AFI/7.....	3-1
Point 4 de l'ordre du jour : Examen des rapports des sous-groupes d'APIRG et de ses organes auxiliaires	4-1
Point 5 de l'ordre du jour : Carences et lacunes dans le domaine de la navigation aérienne-Région AFI.....	5-1
Point 6 de l'ordre du jour : Mandat et méthodes de travail D'APIRG	6-1
Point 7 de l'ordre du jour : Relations avec d'autres groupes, régions adjacentes et activités menées à l'échelle mondiale.....	7-1
Point 8 de l'ordre du jour : Divers	8-1

APPENDICES DU RAPPORT DE LA DOUZIÈME RÉUNION D'APIRG

POINT DE L'ORDRE DU JOUR	APPENDICE	TITRE
	A	Liste des participants
2	B	Suite donnée à certaines conclusions d'APIRG/11 par le Conseil et la Commission et de navigation aérienne
3	C	Assignation du suivi des recommandations et conclusions de la réunion AFI/7 adressés à l'APIRG
4	D	Etat de mise en oeuvre des circuits RSFTA rationalisé
4	E	Amendement du réseau de routes ATS AFI - Liste de nouvelles routes ATS (comprenant les routes RNAV à ajouter dans le Plan de navigation aérienne AFI de l'OACI (Doc 7474)
4	F	Routes ATS du plan de navigation aérienne AFI qui requièrent la mise en oeuvre
4	G	Evaluation opérationnelle des organes ATS
4	H	Tableau MET/7 - Mise en oeuvre du SADIS dans la Région AFI
4	I	Tableaux MET/5 et MET/6 - Besoins en produits du WAFS dans la Région AFI
4	J	Plan de transition et procédures vers la phase finale du WAFS, Région AFI
4	K	Tableau d'évaluation stratégique du SADIS
4	L	Concept initial de la stratégie relative au GNSS pour la région AFI
5	M	Lacunes et carences dans le domaine AOP
5	N	Carences et lacunes dans le domaine du service fixe aéronautique
5	O	Carences et lacunes dans les domaines ATS/AIS/SAR
5	P	Carences et lacunes dans le domaine de la météorologie

6	Q	Mandat, Programme de travail et composition du sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG)
6	R	Programme de travail du sous-groupe COM
6	S	Mandat, programme de travail et composition du sous-groupe ATS/AIS/SAR
6	T	Mandat, programme de travail et composition du sous-groupe de météorologie
6	U	Programme de travail futur du sous-groupe AFI de coordination de la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM
6	V	Mandat, programme de travail et composition de l'équipe de travail sur les prévisions du trafic aérien dans la région AFI (TF/TF)
7	W	Propositions de suivi des conclusions d'ALLPIRG/3
8	X	Calendrier provisoire des réunions de L'APIRG et de ses sous-groupes

PREMIÈRE PARTIE - DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

PREMIÈRE PARTIE - DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Première Partie - Déroulement de la réunion

1. Durée

1.1 La douzième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG/12) s'est tenue du 21 au 25 juin 1999 à Tunis, dans la salle de conférences de l'hôtel Abou Nawas El Mechtel, à l'aimable invitation de la République Tunisienne.

2. Bureau et Secrétariat

2.1 La réunion a élu M. Mohamed Cherif (Tunisie) comme Président, M. Georges Elefteriou (Côte d'Ivoire), comme 1er Vice-président et M. L. D. Phesele (Malawi), comme 2ème Vice-président. La réunion a adressé ses remerciements à M. Atab Bodian (Sénégal) pour le travail qu'APIRG a pu accomplir pendant douze ans sous sa présidence. M. Z. Baliddawa, ancien Secrétaire d'APIRG et ancien Directeur régional de l'OACI du Bureau de Nairobi a fait l'objet d'une ovation debout pour le travail remarquable accompli par le Groupe dont il assurait le Secrétariat. M. Cherif a présidé toutes les séances de la réunion. Prière vous reporter également au par.1.1 du Point 1 de l'Ordre du jour.

2.2 M. A. Cheiffou, Secrétaire d'APIRG et Directeur régional du Bureau OACI de Dakar a assisté à toutes les séances. La réunion a bénéficié du concours de M. L. Mollel, Directeur régional p.i. de l'OACI à Nairobi, M. C. Eigl, Directeur régional de l'OACI à Paris, M. A. Zehrouni, Directeur régional de l'OACI, Le Caire et M. E. A. Olaniyan, Directeur régional adjoint de l'OACI à Dakar ainsi que des experts suivants des Bureaux régionaux de l'OACI de Dakar et de Nairobi :

M. H. H. Cissé, Expert régional MET, Dakar
M. A. J. Kharuga, Expert régional ATM, Nairobi
M. B.M. Sekwati, Expert régional MET, Nairobi
M. L. W. Ndiwaita, Expert régional AGA, Nairobi
M. D. Ramdoyal, Expert régional ATM, Dakar
M. A. Sene, Expert régional CNS, Nairobi
M. J. C. Waffo, Expert régional AGA, Dakar
Mme M. Obeng, Expert régional CNS, Dakar

2.3 Monsieur V. Zubkov, Chef du Bureau des Affaires régionales et M. H. Y. Tehrani, Administrateur principal des Affaires régionales au siège de l'OACI, ont également prêté leur concours tout au long de la réunion.

2.4 Les travaux se sont déroulés en français et en anglais et la documentation a été diffusée dans les deux langues. La prestation des services de traduction et d'interprétation simultanée a été assurée par M. J. Belinga, Traducteur - Réviseur du Bureau OACI de Dakar,

M. A. Otou-N'guini, Traducteur au siège de l'OACI à Montréal et Mlle F. Jouve, Traductrice au Bureau OACI de Paris ainsi que par deux interprètes indépendantes, tandis que les questions administratives ont été confiées à Mme. P. B. Basse, Fonctionnaire d'administration du Bureau OACI de Dakar.

2.5 La réunion a été ouverte par S.E. M. le Ministre du Transport de la République Tunisienne, M. Houcine Chouk, qui a souhaité la cordiale bienvenue aux participants, qu'il a remerciés d'être venus nombreux assister à la 12ème réunion d'APIRG. Il a indiqué que les pays africains sont appelés à renforcer la concrétisation et la coordination afin de faire face à la libéralisation globale du transport aérien. Il a fait remarquer que la Tunisie a pu réaliser de nombreux acquis dans le domaine de l'aviation civile, ce qui lui a permis d'être au diapason de l'évolution et des progrès que connaît le transport aérien dans le monde. Le ministre a ajouté que le programme de mise à niveau de Tunisair porte sur la modernisation de la flotte, l'introduction de méthodes de gestion modernes conformément aux normes internationales pour ce qui est de la maintenance, de la sécurité et du contrôle des avions, relevant que dans le souci d'alléger les charges de l'Etat, le secteur privé a été associé à la réalisation de travaux d'infrastructures et à la création de sociétés de transport aérien.

2.6 Auparavant, une allocution de bienvenue a été prononcée par M. Cheiffou, Secrétaire d'APIRG. Après avoir remercié les Autorités tunisiennes pour les facilités mises à la disposition de la réunion, M. Cheiffou a souligné le caractère historique de la 12ème réunion d'APIRG qui se tenait pour la première fois hors des Bureaux régionaux de l'OACI, en présence des quatre Directeurs régionaux et du Chef des Affaires régionales de l'OACI. Il a ensuite expliqué le rôle qu'APIRG joue pour assurer la planification et la mise en oeuvre des systèmes de la navigation aérienne en Afrique, facteurs indispensables pour le développement du transport aérien et partant, pour l'économie africaine.

2.7 M. Cheiffou a ensuite fait le point des tâches exécutées depuis la 11ème réunion d'APIRG dans les domaines AGA, COM, CNS, ATM, AIS, SAR et MET. Il a conclu son discours par une prospective d'avenir dans la conduite des travaux d'APIRG, pour laquelle il préconise une stratégie basée sur la mise en oeuvre, le financement, la coordination et la solidarité entre partenaires, la coopération régionale et internationale ainsi que sur l'efficacité de nos méthodes.

2.8 Monsieur M. Taieb, Directeur général de l'Aviation civile de Tunisie a également pris la parole pour souhaiter la bienvenue aux participants.

3 Participation

3.1 Cent vingt-trois délégués de 41 pays prennent part à la réunion, Parmi eux, se trouvent les représentants de 23 Etats sur les 27 Etats membres d'APIRG, de 14 autres Etats de la région AFI, des Etats-Unis, du Royaume-Uni, des Pays-Bas et les observateurs de l'ACAC, l'ASECNA, l'IATA, l'IFALPA et la FIR Roberts.

3.2 La liste des participants est donnée à l'**Appendice A**.

4. Ordre du jour

La réunion adopte l'Ordre du jour ci-après :

Point 1 de l'ordre du jour: Election du Président et des Vice-présidents

Point 2 de l'ordre du jour: Suite donnée par la Commission de navigation aérienne et le Conseil de l'OACI au rapport de la 11ème réunion d'APIRG.

Point 3 de l'ordre du jour: Examen et suite donnée aux Conclusions et Décisions de la onzième réunion d'APIRG, y compris les recommandations de la réunion régionale de navigation aérienne AFI/7.

Point 4 de l'ordre du jour: Examen des rapports des sous-groupes d'APIRG et de ses organes auxiliaires.

Point 5 de l'ordre du jour: Carences et lacunes dans le domaine de la navigation aérienne-Région AFI.

Point 6 de l'ordre du jour: Mandat et méthodes de travail d'APIRG.

Point 7 de l'ordre du jour: Relations avec d'autres groupes, régions adjacentes et activités menées à l'échelle mondiale.

Point 8 de l'ordre du jour: Divers

5. Conclusions et Décisions

5.1 L'action du Groupe APIRG est consignée sous forme de conclusions et décisions ayant les significations suivantes :

5.2 Conclusions

5.2.1 Les conclusions portent sur des questions qui, suivant le mandat du Groupe, reçoivent l'attention directe des Etats, ou bien auxquelles une suite complémentaire doit être donnée à l'initiative de l' OACI conformément à la procédure établie.

5.3 Décisions

5.3.1 Les décisions portent sur des questions qui ne concernent que le Groupe APIRG et ses organes auxiliaires.

5.4 Liste des Conclusions

N° DE LA CONCLUSION	TITRE	PAGE
CONCLUSION 12/2	PUBLICATION DE LA RÉGLEMENTATION SUR L'ACAS II	3-2
CONCLUSION 12/3	PLANIFICATION D'AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT DE ROUTE	4-1
CONCLUSION 12/5	MISE EN OEUVRE DES AIDES VISUELLES	4-3
CONCLUSION 12/6	PLANIFICATION D'URGENCE AUX AÉRODROMES	4-3
CONCLUSION 12/7	PROBLÈMES INFORMATIQUES LIES AU PASSAGE A L'AN 2000	4-4
CONCLUSION 12/8	CIRCUIT PRINCIPAL RSFTA ALGER/NIAMEY	4-5
CONCLUSION 12/9	CIRCUIT PRINCIPAL RSFTA BRAZZAVILLE/NAIROBI	4-6
CONCLUSION 12/10	INTERCONNEXION DES RÉSEAUX VSAT - CONNECTIVITÉ DU RSFTA ET ATS/DS	4-6
CONCLUSION 12/11	INTERCONNECTIVITE ENTRE RÉSEAUX VSAT	4-7
CONCLUSION 12/12	DISPONIBILITÉ DES CIRCUITS RSFTA AFI	4-7
CONCLUSION 12/13	AUGMENTATION DU DÉBIT DE TRANSMISSION DES DONNÉES POUR LES CIRCUITS PRINCIPAUX RSFTA	4-7
CONCLUSION 12/14	CIRCUIT RSFTA BUJUMBURA/GOMA	4-8
CONCLUSION 12/15	MISE EN OEUVRE DES CIRCUITS ATS/DS INSCRITS AU PLAN	4-9
CONCLUSION 12/16	EXTENSION DE LA COUVERTURE VHF DANS LA RÉGION AFI	4-10
CONCLUSION 12/17	DISPONIBILITÉ D'INSTALLATIONS VHF EN ROUTE	4-10
CONCLUSION 12/18	AMENDEMENT DU TABLEAU ATS 1 DU PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE AFI (DOC. 7474)	4-12
CONCLUSION 12/19	MISE EN OEUVRE DES ROUTES ATS	4-12

CONCLUSION 12/20	FOURNITURE DU CONTRÔLE RÉGIONAL	4-12
CONCLUSION 12/21	COMPTES RENDUS ET ENQUÊTES SUR LES IINCIDENTS ATS	4-13
CONCLUSION 12/22	COURS DE RECYCLAGE ATS	4-13
CONCLUSION 12/23	APPLICATION UNIFORME DES PROCÉDURES D'ÉVALUATION ET DE VÉRIFICATION DE LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE DES SERVICES ATS	4-13
CONCLUSION 12/25	DIFFUSION DE L'INFORMATION AIS CRITIQUE	4-15
CONCLUSION 12/26	RESPONSABILITÉ DE LA PRODUCTION DE LA CARTE AU 1/1000.000 DE L'OACI	4-15
CONCLUSION 12/27	DIFFUSION DES PRODUITS AIS	4-16
CONCLUSION 12/28	MISE EN OEUVRE DU SYSTÈME GÉODÉSIQUE MONDIAL (WGS-84)	4-16
CONCLUSION 12/30	FOURNITURE DES SERVICES DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE	4-16
CONCLUSION 12/31	INCLUSION DU TABLEAU MET 7 DES UTILISATEURS AUTORISÉS DU SADIS DANS LE FASID AFI	4-17
CONCLUSION 12/32	BESOINS EN PRODUITS WAFS - PHASE FINALE DU WAFS	4-17
CONCLUSION 12/33	PLAN AFI DE TRANSITION ET PROCÉDURES EN VUE DE LA PHASE FINALE DU WAFS	4-18
CONCLUSION 12/34	COMPTE RENDU AU W AFC DE LONDRES SUR LA PRÉCISION DES CARTES SIGWX	4-18
CONCLUSION 12/36	ETUDE SUR LA COLLECTE/DIFFUSION DES RENSEIGNEMENTS AIS SUR LE SADIS PRÉCONISÉ PAR LE GEPNA AUX TERMES DE SA CONCLUSION 38/25	4-18
CONCLUSION 12/38	ENGAGEMENT AUX PLANS TECHNIQUE ET FINANCIER A L'EGARD DU SADIS	4-19

CONCLUSION 12/39	BANQUE DE DONNÉES OPMET DANS LA RÉGION AFI	4-19
CONCLUSION 12/40	FORMATION DANS LE CADRE DE LA PRÉPARATION ET LA DIFFUSION DES AVIS DE CENDRES VOLCANIQUES ET SIGMET	4-19
CONCLUSION 12/41	PROBLÈMES INFORMATIQUES LIES AU PASSAGE A L'AN 2000	4-20
CONCLUSION 12/42	RECOUVREMENT DES COÛTS D'ASSISTANCE MÉTÉOROLOGIQUE	4-20
CONCLUSION 12/44	SÉPARATION LONGITUDINALE	4-21
CONCLUSION 12/45	ORGANES CNS/ATM NATIONAUX, POINTS FOCALUX DE CONTACT ET COORDONNATEURS DES ICG	4-22
CONCLUSION 12/46	AMENDEMENT AU PLAN AFI DE MISE EN OEUVRE DES SYSTÈMES CNS/ATM (DOC 003)	4-23
CONCLUSION 12/47	MISE EN OEUVRE DU PLAN DU GNSS AFI	4-25
CONCLUSION 12/48	DISPOSITIONS FINANCIÈRES POUR LE BANC D'ESSAI AFI DU SYSTÈME EGNOS	4-25
CONCLUSION 12/50	ALIGNEMENT DES PROCÉDURES D'AMENDEMENT DU FASID	4-26
CONCLUSION 12/51	ACHÈVEMENT DES PROJETS DE DOCUMENTS ET FASID DE BASE AFI	4-27
CONCLUSION 12/52	INCORPORATION DU CONTENU DU PLAN DE MISE EN OEUVRE CNS/ATM AFI (DOC. 003 AU PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE ET AU FASID DE BASE AFI	4-27
CONCLUSION 12/53	ELABORATION D'UNE NOUVELLE PARTIE DES DOCUMENTS DE PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE ET DE FASID DE BASE AFI PORTANT SUR LES FACTEURS HUMAINS ET LA PLANIFICATION DES BESOINS EN PERSONNEL	4-27
CONCLUSION 12/54	INCLUSION DES INSTALLATIONS ET SERVICES CNS/ATM DANS LES TABLEAUX AOP	4-27

CONCLUSION 12/55	PLANIFICATION D'URGENCE DU PASSE INFORMATIQUE A L'AN 2000 DANS LA RÉGION AFI	4-28
CONCLUSION 12/56	STRATÉGIES INSTITUTIONNELLES POUR REMÉDIER AUX CARENCES DANS LE DOMAINE AOP AUX AÉROPORTS DE LA RÉGION AFI	5-1
CONCLUSION 12/57	APPROCHE COORDONNÉE A LA RECHERCHE DES SOLUTIONS AUX PROBLÈMES CHRONIQUES	5-1
CONCLUSION 12/58	APPROCHE SOUS-RÉGIONALE INTÉGRÉE EN VUE DE REMÉDIER AUX CARENCES ET LACUNES	5-1
CONCLUSION 12/61	ADHÉSION AU GROUPE APIRG	6-1
CONCLUSION 12/63	IDENTIFICATION DES QUESTIONS APPELANT DES MESURES DE L'ALLPIRG (CONCLUSION 3/3 DE LA 3EME RÉUNION ALLPIRG)	7-1
CONCLUSION 12/65	DÉFENSE DE LA POSITION DE L'OACI LORS DE LA CONFÉRENCE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS 2000 (WRC 2000)	7-2

5.5 Liste des Décisions

N° DE LA DECISION	TITRE	PAGE
DÉCISION 12/1	EMPORT ET UTILISATION DE TRANSPONDEURS SSR DE COMPTE RENDU D'ALTITUDE-PRESSION ET DE SYSTÈMES ANTICOLLISION EMBARQUÉS (ACAS) DANS LA RÉGION AFI	3-2
DÉCISION 12/4	TABLEAU AOP	4-2
DÉCISION 12/24	CRÉATION D'UNE EQUIPE DE TRAVAIL SUR LA GESTION DE L'ESPACE AERIEN	
DÉCISION 12/29	EQUIPE DE TRAVAIL SUR L'AUTOMATISATION DE L' AIS	4-16
DÉCISION 12/35	TABLEAUX D'EVALUATION STRATÉGIQUE DU SADIS	4-18
DÉCISION 12/37	COLLECTE/DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS AIS SUR LE SADIS	4-19
DÉCISION 12/43	PARTICIPATION DE L'AUSTRALIE, DE L'INDE ET DES MALDIVES AUX ACTIVITÉS DES ICG (AR 10)	4-21
DÉCISION 12/49	TRAVAUX FUTURS DU GROUPE D'ETUDE AFI SUR LE GNSS	4-25
DÉCISION 12/59	ENCOMBREMENTS ET LA QUALITÉ DU RENDEMENT DES FRÉQUENCES MOBILES HF DANS LA RÉGION AFI	5-2
DÉCISION 12/60	MANUEL DE PROCÉDURES D'APIRG	6-1
DÉCISION 12/62	COMPOSITION D'ORGANES AUXILIAIRES D'APIRG	6-2
DÉCISION 12/64	ADJONCTION AU MANDAT DU GROUPE APIRG	7-2
DÉCISION 12/66	MISE EN OEUVRE DU MINIMUM DE SÉPARATION VERTICALE RÉDUITE (RVSM)	7-3

DEUXIÈME PARTIE - RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

**POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ELECTION DU PRÉSIDENT ET
DES VICE-PRÉSIDENTS**

DEUXIÈME PARTIE - RAPPORT SUR L'ORDRE DU JOUR

Point 1 de l'ordre du jour: Election du Président et des Vice-présidents

Conformément au paragraphe 2.1 du présent rapport, la réunion élit son bureau comme suit :

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| M. Mohamed Cherif | - | Président (Tunisie) |
| M. Georges Elefteriou | - | Premier Vice-président (Côte d'Ivoire) |
| M. L. Phesele | - | Deuxième Vice-président (Malawi) |

**POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : SUITE DONNÉE PAR LA COMMISSION
DE NAVIGATION AÉRIENNE ET LE
CONSEIL DE L'OACI AU RAPPORT DE
LA 11ÈME RÉUNION D'APIRG**

Point 2 de l'ordre du jour: Suite donnée par la Commission de navigation aérienne et le Conseil de l'OACI au rapport de la 11ème réunion d'APIRG

2.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion prend note de la suite donnée par la Commission de Navigation Aérienne et le Conseil de l'OACI au rapport de la 11ème réunion du Groupe AFI de planification et de mise en oeuvre, tenue à Nairobi du 30 mars au 3 avril 1998. Dans ce contexte, la réunion note que la Commission et le Conseil ont examiné le rapport de la 11ème réunion d' APIRG pour lequel ils ont marqué leur satisfaction et qu'ils ont donné des suites spécifiques à certaines conclusions, ainsi qu'il est indiqué à l'Appendice **B**.

2.2 La réunion note que parmi les conclusions de la 11ème réunion d'APIRG auxquelles le Conseil a donné des suites spécifiques, se trouvent les Conclusions 11/2 (Etablissements des Etats dans le domaine de l'aviation civile) et 11/9 (Carences et lacunes dans le domaine de la navigation aérienne dans la Région AFI). La Conclusion 11/2 exhorte les Etats à étudier la création d'organismes aéronautiques autonomes afin d'accroître l'efficacité de leurs administrations de l'aviation civile, ce qui permettra de mieux s'attaquer au problème des carences et lacunes dans le domaine de la navigation aérienne, objet de la Conclusion 11/9.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR: EXAMEN ET SUITE DONNÉE AUX CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DE LA 11ÈME RÉUNION D'APIRG, Y COMPRIS LES RECOMMANDATIONS DE LA RÉUNION RÉGIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE AFI/7

Point 3 de l'ordre du jour: Examen et suite donnée aux Conclusions et Décisions de la 11ème réunion d'APIRG, y compris les recommandations de la réunion régionale de navigation aérienne AFI/7

3.1 La réunion examine la suite donnée aux Conclusions et décisions d' APIRG depuis sa 11ème réunion. Elle note les questions pour lesquelles suite a été donnée et énonce de nouveau les conclusions et décisions qui demeurent en vigueur et dont l'action se poursuit. Un résumé des actions entreprises à cet égard est donné à l'Appendice C.

3.2 La réunion examine également les mesures en suspens concernant les recommandations de la réunion régionale AFI/7 tenue à Abuja en 1997, dont la 11ème réunion d'APIRG a été saisie. Elle note les recommandations pour lesquelles suite a été donnée et identifie celles qui sont encore en vigueur. La liste des recommandations encore en vigueur figure à l'Appendice C.

3.3 Emport et utilisation de systèmes anticollision embarqués (ACAS) et de transpondeurs de compte rendu d'altitude-pression

3.3.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion note que comme suite à la Recommandation 5/23 de la 7ème réunion régionale de navigation aérienne AFI, les Procédures complémentaires régionales RAC AFI (Doc 7030) ont déjà été amendées afin d'y inclure des dispositions sur la mise en oeuvre de transpondeurs SSR de compte rendu de pression-altitude et sur l'emport et l'utilisation d'un système anticollision ACAS II.

3.3.2 Il est souligné qu'à compter du 1er janvier 2000, tous les aéronefs effectuant des vols IFR dans la Région AFI seront équipés d'un transpondeur SSR de compte rendu d'altitude-pression et que par ailleurs, tous les avions civils à turbomachines à voilure fixe dont la masse maximale au décollage est supérieure à 15 000 kg ou dont le nombre maximal approuvé de sièges passagers est supérieur à 30 seront dotés d'un ACAS II, qu'ils utiliseront.

3.3.3 La réunion est informée que la réunion sur l'interface AFI/EUR qui s'est tenue à Paris du 18 au 21 mai 1999 a pris connaissance des projets les plus récents relatifs à l'emport obligatoire de l'ACAS II dans la Région Europe (EUR), et des éventuelles conséquences de cet emport pour les transporteurs de la Région AFI. Il est noté que les Directives techniques [*Technical Standards Order (TSO C119b)*], préalables à la fabrication des équipements, n'ont été publiées qu'en décembre 1998, et qu'en raison de ce retard, tous les aéronefs ne pourront être équipés avant la date cible du 1er janvier 2000. De ce fait, une mise en oeuvre graduelle a été estimée nécessaire pour la Région EUR, et il est convenu d'une période de transition allant jusqu'au 31 mars 2001.

3.3.4 Compte tenu de la stratégie de mise en oeuvre adoptée pour la Région EUR, la réunion est d'avis qu'il convient d'instituer une équipe de travail chargée d'évaluer les éventuels problèmes liés à la mise en oeuvre de la Recommandation 5/23 de la réunion régionale de navigation aérienne AFI/7 et d'élaborer en conséquence un projet de circulaire d'information aéronautique (AIC), afin d'aider les Etats dans le processus de mise en oeuvre.

DÉCISION 12/1 EMBORT ET UTILISATION DE TRANSPONDEURS SSR DE COMPTE RENDU D'ALTITUDE-PRESSION ET DE SYSTÈMES ANTICOLLISION EMBARQUES (ACAS) DANS LA RÉGION AFI

IL EST DÉCIDÉ D'INSTITUER UNE ÉQUIPE DE TRAVAIL CHARGÉE D'ÉVALUER LES ÉVENTUELS PROBLÈMES LIÉS A L'ABSENCE DE MISE EN OEUVRE DE TRANSPONDEURS SSR DE COMPTE RENDU D'ALTITUDE-PRESSION ET DE L'ACAS II DANS LA RÉGION AFI, ET D'ÉLABORER UN PROJET D'AIC AFIN D'AIDER LES ÉTATS DANS LE PROCESSUS DE MISE EN OEUVRE. VOICI LE MANDAT ET LA COMPOSITION DE CETTE ÉQUIPE DE TRAVAIL :

1. Mandat

- a) Etudier les éventuels problèmes liés à l'absence de mise en oeuvre de la Recommandation 5/23 de la 7ème Réunion régionale de navigation aérienne AFI relative à l'emport et à l'utilisation des transpondeurs SSR de compte rendu d'altitude-pression et de l'ACAS II dans la Région AFI, à compter du 1er janvier 2000, en tenant également compte des stratégies de mise en oeuvre que sont en train d'adopter d'autres régions;
- b) Elaborer une stratégie pour l'ACAS II dans la Région AFI;
- c) Préparer un projet d'AIC afin d'aider les Etats dans le processus de mise en oeuvre;
- d) Faire rapport à la 6ème réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR.

2. Composition

Afrique du Sud, Espagne, Maroc, Sénégal, ASECNA, IATA et IFALPA..

CONCLUSION 12/2 PUBLICATION DE LA RÉGLEMENTATION SUR L'ACAS II

IL EST CONCLU QUE LES ETATS QUI N'AURAIENT PAS ENCORE PUBLIE LEUR REGLEMENTATION SUR L'ACAS II LE FASSENT DE TOUTE URGENCE.

**POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR: EXAMEN DES RAPPORTS DES SOUS-GROUPES
D'APIRG ET DE SES ORGANES AUXILIAIRES**

Point 4 de l'ordre du jour: Examen des rapports des sous-groupes d'APIRG et de ses organes auxiliaires**4.1 Examen du rapport du Sous-Groupe de Planification Opérationnelle d'Aérodrome (AOP/SG)****4.1.1 Introduction**

4.1.1.1 Au titre de ce point, le Groupe APIRG examine le rapport de la troisième réunion du Sous-Groupe de planification opérationnelle d'aérodrome tenue à Dakar du 2 au 5 mars 1999. Le Groupe est informé des progrès réalisés par le Sous-Groupe AOP en vue de donner suite aux Conclusions de la réunion régionale de navigation aérienne AFI/7, en particulier la mise au point de la Partie AOP du Plan AFI, le FASID et le Plan de navigation aérienne de base, la mise en oeuvre des éléments du plan de navigation aérienne et l'établissement d'une banque de données sur les lacunes et carences dans le domaine AOP. Le Sous-Groupe AOP examine en outre les problèmes informatiques liés au passage à l'An 2000 et l'incidence prévue de la mise en service de nouveaux gros porteurs.

4.1.2. Planification d'aérodromes de dégagement de route

4.1.2.1 Il est porté à la connaissance du Groupe APIRG qu'en dépit des efforts déployés par le Secrétariat, le Sous-Groupe AOP n'a pas pu obtenir les informations sollicitées, hormis pour deux Etats. Par conséquent, la douzième réunion d'APIRG note l'absence de réaction de la part des Etats et convient que le Secrétariat et le Sous-Groupe devraient déployer d'autres efforts pour obtenir les informations requises. Le Groupe prend acte des réserves faites par l'IFALPA, appuyées par l'IATA sur l'utilité des informations contenues dans le tableau des aérodromes de dégagement de route. La réunion est d'avis que les consultations devraient se poursuivre avant qu'une décision ne soit prise. A la lumière de ce qui précède, la réunion formule la conclusion ci-après :

CONCLUSION 12/3**PLANIFICATION D'AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT DE ROUTE**

IL EST CONCLU QUE LE SECRÉTARIAT DE L'OACI POURSUIVE SES CONSULTATIONS AVEC LES ETATS POUR OBTENIR DES INFORMATIONS SUR LES LES AERODROMES DE DEGAGEMENT DE ROUTE POUR LES BESOINS DES VOLS À GRANDE DISTANCE D'AVIONS À DEUX TURBOMACHINES (ETOPS).

4.1.3 Tableau AOP 1

4.1.3.1. Le Groupe APIRG note que le Sous-Groupe AOP a examiné le contenu du Tableau AOP étant entendu que tel que l'a demandé la septième réunion régionale de navigation aérienne AFI/7, cet examen est une activité continue du Sous-Groupe. Lors de l'examen, le Groupe note qu'outre des légers amendements, notamment la fourniture de services ATIS par certains Etats, l'Algérie et la Tunisie ont formulé une proposition d'amendement au Tableau visant à y inclure deux nouveaux aéroports internationaux. Cette proposition d'amendement sera traitée par le Secrétariat conformément aux procédures établies par l'OACI en la matière. Le Groupe prend ensuite la décision ci-après :

DECISION 12/4

TABLEAU AOP

IL EST DECIDE QUE LE TABLEAU AOP/1, UNE FOIS MODIFIÉ, SOIT PROPOSÉ POUR FAIRE PARTIE DU FASID/AFI EN COURS D'ÉLABORATION.

4.1.4. Examen de la liste des carences et lacunes dans le domaine AOP

4.1.4.1 Le Groupe APIRG prend acte des préoccupations du Sous-Groupe AOP concernant les carences et lacunes auxquelles on a pas pu remédier pendant longtemps, notamment en raison de la modicité des ressources, même s'il a été reconnu que ces carences et lacunes affectaient la sécurité de l'exploitation aérienne. Le Groupe formule en conséquence les conclusions qui figurent à la Partie 5 du présent rapport.

4.1.5. Suite donnée aux conclusions et recommandations de la septième réunion régionale de navigation aérienne AFI/7

4.1.5.1 Le Groupe APIRG note les dispositions prises par le Sous-Groupe AOP pour suivre la mise en oeuvre des installations et services aux aérodromes. Il prend acte de l'observation faite par le Sous-Groupe AOP selon laquelle des progrès considérables ont été réalisés à la suite de la mise en oeuvre des diverses recommandations de la réunion régionale AFI/7, relatives aux questions institutionnelles. Il reste néanmoins beaucoup à faire tel qu'il ressort de la liste des carences et lacunes.

4.1.6. Mise en oeuvre des aides visuelles

4.1.6.1 Le Groupe APIRG note les divers projets en voie d'exécution dans un certain nombre d'Etats. Il est en outre d'avis que la modicité des ressources non seulement entrave la mise en oeuvre des aides visuelles mais aussi ne permet pas de les entretenir. Par ailleurs, une alimentation électrique instable limite leur durée. A la lumière de ce qui précède, la réunion formule la conclusion ci-après :

CONCLUSION 12/5 MISE EN OEUVRE DES AIDES VISUELLES

IL EST CONCLU QUE LES ETATS S'ASSURENT QUE LES RESSOURCES NÉCESSAIRES SONT DISPONIBLES POUR PERMETTRE LA MISE EN OEUVRE DES AIDES VISUELLES CONFORMÉMENT À L'ANNEXE 14, VOLUME I- NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES.

4.1.7. Equipements, installations et services d'aérodrome

4.1.7.1 Le groupe reconnaît qu'en dépit des diverses recommandations et conclusions qu'il a adoptées, il apparaît clairement que dans un certain nombre d'Etats, la mise en oeuvre des dispositions de l'Annexe 14 est encore insuffisante. Le groupe note les causes identifiées par le sous-groupe, auxquelles il ne pourra être remédié que par des stratégies institutionnelles, par la coopération régionale et par une gestion administrative et de personnel saine. Le groupe prend acte du projet de conclusion 4/3 du sous-groupe, qui énonce de nouveau la conclusion de la réunion régionale de navigation aérienne AFI/7 relative à un élargissement du programme de supervision de la sécurité aux installations et services d'aérodromes, et il note par ailleurs que la question est en cours d'examen par le Conseil.

4.1.8 Planification d'urgence aux aérodromes

4.1.8.1 Le groupe reconnaît les efforts déployés par les Bureaux régionaux pour organiser des ateliers sur ce sujet et les mesures de suivi prises auprès des Etats. Toutefois, la mise en oeuvre n'est toujours pas satisfaisante. Afin de pouvoir toucher un plus grand nombre de personnes et d'institutions, le Groupe convient qu'il serait indiqué de convoquer des ateliers plus fréquemment dans un Etat ou dans un groupe d'Etats, et il adopte la conclusion suivante:

CONCLUSION 12/6 PLANIFICATION D'URGENCE AUX AÉRODROMES

IL EST CONCLU QUE :

- a) **LES ETATS ÉTABLISSENT DES PLANS D'URGENCE POUR TOUS LES AÉRODROMES INTERNATIONAUX QUI SOIENT ADAPTÉS AU TYPE D'EXPLOITATION À CES AÉRODROMES, ET EN INFORMENT LE BUREAU DE L'OACI COMPÉTENT ;**
- b) **LES ETATS PROCÈDENT À DES EXERCICES AUX INTERVALLES PRÉCONISÉS DANS L'ANNEXE 14, VOLUME I (TOUS LES DEUX ANS POUR UN EXERCICE À GRANDE ÉCHELLE ET TOUS LES ANS POUR UN EXERCICE À MOINDRE ÉCHELLE), ET SOUMETTENT DES RAPPORTS AU BUREAU DE L'OACI COMPÉTENT;**

- c) **LES ETATS GARDENT CONSTAMMENT À L'ÉTUDE LES PLANS D'URGENCE, CONFORMÉMENT AUX SPÉCIFICATIONS DE L'ANNEXE 14, VOLUME I ;**
- d) **LES BUREAUX RÉGIONAUX DE L'OACI CONTINUENT D'AIDER LES ETATS À ÉTABLIR LEURS PLANS D'URGENCE D'AÉRODROME;**
- e) **L'OACI CONTINUE D'ORGANISER DES ATELIERS DE PLANIFICATION D'URGENCE AUX AÉRODROMES DANS LES BUREAUX RÉGIONAUX, MAIS AUSSI DANS DES ETATS OU DES GROUPES D'ETATS, EN CAS DE BESOIN.**

4.1.9 Incidence des nouveaux gros porteurs aux aérodromes de la Région AFI

4.1.9.1 Le groupe note que même si la plupart des compagnies aériennes de la Région AFI n'acquerront pas les nouveaux gros porteurs dans l'immédiat, les Etats seront tenus de mettre en oeuvre les spécifications appropriées pour les aérodromes de destination, voire pour les aérodromes de décollage. Compte tenu du fait que la Commission de navigation aérienne de l'OACI a spécialement confié à un groupe d'étude la tâche d'évaluer l'incidence des gros porteurs, la création d'une équipe de travail pour étudier l'incidence de ces appareils aux aérodromes de la Région AFI recommandée par le Sous-groupe AOP est jugée prématurée. Il est convenu qu'avec l'aide du Secrétariat, le Sous-groupe AOP continuera à suivre de près les conclusions du groupe d'étude et reverra sa position ultérieurement.

4.1.10 Problèmes informatiques liés au passage à l'An 2000

4.1.10.1 Le groupe note que même à une date aussi tardive, certains Etats n'ont pas répondu au questionnaire de l'OACI et qu'il est vraisemblable que des composantes d'un certain nombre d'installations ne soient pas conformes An 2000. L'interdépendance transfrontalière de l'aviation nécessite une coordination régionale des stratégies et des plans. Le groupe adopte donc la conclusion suivante :

CONCLUSION 12/7 PROBLÈMES INFORMATIQUES LIÉS AU PASSAGE A L'AN 2000

IL EST CONCLU QUE:

- a) **LE SECRÉTARIAT CONTINUE DE CHERCHER À OBTENIR D'URGENCE DES ETATS UNE RÉPONSE AU QUESTIONNAIRE DE L'OACI SUR LEUR NIVEAU DE PRÉPARATION ET QU'IL LES ASSISTE, DANS TOUTE LA MESURE DU POSSIBLE ;**
- b) **QUE LES ETATS PROCÈDENT AUX ÉVALUATIONS APPROPRIÉES DE L'ÉTAT DE CONFORMITÉ DE LEURS SERVICES D'AÉRODROMES AUX AÉRODROMES INTERNATIONAUX ET AUX AÉRODROMES DE DÉCOLLAGE DÉSIGNÉS ET FOURNISSENT CETTE INFORMATION AUX AUTRES ETATS, AUX UTILISATEURS DE L'ESPACE AÉRIEN AINSI QU'À L'OACI ;**

- c) **QUE LORSQU'ILS ACQUIÈRENT DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS, LES ETATS S'ASSURENT QU'UNE CLAUSE CONFORMITÉ AN 2000 A ÉTÉ INSÉRÉE DANS LES DOCUMENTS DU CONTRAT ET QU'ELLE A DÛMENT ÉTÉ VÉRIFIÉE À LA RÉCEPTION DE CES ÉQUIPEMENTS.**

4.2 Examen du rapport de la quatrième réunion du Sous-groupe COM

4.2.1 Introduction

4.2.1.1 Le groupe APIRG examine le rapport de la quatrième réunion du Sous-groupe COM tenue à Nairobi du 23 au 25 novembre 1988.

4.2.2 Service fixe aéronautique

4.2.2.1 Examen de l'état de mise en oeuvre du plan RSFTA AFI rationalisé

4.2.2.1.1 La réunion examine l'état de mise en oeuvre des circuits principaux et tributaires du plan RSFTA AFI rationalisé. Il est reconnu que 9 des 10 centres principaux ont été mis en oeuvre et sont opérationnels. On estime que le taux de disponibilité du circuit principal RSFTA Alger / Niamey n'est pas satisfaisant et ainsi l'Algérie et ASECNA viennent de conclure un accord en vue de son amélioration. La réunion note par ailleurs que les circuits principaux RSFTA suivants ne sont toujours pas mis en oeuvre :

- Brazzaville /Johannesburg ;
- Brazzaville/Nairobi, et
- Johannesburg/Nairobi

4.2.2.1.2 Le groupe APIRG procède à la mise à jour des données sur l'état de mise en oeuvre et les caractéristiques des circuits RSFTA du plan rationalisé tel qu'il apparaît à l'Appendice D au rapport au titre du Point 4 de l'ordre du jour. Il est porté à la connaissance de la réunion que le Kenya a autorisé l'installation d'une station VSAT du réseau SADC en vue de la mise en oeuvre du circuit Johannesburg/Nairobi.

4.2.2.1.3 Après avoir analysé les raisons qui entravent la mise en oeuvre des circuits principaux RSFTA précités, la réunion adopte les conclusions ci-après :

CONCLUSION 12/8 CIRCUIT PRINCIPAL RSFTA ALGER/NIAMEY

IL EST CONCLU QUE LES ETATS CONCERNÉS :

- a) **AMÉLIORENT DE TOUTE URGENCE LE TAUX DE DISPONIBILITÉ DU CIRCUIT PRINCIPAL RSFTA ALGER/NIAMEY ; ET**
- b) **CONVIENNENT, AU PLAN BILATÉRAL, D'UNE SOLUTION TECHNIQUE NOTAMMENT, L'AUGMENTATION DE LA VITESSE DE MODULATION À UN MINIMUM DE 1200 BPS.**

CONCLUSION 12/ 9 CIRCUIT PRINCIPAL RSFTA BRAZZAVILLE/NAIROBI

IL EST CONCLU QUE LE KENYA ET L'ASECNA METTENT EN OEUVRE DE TOUTE URGENCE UN CIRCUIT RFSTA PAR SATELLITE BRAZZAVILLE/NAIROBI.

4.2.2.1.4 Circuit principal RSFTA Brazzaville/Johannesburg : Interconnexion des réseaux VSAT dans la Région AFI

4.2.2.1.4.1 La réunion note que la mise en oeuvre du circuit principal RSFTA Brazzaville/Johannesburg est tributaire de la réalisation de l'interconnexion des réseaux SADC et VSAT ASECNA. La réunion est informée que les deux parties concernées sont convenues d'une solution technique, mais qu'elles doivent encore finaliser les dispositions d'ordre institutionnel pour assurer la mise en oeuvre. La réunion exhorte ces parties à vaincre le reste des difficultés.

4.2.2.1.4.2 Une préoccupation est exprimée quant à l'absence de mise en oeuvre du centre principal RSFTA de Brazzaville et des circuits RSFTA connexes . L'ASECNA informe la réunion que l'on utilise actuellement les moyens de secours et que cet effort doit se poursuivre pour que soient assumées toutes fonctions assignées au centre de Brazzaville.

4.2.2.1.4.3 La réunion formule la conclusion suivante :

CONCLUSION 12/10 INTERCONNEXION DES RÉSEAUX VSAT - CONNECTIVITÉ DU RSFTA ET ATS/DS

IL EST CONCLU QUE L'ASECNA ET L'AFRIQUE DU SUD FOURNISSENT :

- a) **A BRAZZAVILLE : UN TERMINAL COMPATIBLE DE VSAT SADC ORIENTÉ VERS LE SATELLITE INTELSAT 604;**
- b) **A JOHANNESBURG :**
 - i) **UN TERMINAL VSAT SATCOM ORIENTÉ VERS LE SATELLITE INTELSAT 707.**
 - ii) **UN NOUVEAU TERMINAL VSAT SADC POUR LES BESOINS DES CIRCUITS ATS/DS**

Note : Compte tenu de ce qui précède, la mise en oeuvre des besoins SFA sera facilitée :

RSFTA : Brazzaville/Johannesburg et Antananarivo/Johannesburg

ATS/DS : 1) Brazzaville/Luanda et éventuellement Brazzaville/Kinshasa.

2) Interconnectivité dans la zone de l'Océan Indien : Antananarivo/Beira, Antananarivo/Dar es Salaam et Antananarivo/Maurice

4.2.2.1.4.4 En raison de l'expansion des réseaux VSAT dans la région AFI, la réunion invite les Administrations concernées à prendre en compte les besoins d'interconnexion entre réseaux. La conclusion suivante est adoptée.

CONCLUSION 12/11 INTERCONNECTIVITE ENTRE RESEAUX VSAT

IL EST CONCLU QUE LES ORGANES CHARGES DE L'EXPLOITATION DES RESEAUX VSAT A L'ECHELLE SOUS-RÉGIONALE SOIENT EXHORTES A ASSURER AU PLUS TOT L'INTERCONNEXION DES RESEAUX AFIN DE TIRER PLEINEMENT PARTI DES AVANTAGES DE TELS RESEAUX ET DE REMÉDIER AUX PRINCIPALES CARENCES ET LACUNES OBSERVÉES DANS LA FOURNITURE DU SERVICE FIXE.

4.2.2.1.5 Disponibilité des circuits RSFTA et temps de transit

4.2.2.1.5.1 Le groupe APIRG note que la plupart des circuits RSFTA AFI n'ont pas encore atteint le seuil de disponibilité de 97 % et que les Bureaux régionaux ne reçoivent toujours pas des données de la majorité des Etats. Il est en outre reconnu le besoin d'améliorer le temps de transit des messages dans la Région AFI. La réunion est d'avis qu'une vitesse supérieure de transmission devrait être proposée comme premier pas au niveau des principaux circuits. La réunion formule ainsi les conclusions ci-après:

CONCLUSION 12/12 DISPONIBILITÉ DES CIRCUITS RSFTA AFI

IL EST CONCLU QUE LES ETATS CONCERNÉS :

- a) **PRENNENT EN PRIORITÉ LES MESURES CORRECTIVES QUI S'IMPOSENT POUR REMÉDIER AUX CARENCES OBSERVÉES AU NIVEAU DES CIRCUITS PRINCIPAUX DU RSFTA ;**
- b) **METTENT EN OEUVRE À TITRE PRIORITAIRE AU PLUS TARD LE 30 MARS 2000 , LES CIRCUITS QUI NE LE SERAIENT PAS ENCORE ;**
- c) **AMÉLIORENT LA FIABILITÉ DES CIRCUITS RSFTA DE FAÇON À DÉPASSER LE SEUIL DE 97 % ; ET**
- d) **COMMUNIQUENT MENSUELLEMENT AUX BUREAUX RÉGIONAUX COMPÉTENTS LES DONNÉES SUR TOUS LES CIRCUITS PRINCIPAUX ET TRIBUTAIRES PLACÉS SOUS LEUR RESPONSABILITÉ .**

CONCLUSION 12/13 AUGMENTATION DU DEBIT DE TRANSMISSION DES DONNEES POUR LES CIRCUITS PRINCIPAUX RSFTA

IL EST CONCLU QUE LE DÉBIT DE TRANSMISSION DES DONNEES POUR LES CIRCUITS PRINCIPAUX RSFTA SOIT PORTE À UN MINIMUM DE 1200 BPS , DÈS QUE POSSIBLE.

4.2.2.1.6 Protocoles dans les centres principaux RSFTA AFI

4.2.2.1.6.1 La réunion note que s'agissant de la Recommandation 9/6 de la réunion régionale de navigation aérienne AFI/7 relative à l'harmonisation des protocoles utilisés dans les centres principaux RSFTA AFI, le Sous-groupe COM a institué une équipe de travail sur le service fixe qui était censée se réunir à Nairobi les 25 et 26 novembre 1999. Elle est d'accord pour que le Sénégal devienne membre de cette équipe de travail sur le service fixe instituée par le Sous-groupe COM.

4.2.2.2 Examen des nouveaux besoins du RSFTA

4.2.2.2.1 La réunion est saisie de plusieurs propositions tendant à inclure de nouveaux besoins dans le plan du réseau RSFTA AFI rationalisé : circuits Dakar/Johannesburg , Bujumbura / Goma, Antananarivo/Saint-Denis, Dzaoudzi/Saint-Denis, acheminement RSFTA de substitution pour le centre COM d'Asmara, et nouveau circuit du dérivation Alger/Johannesburg et création d'un centre RSFTA principal à Kano. Le groupe APIRG est informé de la mise en oeuvre, au plan bilatéral, d'un circuit Asmara / Le Caire. Après examen de chacune des propositions, la réunion adopte la conclusions ci-après :

CONCLUSION 12/14

CIRCUIT RSFTA BUJUMBURA/GOMA

IL EST CONCLU QUE LE CIRCUIT RSFTA BUJUMBURA/GOMA SOIT INCLUS AU PLAN RSFTA RATIONALISE DE LA REGION AFI.

4.2.2.3 Examen de l'annuaire d'acheminement du RSFTA AFI

4.2.2.2.3.1 La réunion est informée des divers changements apportés au service fixe aéronautique, y compris toutes les modifications concernant l'annuaire d'acheminement du RSFTA AFI . Eu égard à la nature et à l'ampleur des changements, la réunion est d'avis que l'actuel annuaire d'acheminement du RSFTA AFI (12ème édition datant de 1995) devrait être revu en profondeur. A ce sujet, le groupe APIRG note que la réunion sur l'annuaire d'acheminement du RSFTA AFI est prévue à Nairobi du 22 au 24 novembre 1999.

4.2.2.4 Planification de l'ATN dans la Région AFI

4.2.2.2.4.1 La réunion rappelle que le Sous-groupe COM continuerait d'assurer le suivi de la décision 9/34 de la 9ème réunion d'APIRG relative aux aspects liés à la planification de l'introduction de l'ATN dans la région AFI et que ce Sous-groupe a créé une équipe de travail sur le service fixe ayant le mandat assigné (voir Décision 4/7 de CO/SG/4). Il est convenu que la première étape serait une période de sensibilisation pour familiariser les spécialistes de la Région AFI avec les systèmes et concepts de l'ATN. A ce sujet, l' APIRG est informé que l' OACI a élaboré un Projet spécial de mise en oeuvre (SIP) en vue de la tenue d'un séminaire sur le GNSS/ATN à Nairobi en l'an 2000.

4.2.2.5 Utilisation du réseau SITA

4.2.2.5.1 La réunion rappelle les politiques en vigueur à l'échelle régionale et la recommandation de la réunion régionale de navigation aérienne concernant l'utilisation du réseau SITA pour la mise en oeuvre à titre temporaire des circuits RSFTA et l'appui au RSFTA.

Ces dispositions ont profité à la région dans son ensemble.

Toutefois, la réunion note qu'alors que par le passé les fournisseurs du RSFTA utilisaient sans frais le réseau SITA, la SITA a récemment instauré une redevance à plusieurs endroits.

Il est constaté que ce fait a créé des difficultés à certains fournisseurs.

La réunion estime qu'il faudrait trouver une solution équitable à cette question de redevances, sinon il y a risque de remettre en cause les principes adoptés jusqu'ici à l'échelle régionale.

La réunion invite tous les intéressés, y compris l'IATA à poursuivre le dialogue afin de trouver une solution équitable à ce problème.

Par ailleurs, la question de redevance de la SITA devra être soumise à l'OACI pour examen et lignes directrices.

4.2.2.6 Etat de mise en oeuvre du plan de circuits en phonie directe (ATS/DS)

4.2.2.6.1 La réunion examine l'état de mise en oeuvre des circuits ATS/DS inscrits au plan et procède à leur mise à jour afin qu'ils soient communiqués aux Etats. Elle est d'avis que la mise en oeuvre du plan ATS/DS pourrait être accélérée en recourant à la technologie VSAT et en utilisant d'autres moyens de communication fiables préconisés aux termes de la Recommandation 9/8 de la réunion régionale AFI/7. Il est également reconnu que la mise à la disposition des organes ATS d'un système de téléphone par satellite de secours peut atténuer l'impact négatif sur la sécurité et l'efficacité de l'exploitation aérienne en raison du manque de circuits ATS/DS. En conséquence, la réunion adopte les conclusions suivantes:

CONCLUSION 12/ 15 MISE EN OEUVRE DES CIRCUITS ATS/DS INSCRITS AU PLAN

IL EST CONCLU QUE :

- a) **LES ETATS CONCERNÉS METTENT EN OEUVRE À TITRE PRIORITAIRE ET CE, AVANT LE 30 MARS 2000, LES CIRCUITS QUI NE LE SONT PAS ENCORE CONFORMÉMENT À LA RECOMMANDATION 9/8 DE LA RÉUNION RÉGIONALE AFI/7.**

- b) **UN TÉLÉPHONE PAR SATELLITE DE SECOURS SOIT FOURNI AUX ORGANES ATS QUI N'ONT PAS ENCORE MIS EN OEUVRE DES CIRCUITS ATS/DS SPÉCIALISÉS OU LORSQUE LE FONCTIONNEMENT DE CES DERNIERS N'EST PAS SATISFAISANT ; ET**
- c) **QUE LES COMMUNICATIONS PAR LE TÉLÉPHONE MOBILE PAR SATELLITE SOIENT SYSTÉMATIQUEMENT ENREGISTRÉES .**

4.2.3 Service mobile aéronautique

4.2.3.1 Extension de la couverture VHF dans la Région AFI

4.2.3.1.1 La réunion examine l'état de la mise en oeuvre et les nouveaux besoins d'extension de la couverture VHF dans la Région AFI, comme l'avait demandé la 7ème réunion régionale de navigation aérienne AFI. La réunion est informée des projets les plus récents d'extension de la couverture VHF dans les FIR Accra, Brazzaville, Kano, Khartoum, Lusaka, Mauritius et Ndjamena. Le groupe APIRG reconnaît que bien que l'extension de la couverture VHF ait bien progressé, certaines FIR sont toujours à la traîne et une nouvelle approche se révèle nécessaire, à savoir l'acceptation par les Etats d'accueillir sur leur territoire des installations VHF déportées exploitées par les Etats limitrophes. La réunion est informée que de tels arrangements ont déjà été conclus entre l'Espagne, le Maroc et le Portugal. En conséquence, le Groupe APIRG adopte la conclusion suivante:

CONCLUSION 12/16 EXTENSION DE LA COUVERTURE VHF DANS LA RÉGION AFI

IL EST CONCLU QUE LES ETATS CONCLUENT DES ACCORDS EN VUE D'ACCUEILLIR SUR LEUR TERRITOIRE DES INSTALLATIONS VHF DÉPORTÉES QUI SERONT EXPLOITÉES PAR LES ETATS LIMITROPHES.

4.2.3.1.2 La réunion prend connaissance du besoin d'établir des statistiques relatives à la disponibilité d'installations VHF en route. Après un examen des procédures qu'il convient d'utiliser, la réunion formule la conclusion suivante :

CONCLUSION 12/17 DISPONIBILITÉ D'INSTALLATIONS VHF EN ROUTE

IL EST CONCLU QUE CHAQUE ANNÉE, AUX MOIS DE JANVIER, AVRIL, JUILLET ET OCTOBRE, LES ETATS RECUEILLENENT DES STATISTIQUES SUR LA DISPONIBILITÉ DES INSTALLATIONS VHF EN ROUTE ET COMMUNIQUENT LES RÉSULTATS OBTENUS AUX BUREAUX RÉGIONAUX DE L'OACI COMPÉTENTS.

4.2.4 Examen des assignations de fréquences sur la bande GNSS (1 559 - 1 610 MHz)

4.2.4.1 La réunion se penche sur l'importance des assignations du service fixe sur la bande des fréquences 1 559 - 1 610 MHz du GNSS dans certaines parties de la Région AFI. Lorsqu'il a été donné suite à la Décision 11/11 de la 11ème réunion d'APIRG, il a été demandé aux Etats concernés de la Région AFI qui autorisent ces assignations du service fixe de fournir des renseignements sur les assignations sur la bande 1 559 - 1 610 MHz. La réunion note que 6 seulement des 25 Etats concernés ont répondu au questionnaire de l'OACI.

4.2.5 Position de l'OACI à la Conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT

4.2.5.1 La réunion est informée du projet de position de l'OACI pour la prochaine Conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT (WRC - 2000) qui doit se tenir à Istanbul du 8 mai au 2 juin 2000. Après s'être penché sur les points de l'ordre du jour de cette conférence, le groupe APIRG demande instamment aux administrations aéronautiques nationales d'appuyer à cette occasion la position de l'OACI, en mettant en oeuvre la Résolution A32-13 de l'Assemblée. (Cf. Conclusion 12/65 - voir par. 7.2.4)

4.3 Examen du rapport de la cinquième réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR

4.3.1 Le groupe APIRG examine le rapport de la cinquième réunion du sous-groupe ATS/AIS/SAR et note que, compte tenu du mandat qui lui a été assigné et de son programme de travail, le sous-groupe a identifié des installations et services qui n'ont pas été mis en oeuvre. Il est donc nécessaire de souligner à nouveau la nécessité pour les Etats de prendre d'urgence des mesures permettant de traiter ces problèmes d'absence de mise en oeuvre. Les principaux domaines de préoccupation sont les suivants :

Domaine ATS

- i) Examen des espaces aériens ATS (y compris le réseau des routes ATS) afin de satisfaire aux besoins opérationnels ;
- ii) Mise en oeuvre du contrôle régional;
- iii) Nécessité de la mise en oeuvre des divers installations et services du plan CNS afin d'améliorer la gestion du trafic aérien ;
- iv) Examen/mise à jour des besoins opérationnels ATM du Plan CNS/ATM AFI (Doc 003) ;
- v) Mise en oeuvre du système géodésique mondial (WGS-84) ; et
- vi) Assignation d'indicatifs à cinq lettres aux croisements de routes ATS.

4.3.2. Le groupe APIRG entérine en conséquence les conclusions ci-après, émanant du sous-groupe ATS/AIS/SAR. Il est convenu qu'à toutes fins utiles, le Tableau ATS 1 joint au réseau de routes sera incorporé aux parties pertinentes des documents du Plan de navigation aérienne et du FASID de base AFI, conformément aux procédures établies pour l'amendement du Plan et du FASID de base qui ont été approuvées par le Conseil de l'OACI.

CONCLUSION 12/18 AMENDEMENT DU TABLEAU ATS 1 DU PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE AFI (DOC 7474)

IL EST CONCLU QUE LES ROUTES ATS FIGURANT À L'APPENDICE E AU RAPPORT DE LA 12ÈME RÉUNION APIRG SUR LE POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR SOIENT INCLUSES AU TABLEAU ATS 1 DU PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE AFI (DOC 7474).

CONCLUSION 12/19 MISE EN OEUVRE DES ROUTES ATS

IL EST CONCLU

- a) **QUE LES ETATS QUI NE L'AURAIENT PAS DÉJÀ FAIT, METTENT EN OEUVRE DÈS QUE POSSIBLE LES ROUTES ATS FIGURANT À L'APPENDICE F AU RAPPORT DE LA 12ÈME RÉUNION D'APIRG SUR LE POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR, EN TOUT ETAT DE CAUSE, AVANT LE 2 DÉCEMBRE 1999.**
- b) **QU'EN CAS DE BESOIN, LA MISE EN OEUVRE DES ROUTES ATS PASSANT PAR DES FIR CONTIGUËS SOIT EXAMINÉE DANS LE CADRE DE CONSULTATIONS ET DE RÉUNIONS INFORMELLES AVEC LES ETATS ADJACENTS OU LES ORGANISATIONS CONCERNÉES AFIN DE COORDONNER LES CALCULS, LES PROCÉDURES ET LES DATES DE MISE EN OEUVRE SIMULTANÉE DE CES ROUTES.**

CONCLUSION 12/20 FOURNITURE DU CONTRÔLE RÉGIONAL

IL EST CONCLU QUE LES ETATS QUI NE L'AURAIENT PAS DÉJÀ FAIT, METTENT EN OEUVRE DÈS QUE POSSIBLE LE CONTRÔLE RÉGIONAL, EN TOUT ETAT DE CAUSE, AVANT LE 1er JANVIER 2000.

4.3.3 Qui plus est, conformément au programme de travail du sous-groupe, le groupe note que ce dernier a identifié des carences et lacunes dans chaque Etat, examinées au titre du point 5 de l'ordre du jour.

4.3.4 Le groupe APIRG note que comme suite à la Recommandation 5/27 de la réunion AFI/7, le sous-groupe a élaboré le spécimen de modèle d'imprimé pour l'application uniforme des procédures d'évaluation et des procédures de vérification normalisées de la compétence professionnelle des services ATS pour la Région AFI. Il note également que le sous-groupe a examiné la question des facteurs humains, inscrite à son programme de travail. Les problèmes associés au passage informatique à l'an 2000 et la nécessité de l'élaboration de plans d'urgence appropriés ont aussi été examinés; ils sont traités au titre du point 4.7 de l'ordre du jour.

Proposition de suppression de la route ATS UB 525 dans le Plan de navigation aérienne AFI

4.3.5 L'Erythrée présente une proposition de suppression de la route ATS UB 525. La réunion est d'avis que, afin de préserver l'intégrité du plan, la note 3 existante (disponible sous réserve d'un accord militaire) figurant en regard de cette route dans le Plan AFI, et le fait que l'Erythrée a publié un NOTAM précisant que cette route n'est pas disponible, suffisent à l'information des utilisateurs de l'espace aérien. Il est également souligné que l'incapacité dans laquelle se trouve un Etat de mettre en oeuvre une route (ou un tronçon de route) ne constitue pas une justification suffisante pour que cette route (ou ce tronçon de route) soient supprimés du plan.

Comptes rendus et enquêtes sur les incidents ATS

4.3.6 Le groupe note que les comptes rendus et les enquêtes sur les incidents ATS continuent de poser un problème dans la Région. L'importance de ces comptes rendus et de ces enquêtes a conduit l'IATA à instituer un groupe de travail sur l'analyse des incidents IATA/AFI (IAAIA), composé de représentants de compagnies aériennes membres de l'IATA, de l'ASECNA, de l'AFRAA, de l'IFALPA, de l'IFATCA et de l'OACI. Il note que le groupe de travail a mis en lumière que les facteurs humains, l'absence de compétence professionnelle des personnels ATS, l'insuffisance des services ATS/des circuits de communications vocales directes (DS) et l'absence de lettres d'accord officielles contribuent, dans une large mesure, aux incidents ATS dans la Région AFI. La réunion formule par conséquent la conclusion suivante :

**CONCLUSION 12/21 COMPTES RENDUS ET ENQUÊTES SUR LES INCIDENTS
ATS**

IL EST CONCLU QUE LES ETATS QUI NE L'AURAIENT PAS DÉJÀ FAIT, ACCÉLÈRENT LA MISE EN OEUVRE DES DISPOSITIONS RELATIVES AUX COMPTES RENDUS ET AUX ENQUÊTES SUR LES INCIDENTS ATS, COMME LE PRÉCONISE LA RECOMMANDATION 5/26 DE LA RÉUNION RÉGIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE AFI/7.

CONCLUSION 12/22 COURS DE RECYCLAGE ATS

IL EST CONCLU QUE LES ETATS ACCORDENT LA PRIORITÉ À LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE DES CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE EN ORGANISANT DES COURS DE RECYCLAGE APPROPRIÉS.

**CONCLUSION 12/23 APPLICATION UNIFORME DES PROCÉDURES
D'ÉVALUATION ET DE VÉRIFICATION DE LA
COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE DES SERVICES ATS**

IL EST CONCLU QUE LES ETATS QUI NE L'AURAIENT PAS DÉJÀ FAIT, INTRODUISENT DÈS QUE POSSIBLE LES PROCÉDURES D'ÉVALUATION ET DE VÉRIFICATION DE LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE DES SERVICES ATS EN UTILISANT LES LIGNES DIRECTRICES QUI FIGURENT À L'APPENDICE G AU RAPPORT DE LA 12^{ème} RÉUNION D'APIRG SUR LE POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR.

4.3.7 Création d'une Equipe de travail sur la gestion de l'espace aérien

4.3.7.1 La réunion est d'avis que, compte tenu de certains problèmes pressants liés à la gestion de l'espace aérien (réseau des routes ATS, assignation d'indicatifs de cinq lettres, trafic sur des routes transversales et autres problèmes d'exploitation) ayant une incidence directe sur la sécurité et l'efficacité des services de navigation aérienne dans la Région, il y a un besoin urgent d'instituer une équipe de travail sur la gestion de l'espace aérien afin d'examiner à fond cette question et de proposer des solutions opérationnelles pratiques. Cette équipe de travail fera rapport au Sous-groupe ATS/AIS/SAR. Le mandat, le programme de travail et la composition de cet organe s'établissent comme suit :

DÉCISION 12/24 CRÉATION D'UNE EQUIPE DE TRAVAIL SUR LA GESTION DE L'ESPACE AÉRIEN

IL EST DÉCIDÉ QUE SOIT CREEE UNE EQUIPE DE TRAVAIL SUR LA GESTION DE L'ESPACE AÉRIEN DONT LE MANDAT, LE PROGRAMME DE TRAVAIL ET LA COMPOSITION SONT LES SUIVANTS :

MANDAT ET COMPOSITION DE L'ÉQUIPE DE TRAVAIL SUR LA GESTION DE L'ESPACE AÉRIEN (ASM/TF)

a) Mandat

Il est créé une équipe de travail dans le cadre du Sous-groupe ATS/AIS/SAR dont l'objet est de rechercher des solutions opérationnelles aux problèmes pressants affectant la sécurité aérienne dans la région et de proposer des solutions idoines à ces problèmes.

b) Programme de travail

- i) Examiner les espaces aériens ATS de la région AFI (routes ATS, TMA, zones de contrôle, etc) et identifier les meilleurs moyens d'améliorer la sécurité et l'efficacité et proposer des solutions opérationnelles concrètes à cet égard.**
- ii) Etudier les problèmes liés à la mise en oeuvre du système géodésique mondial WGS-84 (coordonnées des points de compte rendu, etc.)**
- iii) Examiner les points significatifs auxquels on n'a pas assigné d'indicatifs à cinq lettres et identifier toute proposition de modification, selon le cas.**
- iv) Identifier les points chauds et les goulots d'étranglement où des incidents ATS importants ont été signalés et proposer des solutions idoines.**

3 Composition

Afrique du Sud, Algérie, Angola, Burkina Faso, Congo (RDC), Côte d'Ivoire, Egypte, Erythrée, Espagne, Gabon, Ghana, Kenya, Madagascar, Mali, Maroc, Niger, Nigeria, Sénégal, Tchad, Togo, Tunisie, ACAC, ASECNA, IATA, IFALPA et IFATCA.

4. Rapporteur

A sa première réunion, l'Équipe de travail désignera son rapporteur et soumettra son rapport à la prochaine réunion du sous-groupe ATS/AIS/SAR.

4.3.8 Domaine AIS

4.3.8.1 Après avoir pris note des appréhensions du sous-groupe ATS/AIS/SAR sur les questions relatives à la promulgation des NOTAM "déclencheur", aux services d'information avant le vol, à la préparation de l'AIP selon la 'nouvelle' présentation, à la mise en oeuvre du système géodésique mondial (WGS-84) et à la publication de la carte aéronautique du monde de l'OACI au 1/1000.000, la réunion entérine les conclusions suivantes :

CONCLUSION 12/25 DIFFUSION DE L'INFORMATION AIS CRITIQUE

IL EST CONCLU QUE LES BUREAUX RÉGIONAUX DE L'OACI COMPÉTENTS CONTINUENT DE DONNER SUITE A LA RECOMMANDATION 12/4 (PRÉPARATION DE L'AIP SELON LA "NOUVELLE" PRÉSENTATION) ET LA RECOMMANDATION 12/23 (SERVICE D'INFORMATION AVANT LE VOL), AINSI QUE LES CONCLUSIONS 12/9 (ACTIVATION DE ZONES DÉSIGNÉES) ET 12/10 (NOTAM "DÉCLENCHEUR") DE LA 7^{ème} RÉUNION RÉGIONALE RAN AFI.

CONCLUSION 12/26 RESPONSABILITÉ DE LA PRODUCTION DE LA CARTE AU 1/1000.000 DE L'OACI.

IL EST CONCLU QUE LES BUREAUX RÉGIONAUX DE L'OACI COMPÉTENTS:

- a) APPELLENT L'ATTENTION DES ETATS CONCERNÉS SUR LE FAIT QUE LES ETATS QUI AVAIENT ANTÉRIEUREMENT LA RESPONSABILITÉ DE LA PRODUCTION DES FEUILLES PERTINENTES DE LA CARTE AÉRONAUTIQUE DU MONDE DE L'OACI AU 1/1000.000 NE SONT PLUS EN MESURE DE CONTINUER DE PRODUIRE LES FEUILLES SUIVANTES : 2344-45, 2420-21, 2422, 2451, 2454-55, 2536-37, 2423, 2454-55, 2536-37, 2570, 2574, 2658, 2659-60, 2660, 2662, 2663, 2664, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696-97, 2697, 2780-81, 2781-82, 2784-85, 2785-86, 2812-13, 2813-14, 2814-15, 2816-17, 2816-18, 2905, 2906-07, 2935, 2936, 3052, 3155-56, 3173-74, 3278, 3297.

- b) **ENTAMENT DES CONSULTATIONS AVEC LES ETATS QUE COUVRENT LES FEUILLES CI-DESSUS, AFIN D'IDENTIFIER CEUX D'ENTRE EUX QUI POURRAIENT ACCEPTER DE PRODUIRE LEURS PROPRES FEUILLES ET/OU DE PRÊTER ASSISTANCE AUX AUTRES ETATS DANS CE DOMAINE.**

CONCLUSION 12/27 DIFFUSION DES PRODUITS AIS

IL EST CONCLU QUE COMPTE TENU DES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS LA DIFFUSION DES PRODUITS AIS EN RAISON DES INSUFFISANCES DU RSFTA, LES ETATS FASSENT APPEL À DES MOYENS DE COMMUNICATION DE SECOURS TELS QU'INTERNET (TCP/IP) POUR METTRE À DISPOSITION LES PRODUITS AIS PERTINENTS.

CONCLUSION 12/28 MISE EN OEUVRE DU SYSTÈME GÉODÉSIQUE MONDIAL (WGS-84)

IL EST CONCLU QUE LES ETATS QUI NE L'AURAIENT PAS DÉJÀ FAIT ACCÉLÈRENT LA MISE EN OEUVRE DANS LEURS FIR DU SYSTÈME GÉODÉSIQUE MONDIAL CONFORMÉMENT AUX SPÉCIFICATIONS DE L'OACI.

DÉCISION 12/29 EQUIPE DE TRAVAIL SUR L'AUTOMATISATION DE L' AIS

IL EST DÉCIDÉ QUE L'EQUIPE DE TRAVAIL SUR L' AIS INSTITUÉE EN EXÉCUTION DE LA DÉCISION 10/16 DE LA 10^{ème} RÉUNION D'APIRG ACCÉLÉRERA SES TRAVAUX ET FERA RAPPORT A LA 6^{ème} RÉUNION DU SOUS-GROUPE ATS/AIS/SAR/SG.

4.3.9 Domaine SAR

4.3.9.1 L'APIRG note que le sous-groupe ATS/AIS/SAR a examiné l'état de mise en oeuvre des spécifications de l'OACI relatives aux services de recherches et de sauvetage. Il note avec préoccupation que la plupart des ces spécifications n'ont pas été mises en oeuvre et est d'avis que les Etats devraient être sensibilisés à l'urgente nécessité d'adopter promptement les mesures qui s'imposent. Dans ce contexte, il formule la conclusion suivante :

CONCLUSION 12/30 : FOURNITURE DES SERVICES DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE

IL EST CONCLU QUE LES ETATS ACCORDENT UNE PRIORITÉ ÉLEVÉE À LA MISE EN OEUVRE DES SPÉCIFICATIONS DE L'OACI RELATIVES AUX SERVICES DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE.

4.4 Examen du Rapport de la quatrième Réunion du Sous-Groupe Météorologie (MET/SG/4)

4.4.1 Introduction

4.4.1.1. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le groupe APIRG examine le rapport de la quatrième réunion de MET/SG tenue à Nairobi du 15 au 17 mars 1999.

4.4.2. WAFS dans la région AFI

4.4.2.1. La réunion note les mesures prises par le Secrétariat concernant la mise en oeuvre du WAFS dans la Région AFI. La réunion convient d'inclure le Tableau MET 7 dans le Document de la mise en oeuvre des installations et services (FASID) AFI en vue de refléter les utilisateurs autorisés du SADIS tel qu'il a été recommandé par la Réunion régionale de navigation aérienne AFI/7. La conclusion suivante est adoptée :

**CONCLUSION 12/31 INCLUSION DU TABLEAU MET 7 DES UTILISATEURS
AUTORISÉS DU SADIS DANS LE FASID AFI.**

**IL EST CONCLU QUE LE TABLEAU MET 7 DES UTILISATEURS DU SADIS
FIGURANT À L'APPENDICE H DU PRÉSENT RAPPORT SOIT INCLUS DANS
LE FASID AFI APRÈS COORDINATION AVEC LES ETATS CONCERNÉS ET
APRÈS Y AVOIR APPORTÉ TOUTES AUTRES MODIFICATIONS REQUISES.**

4.4.2.2. La réunion examine les besoins de la Région AFI en produits du WAFS suivant les recommandations de la Réunion régionale AFI/7 qui avait préconisé une présentation normalisée des tableaux MET 5 et MET 6 compte tenu du transfert des responsabilités des RAFC au WAFS. La conclusion suivante est adoptée :

**CONCLUSION 12/32 BESOINS EN PRODUITS WAFS - PHASE FINALE DU
WAFS**

**IL EST CONCLU QUE SOIENT INCLUS DANS LE FASID ET LE PLAN DE
NAVIGATION AÉRIENNE DE BASE AFI LES TABLEAUX MET 5 ET MET 6
FIGURANT A L'APPENDICE I DE CE RAPPORT ET LE TEXTE INTRODUCTIF
A LA PARTIE IV- MÉTÉOROLOGIE DU PLAN AFI.**

4.4.2.3 La réunion est convenue d'un plan de transition pour le transfert de responsabilités des RAFC de Dakar, Las Palmas et Nairobi au WAFS de Londres. La conclusion suivante est adoptée:

CONCLUSION 12/33 PLAN AFI DE TRANSITION ET PROCÉDURES EN VUE DE LA PHASE FINALE DU WAFC.

IL EST CONCLU QUE LE PLAN DE TRANSITION ET LES PROCÉDURES POUR LE TRANSFERT DES RESPONSABILITÉS DES RAFC DE DAKAR, LAS PALMAS ET NAIROBI AU WAFC DE LONDRES SERONT CEUX FIGURANT A L'APPENDICE J DU PRÉSENT RAPPORT.

4.4.2.4 Pour permettre aux autres Etats de faire parvenir leurs comptes rendus sur la précision des cartes SIGWX au WAFC de Londres, la conclusion suivante est formulée :

CONCLUSION 12/34 COMPTE RENDU AU WAFC DE LONDRES SUR LA PRÉCISION DES CARTES SIGWX.

IL EST CONCLU QUE LES ETATS QUI REÇOIVENT LES CARTES SIGWX DU WAFC DE LONDRES ADRESSENT UN COMPTE RENDU EN TEMPS UTILE AU WAFC DE LEUR APPRÉCIATION QUANT À LA PRÉCISION DES CARTES DE SIGWX REÇUES.

4.4.2.5. La réunion examine les projets de conclusions et décisions de la troisième réunion du Groupe d'exploitation du SADIS (SADISOPSG/3) concernant les tableaux d'évaluation stratégique du SADIS, l'étude relative à l'utilisation du SADIS pour la collecte et la diffusion de renseignements AIS et l'engagement aux plans technique et financier à l'égard du SADIS. Les conclusions suivantes sont adoptées :

DÉCISION 12/35 TABLEAUX D'ÉVALUATION STRATÉGIQUE DU SADIS

IL EST CONCLU QUE LE GROUPE APIRG CONFIE AU SOUS-GROUPE MET LA TACHE DE TENIR ANNUELLEMENT DES TABLEAUX D'ÉVALUATION STRATÉGIQUE EN APPENDICE K DU PRÉSENT RAPPORT ET LES TRANSMETTE AU GROUPE D'EXPLOITATION DU SADIS (SADISOPS/SG) AVANT CHACUNE DE SES RÉUNIONS.

CONCLUSION 12/36 ETUDE SUR LA COLLECTE/DIFFUSION DES RENSEIGNEMENTS AIS SUR LE SADIS PRÉCONISE PAR LE GEPNA AUX TERMES DE SA CONCLUSION 38/25.

IL EST CONCLU :

- a) **QU'IL EST TECHNIQUEMENT FAISABLE DE RECUEILLIR ET DE DIFFUSER LES RENSEIGNEMENTS AIS SUR LE SADIS ;**
- b) **QUE L'ÉTUDE SUR LA GESTION NE POUVAIT ÊTRE POURSUIVIE EN L'ABSENCE D'UN BESOIN D'EXPLOITATION PRÉCISANT LA NATURE DES RENSEIGNEMENTS AIS À RECUEILLIR ET À DIFFUSER ; ET**
- c) **QU'IL DEVRAIT ÊTRE MIS FIN A CETTE ETUDE, A MOINS QU'UN DES PIRG CONCERNES N'ETABLISSE UN BESOIN OPÉRATIONNEL.**

4.4.2.6 La réunion est d'avis que la question de la collecte/diffusion de renseignements AIS devrait être soumise à l'examen du Sous-groupe ATS/AIS/SAR. Elle adopte par conséquent la décision ci-après :

DÉCISION 12/37 COLLECTE/DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS AIS SUR LE SADIS

IL EST DÉCIDÉ QUE LE GROUPE APIRG SOUMETTRA LA QUESTION DE LA COLLECTE/DIFFUSION DES RENSEIGNEMENTS AIS SUR LE SADIS AU SOUS-GROUPE ATS/AIS/SAR POUR ETUDE DES BESOINS OPÉRATIONNELS.

4.4.2.7 La conclusion suivante du Sous-groupe SADISOP sur l'engagement aux plans technique et financier à l'égard du SADIS est adoptée :

CONCLUSION 12/38 ENGAGEMENT AUX PLANS TECHNIQUE ET FINANCIER À L'EGARD DU SADIS

IL EST CONCLU QUE LES ETATS SOUS L'EMPREINTE DE COUVERTURE DU SADIS SOIENT ENCOURAGÉS À METTRE EN OEUVRE LA COMPOSANTE SFA ET À TENIR LEURS ENGAGEMENTS TECHNIQUES ET FINANCIERS ENVERS LE SADIS.

4.4.3 Système d'échange de bulletins météorologiques (AMBEX) dans la Région AFI

4.4.3.1 Le Groupe APIRG note qu'il faudrait accorder une attention particulière aux besoins en échange de METAR dans la Région AFI et que le Sous-groupe de Météorologie devrait se pencher sur la question. La possibilité d'établir une ou deux banque(s) de données OPMET dans la Région AFI fait également l'objet d'un débat et la conclusion suivante est adoptée :

CONCLUSION 12/39 BANQUE DE DONNÉES OPMET DANS LA RÉGION AFI

IL EST CONCLU QUE DANS LE BUT D'AMÉLIORER LES ÉCHANGES OPMET, L'OACI ÉTUDIE LA POSSIBILITÉ D'INSTALLER UNE OU DEUX BANQUES DE DONNÉES OPMET DANS LA RÉGION AFI, DE PRÉFÉRENCE À L'EMPLACEMENT D'UNE STATION SADIS BIDIRECTIONNELLE.

4.4.4. Avis de cyclones tropicaux et de cendres volcaniques pour la Région AFI

4.4.4.1. En raison du besoin de formation de la Région AFI dans le cadre de la préparation et la diffusion des avis de cendres volcaniques, la réunion adopte la conclusion suivante :

CONCLUSION 12/40 FORMATION DANS LE CADRE DE LA PRÉPARATION ET LA DIFFUSION DES AVIS DE CENDRES VOLCANIQUES ET SIGMET

IL EST CONCLU QUE LES ETATS CONCERNÉS ORGANISENT RÉGULIÈREMENT ET CE, EN COORDINATION AVEC LEUR VAAC DES EXERCICES DANS LEURS CENTRES DE VEILLE MÉTÉOROLOGIQUE (MWO), SUR LA PRÉPARATION ET LA DIFFUSION DES AVIS DE CENDRES VOLCANIQUES ET SIGMET AFIN DE FORMER LEURS PREVISIONNISTES

EN MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE AUX PROCÉDURES EN VIGUEUR.**4.4.5. Problèmes informatiques liés au passage à l'An 2000 (Y2K)**

4.4.5.1. La réunion convient que les circuits tels que SITA et le Système Mondial des Télécommunications (SMT) de l'OMM mis à la disposition de la Région AFI devraient faire partie des dispositions d'urgence pour l'échange de renseignements OPMET. Il est en outre souligné que les renseignements OPMET doivent être concentrés à la station SADIS VSAT bidirectionnelle de Johannesburg pour transmission en liaison montante au WAFC de Londres. La conclusion suivante est adoptée :

CONCLUSION 12/41 PROBLÈMES INFORMATIQUES LIÉS AU PASSAGE À L'AN 2000

IL EST CONCLU QUE :

- a) **LES CIRCUITS DE TÉLÉCOMMUNICATIONS TELS QUE CEUX DE LA SITA ET LE SYSTÈME MONDIAL DE TÉLÉCOMMUNICATIONS (SMT) DE L'OMM SOIENT PRIS EN COMPTE DANS LES DISPOSITIONS D'URGENCE POUR L'ÉCHANGE DES RENSEIGNEMENTS OPMET ;**
- b) **LES RENSEIGNEMENTS OPMET SOIENT ÉGALEMENT CONCENTRÉS À LA STATION VSAT SADIS BIDIRECTIONNELLE À JOHANNESBURG (PRETORIA) EN LIAISON MONTANTE AU WAFC DE LONDRES.**

4.4.6. Politique de l'OACI en matière des redevances aéronautiques - Principes de détermination des coûts d'assistance météorologique.

4.4.6.1. La réunion note qu'il y a un besoin concernant les dispositions d'ordre institutionnel pour que les services météorologiques puissent bénéficier des recettes générées par les redevances aéronautiques. La conclusion suivante est ainsi formulée :

CONCLUSION 12/42 RECOUVREMENT DES COÛTS D'ASSISTANCE MÉTÉOROLOGIQUE

IL EST CONCLU QUE LES ETATS CONFRONTÉS À DES DIFFICULTÉS DANS LE RECOUVREMENT DES COÛTS DE LEUR ASSISTANCE MÉTÉOROLOGIQUE À L'AVIATION, PRENNENT DES DISPOSITIONS IDOINES AU PLAN INSTITUTIONNEL POUR QUE LES SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES TIRENT PARTI DE CES REDEVANCES. CES FONDS DEVRAIENT SERVIR A L'AMÉLIORATION DES SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES AÉRONAUTIQUES.

4.4.7 Il est soumis à la réunion un projet de la partie MET du Plan AFI de navigation aérienne et du FASID, qui sera traité selon les procédures en vigueur à l'OACI.

4.5 Examen du rapport de la 2ème réunion du sous-groupe CNS/ATM/IC/SG

4.5.1 Introduction

4.5.1.1 Le groupe APIRG examine le rapport de la 2ème réunion du Sous-groupe de coordination de la mise en oeuvre du CNS/ATM institué par l'APIRG, tenue à Dakar du 16 au 19 février 1999.

4.5.2 Examen des rapports des réunions des groupes de coordination (ICG) et état de mise en oeuvre du plan CNS/ATM/AFI

4.5.2.1 Au titre de ce point, la réunion examine les rapports des réunions des groupes de coordination de la mise en oeuvre pour des zone d'acheminement AR1, AR2, AR3, AR4, AR5, AR6, AR7, AR9 et AR10. Ces réunions se sont tenues en exécution des conclusions d'APIRG 10/38 et 11/7.

4.5.2.2 Les ICG ont formulé des amendements au plan du CNS/ATM, qui ont été examinés et entérinés par l'APIRG. Les ICG ont désigné des coordonnateurs ATM et des coordonnateurs CNS pour chaque zone. La réunion prend également acte d'une note de travail de l'Erythrée qui s'opposait à ce que l'Ethiopie soit désigné coordonnateur pour la zone AR3

4.5.2.3 Le Groupe APIRG adopte la décision ci-après concernant la zone d'acheminement AR 10 :

DÉCISION 12/43 PARTICIPATION DE L'AUSTRALIE, DE L'INDE ET DES MALDIVES AUX ACTIVITÉS DES ICG (AR 10)

IL EST DÉCIDÉ QUE L'AUSTRALIE, L'INDE ET LES MALDIVES SERONT INVITÉES À PARTICIPER AUX ACTIVITÉS DU GROUPE DE COORDINATION DE MISE EN OEUVRE (ZONE D'ACHEMINEMENT AR-10) AUX FINS DE COORDINATION DES PLANS CNS/ATM AFI ET ASIE/PAC.

4.5.3 Réduction de la séparation longitudinale dans la région AFI

4.5.3.1 A la suite de l'examen des rapports des réunions des ICG, l'APIRG adopte la conclusion suivante :

CONCLUSION 12/44 SÉPARATION LONGITUDINALE

IL EST CONCLU QUE LES ETATS PRENNENT LES MESURES QUI S'IMPOSENT POUR QUE SOIENT APPLIQUÉS UNIFORMÉMENT LES MINIMA DE SÉPARATION LONGITUDINALE DE 10 MINUTES À LA DATE AIRAC DU 23 MARS 2000.

4.5.4 Organes nationaux CNS/ATM, Points focaux de contact et Coordonnateurs ICG

4.5.4.1 La réunion prend connaissance du rôle des coordonnateurs des ICG ainsi que de leurs méthodes de travail. Le Groupe APIRG est d'avis que pour faciliter la coordination et la mise en oeuvre, il faudrait créer des organes CNS/ATM nationaux dans tous les Etats et désigner un point focal au niveau de chaque organe national aux fins de coordination avec le Coordonnateur désigné. La réunion formule alors la conclusion suivante:

**CONCLUSION 12/45 ORGANES CNS/ATM NATIONAUX, POINTS
FOCAUX DE CONTACT ET COORDONNATEURS
DES ICG**

IL EST CONCLU :

- a) **QUE LES ETATS PRESTATAIRES DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE QUI NE L'AURAIENT PAS DÉJÀ FAIT, CRÉENT UN ORGANE CNS/ATM NATIONAL;**
- b) **QUE LE RESPONSABLE DE CET ORGANE SOIT DÉSIGNÉ POINT FOCAL AUX FINS DE COORDINATION AVEC LES COORDONNATEURS DES ICG CONCERNÉS ;**
- c) **QUE SI UN ETAT EST ÉLU COORDONNATEUR DE L'ICG DANS L'UNE DE 10 ZONES D'ACHEMINEMENT DE LA RÉGION AFI, LE POINT FOCAL NATIONAL VISÉ AU (b) CI-DESSUS DEVRA ÊTRE DÉSIGNÉ COORDONNATEUR DE L'ICG OU ALORS , L'ETAT DEVRA DÉSIGNER UNE PERSONNE DÛMENT QUALIFIÉE POUR ASSUMER LES FONCTIONS DE COORDONNATEUR DE LA ZONE D'ACHEMINEMENT CONSIDÉRÉE;**
- d) **QUE L'OACI COMMUNIQUE AUX ETATS ET ORGANISATIONS INTERNATIONALES CONCERNÉS LA LISTE DE TOUS LES COORDONNATEURS AVEC LEURS ADRESSE, NUMÉRO DE TÉLÉPHONE, FAX, ETC.**

Note - Mandat des Coordonnateurs des ICG.

Le mandat du Coordonnateur des ICG est le suivant: Entreprendre et coordonner les actions nécessaires à la mise en oeuvre indiquées dans les fiches de travail; aider à éliminer les lacunes et carences signalées lors des réunions des ICG; faire rapport au Sous-groupe CNS/ATM sur les progrès réalisés et les contraintes éprouvées ou sur toutes autres questions présentant un intérêt; venir en aide aux Etats, selon le cas.

4.5.5 Examen et actualisation du plan de mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM en fonction des évolutions observées depuis la 7ème réunion régionale de navigation aérienne AFI/7

4.5.5.1 La réunion procède à la mise à jour du plan AFI de mise en oeuvre du CNS/ATM (Doc 003) en se fondant sur les rapports des réunions des ICG pour les zones d'acheminement 1,2,3,4,5,6,7,9 et 10 et les éléments fournis par la 5ème réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR tenue à Nairobi du 5 au 9 Octobre 1998. La conclusion et la décision ci-après sont adoptées:

CONCLUSION 12/46

AMENDEMENT AU PLAN AFI DE MISE EN OEUVRE DES SYSTÈMES (CNS/ATM (DOC 003))

IL EST CONCLU QUE LE PLAN AFI DE MISE EN OEUVRE DES SYSTÈMES CNS/ATM (DOC 003) SOIT AMENDÉ SUR LA BASE DE LA DOCUMENTATION EXAMINÉE PAR LA 12ème RÉUNION D'APIRG, ET QU'IL SOIT DIFFUSÉ AUX ETATS.

4.5.6 Elaboration du plan de surveillance pour la Région AFI

4.5.6.1 La réunion rappelle que la 7ème réunion régionale de navigation aérienne AFI n'a pas été en mesure, par manque de temps, d'élaborer un Plan de surveillance aéronautique (ASP) détaillé pour la Région AFI et qu'elle a donc adopté la Recommandation 11/1 - Amendement du Plan de navigation aérienne, IIIème Parties - Plan de surveillance aéronautique, demandant au groupe APIRG d'achever l'élaboration d'un plan de surveillance détaillé, en conformité avec le Plan CNS/ATM AFI.

4.5.6.2 Le groupe APIRG prend note du Plan de surveillance aéronautique présenté par le Sous-groupe CNS/ATM/IC et estime qu'il doit être affiné. Il demande qu'il soit diffusé aux Etats et aux organisations internationales concernées, pour avis, et que les résultats de la consultation soient soumis au Sous-groupe CNS/AFM/IC.

4.5.7 Elaboration du concept GNSS AFI

4.5.7.1. Introduction

4.5.7.1.1 La réunion rappelle qu'APIRG a décidé d'instituer un groupe de travail sur une stratégie GNSS, ayant pour mandat d'élaborer une stratégie AFI pour l'introduction des systèmes de renforcement par satellites et de formuler les propositions d'arrangements institutionnels pour le SBAS AFI (Cf Décision 10/43)

4.5.7.1.2. A sa première réunion, le groupe de travail d'APIRG sur la GNSS a créé un groupe d'étude composé de l'Afrique du Sud, de l'ASECNA, de l'IATA et de l'OACI, et l'a chargé de réaliser les études nécessaires pour mener à bien le mandat du groupe de travail. Un rapport préliminaire sur l'étude relative à l'introduction et à la mise en oeuvre du GNSS dans la Région AFI a été présenté à la réunion AFI/7, qui a noté que l'étude avait besoin d'être affinée davantage et a encouragé l'APIRG à l'achever dans les meilleurs délais.

4.5.7.1.3 Après la 7ème réunion régionale de navigation aérienne RAN AFI, une demande de financement de la Phase II de l'étude sur le GNSS a été soumise par l'ASECNA, au nom de la Région AFI, à l'Union européenne (UE) ; celle-ci a consenti un financement de 396 000 ECU. Les membres du groupe d'étude ont mis à disposition des ressources de contrepartie pour le projet, à savoir le personnel, des moyens de communications, un budget pour les frais de missions, etc.

4.5.7.2 **Concept du GNSS**

4.5.7.2.1 Une présentation audiovisuelle est faite à la réunion du compte rendu de l'étude sur le GNSS. Des copies du résumé analytique du rapport sont distribuées à chaque délégation. Le rapport traite les points suivants : installations et services existants, analyse des prévisions de trafic (jusqu'en 2012), besoins opérationnels, y compris une analyse des données MET historiques aux aéroports AFI, options relatives à l'architecture des systèmes, et rapport coûts-avantages. Plusieurs délégués se disent satisfaits du travail accompli par le groupe d'étude du GNSS.

4.5.7.2.2 La réunion examine ensuite un projet de stratégie GNSS AFI et des recommandations relatives aux travaux futurs dans ce domaine. La stratégie proposée pour la transition entre les aides à la navigation classiques et le GNSS envisage une approche évolutive à partir des constellations GNSS actuelles vers un système de renforcement satellitaire (SBAS) assurant uniformément dans toute la Région AFI une fonction d'approche aux instruments avec un guidage vertical ayant une précision de 20 m. A plus long terme, ce SBAS de base évoluera de manière à satisfaire aux minimums équivalents à ceux de la CAT I, pour lesquels le besoin a été identifié à partir de l'analyse des données MET historiques ou des caractéristiques du trafic. Dans d'autres régions, le système de renforcement à base de stations sol (GBAS) sera utilisé pour assurer un service équivalent à celui de la CAT I.

4.5.7.2.3 Lors des échanges de vues qui s'ensuivent, des questions relatives à l'éventuelle nécessité d'introduire des systèmes GBAS pendant la Phase II de la stratégie proposée, à la nécessité d'envisager les problèmes institutionnels liés à la fourniture à plus long terme des centres de contrôle maîtres AFI et, enfin, aux systèmes de renforcement satellitaire dans les régions limitrophes sont abordées. Après avoir entendu divers éclaircissements, le groupe APIRG convient d'entériner le concept initial de stratégie GNSS AFI qui figure à l'Appendice au rapport sur le point 4 de l'ordre du jour.

4.5.7.3 Activités de banc d'essai

4.5.7.3.1 Le groupe APIRG rappelle aussi qu'à sa onzième réunion, il est convenu du déploiement dans la Région AFI d'un banc d'essai du système EGNOS et qu'il se féliciterait qu'une initiative analogue soit prise par d'autres prestataires de système de renforcement satellitaire (SBAS). La réunion est d'avis que ce banc d'essai sera important pour la validation de la stratégie AFI relative au GNSS proposée. Il permettra la validation des niveaux de service et des algorithmes de correction différentielle, notamment en régions tropicales et équatoriales. Dans ce contexte, le groupe APIRG prend note des informations sur les progrès obtenus jusqu'à présent dans le sens de la mise en oeuvre du banc d'essai ainsi que sur le programme et sur les structures de travail connexes. Il est également noté que les activités de coordination inter-régionales devront être maintenues pendant toute la durée du programme de banc d'essai. D'autre part; les arrangements institutionnels pour assurer le financement de cette expérimentation par l'UE, par le biais de l'ASECNA, devront être maintenus. L'Espagne offre d'assister la région AFI dans la mise en oeuvre du banc d'essai et du GNSS. Cette offre est notée avec satisfaction.

4.5.7.3.2 A la lumière de ce qui précède, le groupe APIRG adopte les conclusions et la décision suivantes :

CONCLUSION 12/47 MISE EN OEUVRE DU PLAN DU GNSS AFI

IL EST CONCLU QUE LA MISE EN OEUVRE DU PLAN GNSS AFI SOIT CELUI QUI FIGURE À L'APPENDICE L AU RAPPORT SUR LE POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR.

CONCLUSION 12/48 DISPOSITIONS FINANCIÈRES POUR LE BANC D'ESSAI AFI DU SYSTÈME EGNOS

IL EST CONCLU QUE L'ASECNA MAINTIENNE LES ARRANGEMENTS EN VIGUEUR CONCLUS AVEC L'UNION EUROPÉENNE PERMETTANT DE GARANTIR, POUR LE COMPTE DE LA RÉGION AFI, LE FINANCEMENT DU BANC D'ESSAI AFI DU SYSTÈME EGNOS.

DÉCISION 12/49 TRAVAUX FUTURS DU GROUPE D'ETUDE AFI SUR LE GNSS

IL EST DÉCIDÉ DE CONFIER LES TÂCHES CI-APRÈS AU GROUPE D'ÉTUDE AFI SUR LE GNSS :

- a) POURSUIVRE TOUTES LES ACTIVITÉS RELATIVES A LA MISE EN OEUVRE DU BANC D'ESSAI DU GNSS AFI ET TOUT AUTRE PROJET DE BANC D'ESSAI INTÉRESSANT LA RÉGION AFI ; ET**
- b) ÉTABLIR ET AFFINER LE PLAN DE MISE EN OEUVRE DU GNSS AFI Y COMPRIS LES QUESTIONS INSTITUTIONNELLES CONNEXES .**

4.6 Examen du rapport de l'équipe de travail PNA/FASID du groupe APIRG

4.6.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion rappelle que la 11ème réunion d'APIRG, aux termes de la Décision 11/3, a institué l'Equipe de travail PNA/FASID chargée d'examiner les projets de documents de PNA et de FASID de base AFI établis par le Secrétariat à partir du mode de présentation et du contenu approuvés par le Conseil de l'OACI, et de les achever en vue de leur adoption par la 12ème réunion d'APIRG et de leur traitement ultérieur, conformément aux procédures d'approbation de l'OACI.

4.6.2 La réunion note que la réunion de l'Equipe de travail PNA/FASID a été en conséquence convoquée à Tunis les 18 et 19 juin 1999 et qu'elle a examiné les projets de documents de PNA et de FASID de base AFI établis par le Secrétariat. Il est néanmoins souligné que les deux projets de documents devront être achevés à partir d'une nouvelle édition du Plan de navigation aérienne AFI (Doc 7474) à paraître en août 1999, ainsi que des rapports des 11ème et 12ème réunion d'APIRG. La réunion est aussi d'avis que le plan de mise en oeuvre CNS/ATM AFI (Doc 003) devrait être incorporé aux parties pertinentes des documents de Plan de navigation aérienne et de FASID de base AFI, de façon graduelle. La nécessité d'envisager d'inclure une nouvelle partie pour le PNA et le FASID de base, relative aux facteurs humains et aux besoins de planification des ressources humaines a aussi été soulignée. Il est entendu que cette question est en voie d'examen au Siège de l'OACI, avec l'aide d'un groupe d'étude du Secrétariat.

4.6.3 L'APIRG note que l'Equipe de travail a en conséquence chargé le Secrétariat de mettre la dernière main sur les documents ci-dessus et de les communiquer aux Etats et aux organisations internationales concernées pour avis, conformément aux procédures établies pour l'amendement du PNA et du FASID de base. Les projets de documents de Plan de navigation aérienne et de FASID de base AFI élaborés par la réunion de l'Equipe de travail seront traités selon les procédures en vigueur à l'OACI.

4.6.4 L'APIRG entérine les projets de conclusions ci-après qui émanent de la réunion de l'Equipe de travail PNA/FASID; il est néanmoins souligné qu'à des fins pratiques, les conclusions applicables à la fois aux documents de PNA et de FASID de base AFI qui figurent séparément dans le rapport de la réunion de l'Equipe de travail ont été harmonisées.

CONCLUSION 12/50

ALIGNEMENT DES PROCÉDURES D'AMENDEMENT DU FASID

IL EST CONCLU QUE LES PROCÉDURES POUR L'AMENDEMENT DU FASID APPROUVÉES PAR LE CONSEIL LE 26 FÉVRIER 1997 SOIENT ALIGNÉES SUR LES PROCÉDURES D'AMENDEMENT DU PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE DE BASE APPROUVÉES PAR LE CONSEIL DE L'OACI LE 25 FÉVRIER 1998 POUR CE QUI EST DU RÔLE DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES.

**CONCLUSION 12/51 ACHÈVEMENT DES PROJETS DE DOCUMENTS PNA ET
FASID DE BASE AFI**

IL EST CONCLU :

- a) **QUE LE SECRÉTARIAT METTRA AU POINT LES PROJETS DE DOCUMENTS DE PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE ET DE FASID DE BASE AFI EN TENANT DÛMENT COMPTE DE LA 27^{ème} EDITION DU DOC 7474 ET DES RAPPORTS DES 11^{ème} ET 12^{ème} RÉUNIONS D'APIRG ;**
- b) **QUE LES PROJETS DE DOCUMENTS DE PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE ET DE FASID DE BASE AFI FINALS SERONT COMMUNIQUES AUX ETATS ET AUX ORGANISATIONS INTERNATIONALES CONCERNÉES POUR AVIS, CONFORMÉMENT A LA PROCÉDURE ETABLIE POUR L'AMENDEMENT DU PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE ET DU FASID DE BASE.**

**CONCLUSION 12/52 INCORPORATION DU CONTENU DU PLAN DE MISE EN
OEUVRE CNS/ATM AFI (Doc 003) AU PLAN DE
NAVIGATION AÉRIENNE ET AU FASID DE BASE AFI**

IL EST CONCLU QUE LE SECRÉTARIAT VEILLE A INCORPORER DE FAÇON PROGRESSIVE LE CONTENU DU PLAN DE MISE EN OEUVRE CNS/ATM AFI (DOC 003) AUX PARTIES PERTINENTES DU DOCUMENT DE PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE ET DE FASID DE BASE AFI.

**CONCLUSION 12/53 ELABORATION D'UNE NOUVELLE PARTIE DES
DOCUMENTS DE PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE ET
DE FASID DE BASE AFI PORTANT SUR LES FACTEURS
HUMAINS ET LA PLANIFICATION DES BESOINS EN
PERSONNEL**

IL EST CONCLU QUE LE SECRÉTARIAT ELABORE AU PLUS TÔT UNE NOUVELLE PARTIE DU PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE ET DU FASID DE BASE AFI RELATIVE AUX FACTEURS A LA PLANIFICATION DES BESOINS EN PERSONNEL.

**CONCLUSION 12/54 INCLUSION DES INSTALLATIONS ET SERVICES
CNS/ATM DANS LES TABLEAUX AOP**

IL EST CONCLU QU'AFIN DE FACILITER LES CONSULTATIONS DU FASID, LES BESOINS CNS/ATM INSCRITS AUX TABLEAUX AOP SOIENT ÉGALEMENT INCORPORÉS AUX 4^{ème} ET 5^{ème} PARTIES DU FASID, SELON LE CAS.

4.7 Problèmes informatiques liés au passage de l'An 2000 (ATM)

4.7.1. La réunion est informée que les Bureaux régionaux de Dakar et de Nairobi de l'OACI ont établi en coordination avec l'IATA un groupe directeur sur le passage à l'An 2000 OACI/IATA, chargé de traiter toutes les questions relatives au passage informatique à l'An 2000.

4.7.2. Au nombre des questions traitées par le groupe directeur figure la définition d'une stratégie pour la planification et la mise en oeuvre d'urgence ainsi que l'élaboration d'un document de planification d'urgence pour le passage à l'An 2000 (Y2K) dans la région AFI. Le plan AFI a été présenté à la réunion de planification d'urgence à l'échelle mondiale pour le passage à l'An 2000 qui s'est tenue à Paris les 3 et 4 juin 1999. La réunion note par ailleurs que le document AFI devra être étudié et harmonisé en fonction des autres plans régionaux et du plan mondial. Il est aussi souligné que les plans An 2000 nationaux doivent être parachevés à partir du plan de passage à l'An 2000 régional. La réunion se dit satisfaite du travail accompli jusqu'à présent, mais constate qu'il reste encore beaucoup à faire.

4.7.3. La réunion note qu'au titre des efforts visant à accélérer l'élaboration uniforme de plans nationaux et l'application des plans régionaux, six consultants ATM pour le passage informatique à l'An 2000 ont été recrutés. Ils aideront les Etats à établir leurs plans d'urgence, les lettres d'accord, les Suppléments AIP/AIC et dans d'autres domaines connexes. Le programme qui leur a été assigné prévoit qu'ils achèvent leur travail vers la fin du mois de juillet 1999.

4.7.4 A la lumière de ce qui précède, la réunion formule la conclusion suivante :

CONCLUSION 12/55

PLANIFICATION D'URGENCE DU PASSAGE INFORMATIQUE A L'AN 2000 DANS LA RÉGION AFI

IL EST CONCLU :

- a) **QUE LA MÉTHODOLOGIE APPLIQUÉE JUSQU'À PRÉSENT POUR TRAITER LES PROBLÈMES INFORMATIQUES LIÉS AU PASSAGE A L'AN 2000 SOIT ENTÉRINÉE PAR LE GROUPE APIRG ;**
- b) **QUE LES MÉCANISMES OACI/IATA EXISTANTS CONTINUENT D'ÊTRE MIS À PROFIT POUR MENER À BIEN DÈS QUE POSSIBLE TOUTES LES MESURES QUI S'IMPOSENT ;**
- c) **QUE LES ETATS ACCÉLÈRENT LA MISE EN OEUVRE DES INSTALLATIONS ET SERVICES REQUIS POUR PRÉVENIR LES PROBLÈMES LIÉS AUX DATES INFORMATIQUES QUI POURRAIENT SE POSER. DANS CE CONTEXTE, LES ETATS TIENDRONT COMPTE DU DOCUMENT DE PLANIFICATION AN 2000 AFI ET D'AUTRES ÉLÉMENTS INDICATIFS PUBLIÉS PAR L'OACI ;**

- d) **QUE LA CELLULE DU PASSAGE À L'AN 2000 NATIONALE ÉCHANGE DES INFORMATIONS AVEC LA CELLULE (LES CELLULES) DU PASSAGE À L'AN 2000 RÉGIONALE(S) EN TEMPS OPPORTUN ;**
- e) **QUE LES BUREAUX RÉGIONAUX CONCERNÉS METTENT EN PLACE LEURS CELLULES DE PLANIFICATION D'URGENCE DU PASSAGE À L'AN 2000.**

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR :

**LACUNES ET CARENCES DANS LE DOMAINE
DE LA NAVIGATION AÉRIENNE DANS LA
RÉGION AFI**

Point 5 de l'ordre du jour : Lacunes et carences dans le domaine de la navigation aérienne dans la Région AFI

5.1 Au titre de ce point, la réunion examine la liste des carences et lacunes établie par les sous-groupes d'APIRG sur la base d'une méthodologie uniforme d'identification, d'évaluation et de compte rendu desdites lacunes et carences, approuvée par le Conseil le 23 juin 1998. Elle note que la méthode de validation de l'information sur les carences et lacunes gagnerait à être affinée afin de s'assurer que le tableau sera actualisé en tout temps. A cet effet, il faudrait établir la coordination avec les Etats concernés en utilisant tous les moyens de communication disponibles, y compris le courrier électronique.

5.2 La réunion adopte les projets de conclusions suivantes:

CONCLUSION 12/56 STRATÉGIES INSTITUTIONNELLES POUR REMÉDIER AUX CARENCES DANS LE DOMAINE AOP AUX AÉROPORTS DE LA RÉGION AFI

IL EST CONCLU QUE LES ETATS QUI NE L'AURAIENT PAS ENCORE FAIT ENVISAGENT FAVORABLEMENT LA CRÉATION D'AUTORITÉS AÉRONAUTIQUES AUTONOMES EN GUISE DE STRATÉGIE INSTITUTIONNELLE POUR REMÉDIER AUX CARENCES ET LACUNES CONFORMÉMENT A LA RECOMMANDATION 14/3 DE LA RÉUNION RÉGIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE AFI/7.

CONCLUSION 12/57 APPROCHE COORDONNÉE A LA RECHERCHE DES SOLUTIONS AUX PROBLÈMES CHRONIQUES

IL EST CONCLU QUE LA OÙ IL EXISTE DES PROBLÈMES CHRONIQUES MANIFESTES, L'OACI COORDONNE AVEC LES USAGERS, L'IATA, L'IFALPA, LES ETATS OU GROUPES D'ETATS CONCERNES EN VUE D'ARRÊTER UNE STRATÉGIE IDOINE POUR REMÉDIER AUX LACUNES ET CARENCES

CONCLUSION 12/58 APPROCHE SOUS-RÉGIONALE INTÉGRÉE EN VUE DE REMÉDIER AUX CARENCES ET LACUNES

IL EST CONCLU QUE LES ETATS ENVISAGENT DE RECOURIR AUX GROUPEMENTS SOUS-RÉGIONAUX LA OU IL EN EXISTE POUR TROUVER DES SOLUTIONS COMMUNES AU PROBLÈME DES LACUNES ET CARENCES.

5.3. L'APIRG note une réduction sensible (environ 50%) du nombre de cas signalés d'absence de mise en oeuvre des besoins du SFA. S'agissant des principales lacunes identifiées lors de la précédente réunion, la réunion est informée de l'engagement pris par le Kenya de fournir une station VSAT à Nairobi pour mettre en oeuvre le circuit principal RSFTA Johannesburg/Nairobi.

5.4 La réunion est informée que l'encombrement des fréquences mobiles est une autre carence affectant l'exploitation du service mobile aéronautique dans la région AFI et formule par conséquent la décision suivante :

DÉCISION 12/59**ENCOMBREMENT ET LA QUALITÉ DU RENDEMENT
DES FRÉQUENCES MOBILES HF DANS LA RÉGION AFI**

IL EST DÉCIDÉ QUE L'IATA ET L'IFALPA CONTINUENT DE MENER DES ENQUÊTES SUR L'ENCOMBREMENT ET LA QUALITÉ DU RENDEMENT DES FRÉQUENCES HF DANS LA RÉGION AFI ET COMMUNIQUENT LES RÉSULTATS DES DITES ENQUÊTES A LA PROCHAINE RÉUNION DU SOUS-GROUPE COM.

5.5 La réunion convient que les carences et les lacunes critiques doivent être identifiées séparément et portées à l'attention de la Commission de navigation aérienne et du Conseil pour suite immédiate à donner. Ces carences et lacunes sont reflétées aux appendices au présent rapport comme suit:

AOP	Appendice M
COM/CNS	Appendice N
ATS/AIS/SAR	Appendice O
MET	Appendice P

**POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : MANDAT ET MÉTHODES DE TRAVAIL
D'APIRG**

Point 6 de l'ordre du jour : Mandat et méthodes de travail d'APIRG

6.1 La réunion est saisie d'une version révisée du Manuel de procédures d'APIRG. Elle note que la version définitive du manuel sera diffusée aux Etats et aux organisations internationales et elle a formulé la décision suivante :

DÉCISION 12/60 MANUEL DE PROCÉDURES D'APIRG

IL EST DÉCIDÉ QUE LE SECRÉTARIAT METTRA A JOUR LE MANUEL DE PROCÉDURES D'APIRG ET LE DIFFUSERA AUX ETATS ET AUX ORGANISATIONS INTERNATIONALES.

6.2 A la suite de 3ème réunion du groupe ALLPIRG, le mandat du groupe APIRG a été modifié comme il est indiqué au paragraphe 7.2. du présent rapport.

6.3 Le groupe APIRG prend en compte quelques problèmes pressants CNS et de gestion d'espace aérien et établit les équipes de travail ci-après; leurs mandats et leurs programmes de travail figurent aux par. 4.2. et 4.3 du présent rapport.

6.4 Le mandat, le programme de travail et la composition des organes auxiliaires de l'APIRG figurent aux appendices suivants:

AOP	Appendice Q
COM	Appendice R
ATS/AIS/SAR	Appendice S
MET	Appendice T
CNS/ATM	Appendice U
TF/TF	Appendice V

6.5. Composition de l'APIRG et de ses organes auxiliaires

6.5.1 La réunion est informée que l'Erythrée et le Mali ont adressé des demandes d'adhésion au Secrétaire du groupe APIRG, avant la tenue de la réunion. Afin que la représentation de l'ensemble de la région soit équilibrée, elle convient de soumettre au Conseil de l'OACI la demande d'adhésion de ces deux Etats au groupe APIRG et adopte la conclusion suivante:

CONCLUSION 12/61 ADHÉSION AU GROUPE APIRG

IL EST CONCLU QUE LE CONSEIL DE L'OACI AURA A APPROUVER LES DEMANDES D'ADHÉSION AU GROUPE APIRG FORMULÉES PAR L'ERYTHREE ET LE MALI.

6.5.2 Le groupe convient d'accéder à la requête des Etats pour devenir membre des organes auxiliaires et adopte la décision ci-après :

DÉCISION 12/62**COMPOSITION D'ORGANES AUXILIAIRES D'APIRG**

IL EST DÉCIDÉ D'ELARGIR LA COMPOSITION DES ORGANES AUXILIAIRES D'APIRG POUR INCLURE DES EXPERTS DES ETATS ET DES ORGANISATION INTERNATIONALES SUIVANTS:

- a) **AOP :** ANGOLA, CAMEROUN, CAP VERT, CONGO, GAMBIE, GHANA, OUGANDA, ACAC ET IFALPA.
- b) **ATS/AIS/SAR/SG :** ANGOLA, MALI, ACAC ET IFALPA.
- c) **COM/SG :** ANGOLA, ACAC ET IFALPA.
- d) **MET/SG :** GAMBIE.
- e) **CNS/AT/ATM/SG :** ANGOLA, GAMBIE, MALI, ACAC ET IFALPA.
- f) **GNSS/TF :** CAMEROUN, COTE D'IVOIRE, ESPAGNE, MAROC, NIGERIA ET ACAC.

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR:

**RELATIONS AVEC D'AUTRES GROUPES,
RÉGIONS ADJACENTES ET ACTIVITÉS
MENÉES À L'ÉCHELLE MONDIALE**

Point 7 de l'ordre du jour: Relations avec d'autres groupes, régions adjacentes et activités menées à l'échelle mondiale

7.1 Au titre de ce point, la réunion est informée de la coordination et des consultations soutenues entretenues avec d'autres groupes, régions adjacentes et des activités de portée mondiale menées par les Bureaux régionaux depuis la réunion régionale AFI/7. Il est noté que tous ces efforts visent la coopération inter-régionale en ce qui concerne la mise en oeuvre progressive du CNS/ATM selon le plan AFI de mise en oeuvre (Doc. 003)

7.2 Résultats de la 3e réunion de l'ALLPIRG - Suite donnée par l'APIRG

7.2.1 Il est porté à la connaissance de la réunion les résultats de la 3ème réunion ALLPIRG qui s'est tenue à Montréal du 6 au 8 avril 1999 pour examiner l'état de mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM dans les régions de l'OACI et pour conseiller le Conseil de sur les questions connexes, selon le cas.

7.2.2 La réunion note aussi que le Conseil de l'OACI a examiné le rapport de la 3ème réunion ALLPIRG le 11 juin 1999, à la lumière des observations formulées par la Commission de navigation aérienne et que par suite, l'APIRG, ainsi que d'autres groupes régionaux de planification et de mise en oeuvre (PIRG) devaient donner certaines suites aux conclusions de la 3ème réunion ALLPIRG, ainsi qu'il est indiqué dans l'Appendice W au présent rapport.

7.2.3 Lors de l'examen de l'Appendice X au présent rapport, la réunion prend acte des conclusions ou parties de conclusions devant être notées par l'APIRG, étant entendu que le Secrétariat informera l'APIRG en temps utile des résultats des mesures de suivi qui doivent être prises soit par les États AFI soit par le Secrétariat.

7.2.4 Au sujet des conclusions de la 3ème réunion ALLPIRG figurant dans l'Appendice W au présent rapport qui appellent des mesures de suivi spécifiques de l'APIRG, la 12ème réunion d'APIRG convient des conclusions et de la décision suivantes :

CONCLUSION 12 /63 IDENTIFICATION DES QUESTIONS APPELANT DES MESURES DE L'ALLPIRG (CONCLUSION 3/3 DE LA 3ÈME RÉUNION ALLPIRG)

IL EST CONCLU QUE LE SECRÉTARIAT PRÉPARERA LA DOCUMENTATION NÉCESSAIRE POUR QUE LE GROUPE APIRG PUISSE DONNER SUITE À LA CONCLUSION 3/3 DE LA 3ÈME RÉUNION ALLPIRG. TOUTES LES QUESTIONS APPELANT DES MESURES DE L'ALLPIRG, ET NOTAMMENT LES QUESTIONS INTER-RÉGIONALES, DEVRAIENT ÊTRE PORTÉES À L'ATTENTION DE L'ALLPIRG DANS LES MEILLEURS DÉLAIS.

DÉCISION 12/64**ADJONCTION AU MANDAT DU GROUPE APIRG.**

IL EST DÉCIDÉ, VU LA CONCLUSION 3/7 DE LA 3ÈME RÉUNION ALLPIRG ENTÉRINE PAR LE CONSEIL DE L'OACI LE 11 JUIN 1999, QUE LE MANUEL DE PROCÉDURES D'APIRG SOIT AMENDÉ POUR INCLURE L'ÉLÉMENT CI-APRÈS AU MANDAT DU GROUPE APIRG :

"EN FACILITANT LA MISE EN OEUVRE DES INSTALLATIONS ET SERVICES IDENTIFIÉS DANS LE PLAN RÉGIONAL DE NAVIGATION AÉRIENNE ET TOUT EN ACCORDANT LA PRIMAUTE À LA SÉCURITÉ, LE GROUPE APIRG DEVRAIT PRENDRE EN CONSIDÉRATION LES COÛTS ET AVANTAGES DES OPTIONS DE MISE EN OEUVRE, AINSI QUE LA NÉCESSITÉ DE FACILITER LE FINANCEMENT DES OPTIONS PRÉFÉRENTIELLES. POUR CE QUI CONCERNE LES INSTALLATIONS MULTINATIONALES ET LES ACTIVITÉS MENÉES EN COOPÉRATION, LE GROUPE APIRG POURRAIT UTILISER UN MÉCANISME APPROPRIÉ POUR ÉTABLIR DES ANALYSES COÛTS/AVANTAGES ET DES DOSSIERS DE MARCHÉS, ET FOURNIR LES ÉLÉMENTS INDICATIFS CORRESPONDANTS À L'APPUI DES "PROTOTYPES" D'INSTALLATIONS ET DE SERVICES FAISANT L'OBJET D'UNE PLANIFICATION. S'IL L'ESTIME OPPORTUN ET SELON LES BESOINS, LE GROUPE APIRG POURRAIT INVITER LES INSTITUTIONS FINANCIÈRES À PARTICIPER À CES TRAVAUX, À TITRE CONSULTATIF ET AU MOMENT QU'IL JUGERA OPPORTUN DANS LE PROCESSUS DE PLANIFICATION."

CONCLUSION 12/65**DÉFENSE DE LA POSITION DE L'OACI LORS DE LA CONFÉRENCE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS 2000 (WRC 2000)**

IL EST CONCLU QUE COMPTE TENU DE LA CONCLUSION 3/13 DE LA 3ème RÉUNION DE L'ALLPIRG, LES ÉTATS AFI POURSUIVENT LEURS EFFORTS DE PROMOTION ET DE DÉFENSE DE LA POLITIQUE DE L'OACI LORS DE LA CONFÉRENCE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS (WRC) 2000.

7.3 La réunion de coordination informelle AFI/EUR

Une réunion de coordination informelle AFI/EUR a été convoquée au Bureau de Paris de l'OACI du 18 au 21 mai 1999. La réunion a examiné le plan de mise en oeuvre CNS/ATM à l'intérieur des zones d'acheminement AR-6 (péninsule ibérique - Canaries) et AR-7 (zone côtière AFI Nord et routes de l'interface AFI/EUR). D'autres problèmes liés à la mise en oeuvre du minimum de séparation verticale réduite (RVSM) en Europe, qui prendra effet en janvier 2001 et à ses éventuelles répercussions dans les zones d'interface AFI Nord, la mise en oeuvre de l'espacement de 8,33 Khz des canaux à partir du mois d'octobre 1999, la stratégie de mise en oeuvre progressive de l'ACAS II dans la Région EUR et la mise en oeuvre d'un réseau d'itinéraires spécifique au Hadj, entre Casablanca et Jeddah, ont aussi été examinés.

7.4 Réunions de coordination SAT informelle

7.4.1 Comme suite à la Recommandation 5/11 de la 7ème réunion RAN AFI, une amélioration sensible des services de la circulation aérienne a été constatée à l'intérieur de la zone d'acheminement AR-1 (Europe - Atlantique Sud) à l'occasion des réunions de coordination SAT informelles. La séparation longitudinale a été ramenée de 15 à 10 minutes. Le groupe SAT est maintenant occupé à la mise en oeuvre d'un nouveau réseau de routes dans un environnement RNP à espacement latéral de 10/50 NM. La mise en oeuvre évolutive du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) entre le F290 et le FL 410 a également été prévue. Les changements ci-dessus requerront l'amendement des plans de navigation aérienne AFI et SAM, ainsi que des procédures complémentaires régionales (Doc. 7030). Les problèmes occasionnés par le passage informatique à l'an 2000 ont été traités.

7.4.2 La réunion note avec satisfaction l'approche pragmatique adoptée dans la région tendant à promouvoir la coopération inter-régionale en vue d'harmoniser les procédures et les échéances de mise en oeuvre. Il est toutefois souligné que la mise en oeuvre du RVSM en Europe et dans d'autres zones d'interface doit être suivie de près dans le cadre des groupes de coordination de mise en oeuvre (ICG) et des sous-groupes d'APIRG, selon le cas. La réunion formule ainsi la décision ci-après :

DÉCISION 12/66 MISE EN OEUVRE DU MINIMUM DE SÉPARATION VERTICALE RÉDUITE (RVSM)

IL EST DÉCIDÉ QUE LA PLANIFICATION ET LA MISE EN OEUVRE PROGRESSIVE DU RVSM DANS LA RÉGION AFI ET L'EXAMEN DES PROBLÈMES LIÉS À LA MISE EN OEUVRE DU RVSM EN EUROPE ET DANS D'AUTRES ZONES D'INTERFACE SE DÉROULERONT DANS LE CADRE SOIT DES GROUPES DE COORDINATION DE LA MISE EN OEUVRE (ICG), SOIT DES SOUS-GROUPES D'APIRG, SELON LE CAS.

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : DIVERS

**Point 8 de
l'ordre du jour : Divers**

8.1 Au titre de ce point, la réunion prend acte du calendrier provisoire des réunions d'APIRG et de ses organes auxiliaires qui figure à l'Appendice X, étant entendu que les dates définitives seront communiquées en temps utile aux membres des divers organes.

LIST OF PARTICIPANTS

States/États	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse
*ALGERIA	M. Bouarroudj. Mohamed Tahar	Sous Directeur Navigation Aérienne	Ministère des Transports, DACM, 119, Rue Didouche Mourad, ALGER 16000; Tel: 213 2 747623; 747630 Fax : 213-2-747614
	M. Daoud Lakhdar	Directeur Exploitation Navigation Aérienne	Etablissement National de la Navigation Aérienne 1, Av..de l'Indépendance, Alger; Tel 213 2681881; Fax: 2681881
*ANGOLA	Mr. Diambote Madrizi	Chef de Département Navigation Aérienne	DNAC, C.P.569, LUANDA; Tel: 244 2 338594; Fax: 390539
BENIN	Mr. Gasseto Jean Hermion	Chef Service Navigation Aérienne Pi	B.P. 96, COTONOU, Tel: 301413/301402/304119
BOTSWANA	Mr. Wilfred R. Moketo	Telecomms Engineer	Department of Civil Aviation, P.O. Box 250, GABORONE; Tel: 267 3655152; Fax: 267 353709/303348
	Mr. Silas Silas	SATCO	DCA, P.O. Box 250, GABORONE; Tel: 267 3643100; Fax:304559
BURKINA FASO	M. Goama Nikiema	Chef Service Navigation Aérienne et Sûreté	01 BP 1158, OUAGADOUGOU; Tel: (226) 3064 88; Fax: (226) 314544
	M. Gardeita Gabouga	Chef Service Navigation Aérienne	01 BP 63, OUAGADOUGOU 01; Tel: 226 306580; Fax: 306557
BURUNDI	Mr. Gamaliel Ndabirinde	Chef du Service des Télécommunications Aéronautiques	Régie des Services Aéronautiques; B.P. 694, BUJUMBURA; 257 223427/ 223707, 223797; Fax: 257 223428
*CAMEROON	Kamajou Augustin Désiré	Attaché de Direction	Direction Aviation Civile, YAOUNDE; Tel: 237 303011 - 302692; Fax: 303362
	Leguendayen Gilbert	Chef de Service Navigation Aérienne	ASECNA B.P 4063 DOUALA, Tél.: (237) 429292 - Fax : (237) 427117

*Members of The APIRG

States/États	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse
CAPE VERDE	Mr. José Rodrigues	Director of Air Navigation	ASA - EP, C.P. 58, SAL, Tel: 238 411373; Fax: 411323; e-mail: asagat@mail.cv.telecom
	Mr. Celso Estrela	Administrator for Air Nav. & Aero. Telecom.	Espargos C.P. 45, Sal Airport, ASA, Republic of Cape Verde; Tel: 238 411372; Fax: 411323/411570
	Mr. Sabino Baptista	Director of Telecommunications	C.P. 58, Espargos-SAL, Tel: 238 411372/411344; Fax: 411323; e-mail: assagai@mail.cvtelecom.cv
	Mr. Vital Santos	Chef du Cabinet des Etudes et de la Planification Aéronautique	C.P. 58, Espargos-SAL, Tel: 238 41 2293; Fax: 411570; e-mail: vitalts@mail.cvtelecom.cv
C.A.R.	M. Matchoit Abel	Chef SENA	B.P. 828, Bangui; Tel: 236 613380
CHAD/TCHAD	Dr. Mahamat Guetti	Représentant ASECNA/TCHAD	B.P. 70 Ndjamena, Tél. : 235 525753/525526
	M. Guelpina Ceubah	Chef de service ENA	ASECNA B.P. 70 Ndjamena, Tél : 525526
*CONGO	M. Mabilia Ernest	Chef Service ENA	B.P. 218, ASECNA, BRAZZAVILLE; Tel: (242) 8810479; Fax: 810459
	M. Montole Symphorien	Chef de Service Technique de la Navigation Aérienne	ANAC, BP 128, BRAZZAVILLE; Tel: 810746; Fax: 815467
	M. Tchiloemba Dieudonne	Représentant ASECNA	B.P. 218, BRAZZAVILLE, Tel: 242 816459/815151; Fax: 810459
*CÔTE D'IVOIRE	M. Soumahoro Yaya	Chef de Département NA, Télécommunications et Réglementation des Aéroports	Agence Nationale d'Aviation Civile (ANAC); 07 B.P. 148 ABIDJAN 07; Tel: (225) 279004/225; 065789/874936; Fax: 276346; e-mail: anac@globeaccess-net
	M. Kissiédou Kouamé	Chef NA ASECNA	C.I. 07 BP 02, ABIDJAN 07, Cote d'Ivoire; Tel: Fax:
	M. Boa Angaman	Chef de Division NA	Chef Division Navigation Aérienne, 12 BP 1385 ABIDJAN 12; Tel: 225 878395
DJIBOUTI	Ibrahim Moussa Farah	Chef de la Division Trafic Aérien	Aéroport de DJIBOUTI, B.P. 204 DJIBOUTI; Tel: 253 3400350/ 340101 P.310; Fax: 340723

*Members of The APIRG

States/États	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse
*EGYPT	Mr. Gamal Le-Dien Ahmed Hassan	Director of AIS Centre, Cairo Airport,	Egyptian, CAA, Cairo Terminal 2, Cairo Airport, AIS Centre; Tel: 202 4197871; Fax: 4197871
	Mr. Fathy Nasr Atia	DG of Research and Development	Egyptian Civil Aviation Building, Airport Road, Room 210; Tel: 202 2670933
	Mr. Mahmoud Saad Sallam	DG of Civil Military Coordination	Egyptian Civil Aviation Building, Airport Road, Room 211; Tel: 202 2671070
	Mr. Mahmoud Kamel Le-Diniegy	C.A.O	Egypt, NSR City, Cairo, 97A, Le Mashroa le Swissry A, #29; Tel: 2718410
EQUATORIAL GUINEA	M. Coulibaly Koumassou	Chef du Service N.A.	B.P. 416 MALABO, Guinée Equatoriale; Tel:(240) 92332; Fax: (240) 93501
ERITREA	Mr. Paulos Kahsay Taklu	Director General of Civil Aviation	Ministry of Transport and Communications, Civil Aviation Department, Attn: DGCA, P.O. Box 252, ASMARA; Tel:2911 124335; Fax: 124334
	Mr. Getachew Bekuretsion	Head Air Navigation Division	Ministry of Transport, P.O. Box 252, ASMARA; Tel: 291 1 127250/120555 Ext.110; Fax: 182141/124334
*ETHIOPIA	Mr. Tesfaye Tsegaye Tessema	Director Air Operations & Nav aids Departments	Ethiopian CAA, P.O. Box 978, ADDIS ABABA; Tel: 251 1 410277 Ext.255 or 180306 Dir: Fax: 251 1 612533
*FRANCE	M. Jean-Claude Demichel	Adj. au Directeur du Service de l'Aviation Civile	Service de l'Aviation Civile La Réunion, Mayotte & Iles Eparses, BP12, F-97408 St. Denis MESSAG CEDEX 9; T 262 930001; Fax: 262 930013; e-mail: demichel_jean-claude@sac-reunion.dgac.fr
	M. Paul Rémois	Chef de Centre	Météo France Direction interrégionale de la Réunion BP 4, 97491, Ste. Clotilde Cedex, Tel: 262 921107; Fax: (262) 921147; e-mail: paul.remois@meteo.fr
	M. Dateu Bernard	Délégué Opérations, Afrique & Moyen Orient IATA	Air France, DTNI, 45 Rue de Paris; F-95747 Roissy Ch. de Gaulle CDX; Tel: 33 1 41567868; Fax: 41567809; e-mail: bedateu@airfrance.fr

*Members of The APIRG

States/États	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse
FRANCE Cont'd.	M. Bernatets	GNSS Project Manager EAC ou ASECNA	EAC, 2 rue Marcel Doret, 31700 Blagnac, FRANCE e-mail : v.bernatets@eac.fr
	M. Procoudine Gorsky	Director Navigation Systems EAC ou ASECNA	THOMFANS, 19, Rue de la Fontaine, 92221 BAGNEUX - Cedex, France; Tel: 33 1 40841346; Fax: 140841343; e-mail : michelprocoudine@fr.airsysatm.thomson.csf.com
*GABON	M. Nzue-Edzang Frédéric	Secrétaire Général Adjoint	Aviation Civile, B.P. 2212, LIBREVILLE; Tel: 241 763904; Fax: 763895
	M. Ndoutounou Charles Theodore	Chef Service ENA	B.P. 2252 LIBREVILLE, Gabon
GAMBIA	Mr. Ebrima N.F. Bojang	Ag. Director Airport Opérations	Gambia CAA, P.O. Box 285 BANJUL, Tel: 220 472895; 472190
	Mr. Pa Cheboh SAINÉ	Engineering Manager	Gambia CAA, P.O. Box 285 BANJUL, Tel: 220 472490; 472190; e-mail: pasaine@qanet.gm
*GHANA	Mr. Prince Bismarck Boateng	Manager, Radio Engineering	Ghana CAA, PMB, KIA, ACCRA; Tel: 233 21 776171; Fax: 773293
	Mr. Richard Obeng Baah	Assistant Manager Communication	Ghana CAA, PMB, KIA, ACCRA; Tel: 233 21 776171; Fax: 773293
	Mr. Edwin Addo	Director of Air Traffic Services	Ghana CAA, PMB, KIA, ACCRA; Tel: 233 21 238427; Fax: 773293; e-mail: edwin_addo@yahoo.com
*GUINEA	M. Lavilé Justin	Chef Dépt. OMIA	ANA, B.P. 3025, CONAKRY, R. Guinée; Tel: 461861/215312
	M. Diallo Th. Ousmane	Chef Division Navigation Aérienne et Infrastructure	Direction Nationale de l'Aviation Civile, B.P. 95 CONAKRY; Tel: (224) 412773/451928; Fax: 413577
*KENYA	Mr. Joshua G. Wairoto	Assistant Director	Meteorological Department, P.O. Box 30259 NAIROBI; Tel: 254 2 567880; Fax: 567888/9, 567872; e-mail: joshua.wairoto@meteo.go.ke
	Mr. H.D. Ochieng	Principal Air Traffic Control Officer	DCA, P.O. Box 30163, NAIROBI; Tel: 254 2 824719; Fax: 824716

States/États	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse
MADAGASCAR	M. Lala-Harivony Barnabé	Représentant de L'ASECNA	B.P. 46, IVATO Aéroport; Tel: 261 2022 35433; Fax: 2022 32894
	M. Andriamahirisoa Rakotondratsima	Chef de Service Navigation Aérienne	B.P. 46 IVATO Airport, ANTANARIVO 101; Tel: 2612022 35434; Fax: 2022 32894
*MALAWI	M. Lymon Z. Phesele	Chief Telecomms Engineer	P.Bag 322, LILONGWE 3, Malawa; Tel: 780577/782264; Fax: 784986; e-mail: aviationhq@malawi.net
MALI	Mme Sanogo Téné Issabre	Conseiller Technique du Ministre	DNAC, B.P.27, BAMAKO, Tel: (223) 225524; Fax: 226177; e-mail: aero-civil@cefib.com
	M. Diallo Amadou Yoro	Chef Service Navigation Aérienne	ASECNA B.P. 36, BAMAKO; Tel:223 204375; Fax: 294151
*MAURITANIA	M. Mohamed M. O. Taleb Ahmed	Chef Service Navigation Aérienne	ASECNA, B.P. 205 NOUAKCHOTT; Tel 253850/ 252847/252838
	M. Weddad Ould Abdou	-	Direction de l'Aviation Civile, NOUAKCHOTT; Tél: 251932
*MOROCCO	M. Abdesselam Bousfiha	Chef de Service de la Circulation Aérienne	Direction Aéronautique Civile, BP. 1073, R.P. Rabat (MAROC); Tel: 212 7 777200; Fax: (212) 7 777113
	M. Lebiéd Mohamed	Ingénieur à la DNA- Chef de la Division Sécurité des Opérations de Navigation Aérienne	DNA, ONDA, Aéroport Mohamed V, CASA-NOUASSER, Maroc; Tel: 212 2 539012; Fax: 539209; e-mail: ondadna@atlas.net.ma
	M. Bendadou Mohamed	Chef du CCR	DNA, ONDA, B.P. 5239, CASABLANCA-Maarif; Tel: 212 2 539012; Fax: 538764; e-mail: mbendadou@atlas.net.ma
NETHERLANDS	Mr. Tom Kok	AVIASSIST Project Manager	P.O. Box 575, 2130 AN, HOOFFDORP; Tel: 31 23 5663390; Fax: 5663008; e-mail: tom.kok@rld.minvenw.nl
*NIGER	M. Aboubacar Assoumane	Ingénieur de la Nav. Aérienne, Chef Bureau Exploitation. NA	ASECNA/AAN, B.P. 1096, NIAMEY; Tel: 227 732383; Fax: 735895
	M. Massalatchi Mahamadou	Représentant ASECNA au Niger	ASECNA, B.P. 1096, NIAMEY; Tel: 227 732674; Fax: 735512
	M. Yatta Abdoulaye	Chef SENA	NIAMEY

States/États	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse
*NIGERIA	Mr. Ibrahim Usman Auyo	Director National Air Traffic Services	FAAN, Murtala Muhamed Airport, IKEJA, LAGOS; Tel: 234 1 4970870; Fax: 4970870; e-mail: auyo@faan.com.ng
	Engr. Isaak M. Sakpere	Director Engineering Services	FAAN HQ, PMB 21607IKEJA; Tel: (234) 1 4970875; Fax: 4970875
	E. O. Onasanya	Assistant General Manager (Airspace Organization)	FAAN, P.M. Bag 21067, IKEJA, LAGOS; Tel: 234 1 4931330; Tel: 4931330/4977573; e-mail: onasanya@faan.com.ng
	Mr. Egwu O. Egwu	..	Department of Meteorological Services, M/M Inter. Airport, P.O. Box 4734, IJEKA, LAGOS; T: 01 4933148/4933147; Fax: 4933148
SAO TOME & P.	M. José Da Vera Cruz Aragano	Conseiller aéroports et navigation aérienne	Aéroport Intl. De Sao Tomé & Principe, BP. 703, Tél. (239) 1222560, 21877, 21878 - Fax : (239) 12 21154
*SENEGAL	M. Atab Bodian	Chef Division Navigation Aérienne	DAC, B.P. 8184, Tel: 221 1 820 04 03; Fax: 820 3967
	M. Akakpo Ayikoe Joachim	Chef Service Navigation Aérienne	ASECNA, B.P. 8108, DAKAR; Tel: (221) 8200656; Fax: (221) 8200656
	Mme Dianka Awa	Chef du Bureau Exploitation	AANS, B.P. 8412, DAKAR; Tel: 221 8202105; Fax: 8202320
	Mr. Khaya Modou	Représentant de l'ASECNA	B.P. 8132, AEROPORT DAKAR/YOFF, Senegal; Tel: 221 8200277/8200780; Fax: 8200600
*SOUTH AFRICA	Mr. Herman Pretorius	Project Manager: Airspace Management	South Africa, Civil Aviation Authority CAA, P. Bag X08, WATERKLOOF, PRETORIA: Tel: (27 12) 3465566; Fax: 3461822
	Mr A.J. Bradshaw	Divisional Manager, ATS	ATNS Co. Ltd, Private Bag X15, JOHANNESBURG INTERNATIONAL AIRPORT, 1627 South Africa; Tel: 27 11 3924895; Fax: (2711) 3923946; e-mail: arthurb@atns.co.za

States/États	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse
SOUTH AFRICA Cont'd.	Mr. Peter C. Marais	Development Manager	ATNS Co. Ltd, Private Bag X15, JOHANNESBURG INTERNATIONAL AIRPORT, 1627 South Africa; Tel: 27 11 392 4895; Fax: (2711) 3923969; e-mail: peterm@atns.co.za
	Ms. Susann Brits	Deputy Director	National Department of Transport; Private Bag X193; PRETORIA 0001, Tel: 27 12 3093471; Fax: 3237007; e-mail: britss@ndot.pwv.gov.za
	Ms. Gwendolene Matshego	Multilateral Liaison Officer	Department of Transport, Aviation & Maritime Regulation; Private Bag X193; PRETORIA 0001; Tel: 27 12 3093570; Fax: 3237007; e-mail: matshegg@ndot.pwv.gov.za
	Mr. Mothusi Ronnie	Chief Air Traffic Controller	South African CAA, P. Bag X08 WATERKLOOF, Pretoria; Tel: 27 12 3465566; Fax: 346 6057 e-mail: mothusir@caa.co.za
	Mr. Ashford Charles	Head of Air Traffic Services,	South African CAA, P. Bag X08 WATERKLOOF, Pretoria; Tel: 27 12 3465566; Fax: 346 6057 e-mail: ashfordc@caa.co.za
	Mr. Owen Dixon Paven	Vertical Market Specialist	P.O Box 15117, Pananorama, 75 Cape Town, South Africa
*SPAIN	Mr. José M. Puente	DGAC	Ministerio de Fomento, DGAC - Subdirecccon de Sistemas de Navegacion. P. Castellana, 67, 28071 MADRID Espagne; 3491 5975381; Fax: 597814
	Mr. Tomas Vidriales	ATS Officer	Centro de Control - Aeropuerto, P.O. Box 69, Telde, LAS PALMAS: Tel: 34 928 577053; Fax: 577052; e-mail: gcc.tvidriales@aena.es
	Mr. Francisco Castro Rodrigues	ICAO Program Coordinator, Division Gestion Int. Nav Aerea	AENA, International Manag Division; Tel: 34 91 3213435; Fax: 3213119; e-mail: sscfcastro@aena.es
SWAZILAND			
*TOGO	M. Tagne Joseph	Chef SENA	ASECNA / Togo, B.P. 10151, LOME AVIATION; Tel: 228 262202/2602101; Fax: 265236

States/États	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse
*TUNISIA	M. Ben Khelifa Hamadi	Directeur de la Navigation Aérienne	OACA, Aeroport de Tunis Carthage, 2035 TUNIS; Tel: 216 1 750478; Fax: 753211;; e-mail: bkhelifa.hamadi@planet.tn
	M. Cherif Mohamed	Directeur Télécom	OACA, Tunisie ; Tel: 216 1 752513; e-mail: cherif.mohamed@planet.tn
	M. Ellouz Ezzedine	Directeur de la Navigation Aérienne	DGAC, 1 Rue Athènes, 1000 Tunis, Tel: 216 1 258286; 347417
	M. Chettaoui Nabil	Directeur Air Transport	DGAC, Ministère du Transport, Tunisie
	M. Mongi Houcine	Directeur de l'Exploitation des Aéroports	OACA, Aeroport de Tunis Carthage; Tel: 216 1 751923; Fax: 752033; e-mail: heucinemongi@planet.tn
	M. Labidi Ridha	Ingénieur Charge de Service de Télécommunications	12 Rue Shimen El Hrairi, Tunis (1000); Tel: 347417; Fax: 347417
	M. Naffoutti Lanbi	Charge SCE	Tel: 787 022
	M. Hosni Moh Sghaier	Chef DIVCAM	Base Aérienne Kherrouba, Bizerte,; Tel: 02 432 260
	M. Ben Alaya Mohamed Ali	Chef de Division à l'OACA	Tel: 750478; Fax: 728106
	M. Mehrez Khrifech	Chef Service	OACA, CCR, Tunisie; Tel: 755000-32285; e-mail: cherif.mohamed@planet.tn
	M. Hajaij M'hamed	-	1 Rue d'Athènes, TUNIS (1000); Tel: 344317; Fax: 344317
	M. Bouraoui Jamel	Chef de Service des Prévisions Aéronautiques	I.N. Meteo, B.P. 156 - 2035, Tunis-Carthage, TUNISIE; Tel: 773400; Fax: 772609; e-mail: jamelbouraoui@hotmail.com
	M. Cheikh-Rouhou Fayçal	Directeur Entité Développement Technologique	DCTO/EDT, Siège Social, 2035 Tunis-Carthage, TUNISIE; Tel: 216 1 700 100 Poste.3247; Fax: 700526; e-mail: faycal- chickrouhou@tunisair.com.tn
	M. Ridha Dridi	Chef Service de O.A.	DNAC; Tel: 216 1 253 733; Fax: 347417

States/États	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse
UNITED KINGDOM	Mr. John Charlesworth	Manager International Services, WAFC London	The MET Office, London Road; Tel: 441344856268; Fax: 854402; e-mail: jcharlesworth@meteo.gov.uk
	Mr. Roland Zilz	Manager International Technical Co-ordination (MITCO)	UK CAA - Aviation House, Gatwick Airport South West Sussex, RH6 OYR, UK; Tel: 44 1293 573382; Fax: 1293 573990; e-mail: roland.zilz@srg.caa.co.uk
	Mr. Tony Room	General Manager, International Services	UK, CAA - Aviation House, Gatwick Airport South West Sussex, RH6 OYR, UK; Tel: 44 1293 573374; Fax: 1293 573990
*UNITED REPUBLIC OF TANZANIA	Mr. M.R. Alloo	Ag. Director, Air Navigation Services	Tanzania CAA, P.O. Box 2819, DAR ES SALAAM, Tel: 255 51 124654; Fax: 118905; e-mail: civil aviation@twiga.com
UNITED STATES OF AMERICA (FAA)	Mr. Joe Fee	International Technical Program, Iridium-Africa	AMEM, 27 Blvd du Regent, B-1000, BRUSSELS (International Field Office, c/o American Embassy, PSC 82 Box 002, APO AE 09724 - 1011) Tel: 322 508 2734; Fax:2302597; e-mail: joseph.fee@faa.gov
International Organizations/Organisations Internationales			
ACAC	Mr. Lahboubi Abdellatif	Directeur Navigation Aérienne	48, Alkhsas Str, Imam Malik Ave., Soussi RABAT, P.O. Box 5025; Tel: 212 7 658323; Fax: 658111/ 658154; e-mail: acac@maghrebnet.net.ma
ASECNA	M. Samake Wodiaba	Chef B/ Normalisation N.A.	Direction General ASECNA, B.P. 3144, DAKAR, Senegal; Tel: 221 8496814; Fax: 823325; e-mail: jwsam@metissacana.sn
	M. Tchimidima Mathias	Chef Département Navigation Aérienne	Direction Générale de l'ASECNA, B.P. 3144, DAKAR, Sénégal; Tel: 221 8231040
	M. Théodore Marie Fokoua	Service CNS/ATM	BP 3144, Dakar: T (221) 820 54 04; Fax: 8205405; e-mail: fokouatm@telecomplus.sn
	M. Benoit Akoa Okossi	Coordinateur Projet D-FIR Chef Bureau Gestion MTO/ Aéro.	BP 3144, Dakar,; T 221 8695222: © (221) 823 10 40; e-mail: benokossi@rapide-pana.com

States/États	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse
ASECNA Cont'd.	M. Marcellin Alain-Paul	Chef de Service	Direction Générale, B.P. 3144, DAKAR, Senegal; Tel: 221 822 6140
	M. Ngoue Celestin	ASECNA - EAMAC Chef Division Navigation Aérienne	B.P. 746 Niamey; Tél. 227 723662 - Fax : 227 722236 e-mail : cngoue@eamac.ne
	M. Ould-Mahfoud Saleck	Responsable Formation ASECNA	B.P. 736, NIAMEY; Tel: 227 723662; Fax: 72 2236; e-mail: smahfoud@eamac.ne
	M. Dione Alioune Badara	Chef Service Gestion Navigation Aerienne	ASECNA - DG, B.P. 8095, AEROPORT Dakar; Tel: 221 8233605; 8233606
	M. Tchicaya Hilaire	Chef Service Telecom	ASECNA, 32-38 Ave. J. Jaures, B.P. 3144, DAKAR; Tel/fax: 221 8220570; Fax: 8221570; e-mail: deett@telecomplus.sn
	M. Guitteye A.O.	Chef Dépt. Développement	ASECNA, 32-38 Ave. J. Jaures, B.P. 3144, DAKAR; Tel: 221 8695116/8205406; Fax: 8205406; e-mail: deex@telecomplus.sn
IATA	Mr. Trevor Fox	Director Infrastructure - AFI Region	IATA, P.O. Box 47979, NAIROBI, Kenya; Tel:254 2 710100; Fax:723978; e-mail: foxt@iata.org
	Mr. Jose Carvalho	Assistant Director	IATA, P.O. Box 47979, NAIROBI, Kenya; Tel:254 2 710100; Fax:723978; e-mail: carvalhoj@iata.org
IFALPA	M. Azouzi M. Rached	IFALPA DIR TUNISIA	2 Rue 723; Elmenzah 9A-1D13, TUNISIE; Tel: 21618899011 +093272701 Fax: 701702
	Mr. P. Ten Duis	RVP AFI/N	Herderskoeve 8, 1251 Laren, Les Pays Bas; Tel: 31 35 5384308; Fax: 5384309 (or IFALPA HQ England); e-mail: p.tenduis@wxs.nl
ROBERTS FIR	Mr. Windsor Greene	Secretary General	020 BP. 507 Mattam - Conakry - Guinea Tel : 224 40 43 32; Fax: 224 40 49 87
	Mr. Philip K. Luseni	Senior Engineer	Roberts FIR, 020 BP 507 (Mattam) - Conakry Tel: 224 40 43 75; Fax: 224 40 49 87

- - - - -

Référence du rapport		Organe	Titre de la conclusion et suite donnée
Conclusion	Page		
11/1	2-1	Conseil	<p>Suivi régulier des résultats de la septième Réunion régionale de navigation aérienne Afrique-océan Indien (AFI/7) et rapport à l'APIRG</p> <p>A noté la conclusion et sa relation avec la Conclusion 11/2 et demandé au Secrétaire général de fournir aux bureaux régionaux des ressources suffisantes (en personnel et en crédits de déplacements) pour le suivi de la conclusion.</p>
11/2	2-1	Conseil	<p>Examens des structures de l'aviation civile dans les Etats</p> <p>A approuvé la conclusion, demandé au Secrétaire général de fournir aux bureaux régionaux des ressources suffisantes (en personnel et en crédits de déplacements) pour le suivi de la conclusion, et demandé au Groupe APIRG de lui faire rapport sur les résultats en temps utile.</p>
11/6	2-5	Conseil	<p>Facilitation des essais et des démonstrations SBAS dans la Région AFI</p> <p>A noté la conclusion et prié instamment les États de la Région AFI désignés pour mettre à disposition le maximum d'installations pour les essais.</p>

Référence du rapport		Organe	Titre de la conclusion et suite donnée
Conclusion	Page		
11/8	3-1	Conseil	<p>Mise en oeuvre ou amélioration urgente des installations COM</p> <p>A noté la conclusion et prié instamment les États concernés de faire le maximum pour mettre en oeuvre et améliorer, selon les besoins, les installations en question.</p>
11/9	3-2	Conseil	<p>Carences et lacunes dans le domaine de la navigation aérienne dans la Région AFI</p> <p>1) A noté la conclusion et demandé aux États concernés de poursuivre leurs efforts pour résoudre les carences et lacunes.</p> <p>2) A demandé au Secrétaire général d'analyser les cas urgents qui pourraient être résolus au moyen de démarches appropriées, de SIP et/ou de réunions de mise en oeuvre et d'informer le Conseil des progrès réalisés dans les mesures prises en vue d'éliminer les carences et lacunes.</p> <p>3) A demandé au Groupe APIRG de poursuivre l'examen de la question.</p>
11/10	4-1	Conseil	<p>Travaux préparatoires à la Conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT de 1999 (CMR-99)</p> <p>A noté la conclusion, sa relation avec la Conclusion 2/20 d'ALLPIRG/2 et les projets de résolution de l'Assemblée à élaborer.</p>

Référence du rapport		Organe	Titre de la conclusion et suite donnée
Conclusion	Page		
11/13	4-4	Commission	Système d'avertissement d'altitude minimale de sécurité (MSAW) A noté la conclusion.
11/14	4-5	Conseil	Problèmes informatiques posés par le passage à l'an 2000 A noté la conclusion et a prié instamment les États de donner la suite recommandée dans la lettre 98/37 du 15 mai 1998.
11/15	5-1	Conseil	Composition d'APIRG A approuvé l'adhésion de l'Angola, de la France et de la Guinée.
11/18	7-1	Commission	Cartes SIGWX de niveau inférieur sur le SADIS A noté la conclusion et sa relation avec la Conclusion 4/52 de MIDANPIRG/4.
11/19	7-1	Commission	Lignes directrices pour le choix d'emplacements pour VSAT bidirectionnelles A noté la conclusion et sa relation avec la Conclusion 4/53 de MIDANPIRG/4*.

Référence du rapport		Organe	Titre de la conclusion et suite donnée
Conclusion	Page		
11/20	7-1	Conseil	Zone de couverture du WAFS pour les vols entre l'Afrique du Sud, l'Australie/Nouvelle-Zélande, l'Antarctique et l'Amérique du Sud A noté la conclusion et les mesures prises en réponse à la Conclusion 8/20 d'APANPIRG pour amender comme il convient tous les plans de navigation aérienne pertinents.

- **La Conclusion 4/53 de la Réunion MIDANPIRG/4 indique les lignes directrices pour la sélection de site pour les stations bidirectionnelles VSAT dans la Région du Moyen Orient.**

- FIN -

ASSIGNATION DU SUIVI DES RECOMMANDATIONS ET CONCLUSIONS DE LA RÉUNION AFI/7 ADRESSÉS A L'APIRG

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 2/1	<p>Planification pour les aérodromes de dégagement en route</p> <p>Il est conclu que le Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG) devrait examiner et choisir, avec une certaine urgence, les aérodromes de dégagement en route à indiquer dans la colonne 3 du tableau. En préparation de la prochaine réunion d'APIRG, les États devraient consulter leurs exploitants et fournir des renseignements sur les aérodromes de dégagement en route existants et proposés.</p>	Action se poursuit cf. Note WP/10 d' APIRG/12
Conc. 3/2	<p>Tableau AOP</p> <p>Il est conclu que le Tableau AOP joint au présent rapport devra être régulièrement revu et mis à jour par le Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG).</p>	Action se poursuit cf. Notes WP/10 et WP/20 d' APIRG/12
Rec. 3/4	<p>Mise en oeuvre des caractéristiques physiques des aides visuelles et des aides non visuelles aux aéroports</p> <p>Il est recommandé que les États étudient les besoins énoncés dans le Tableau AOP 1 et élaborent un plan pour leur mise en oeuvre, après consultation avec les exploitants d'aéronefs et autres usagers.</p>	Action se poursuit cf. Note WP/10 d' APIRG/12

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 4/1	<p>Mise en oeuvre des aides visuelles</p> <p>Il est conclu que:</p> <p>a) les États feront en sorte que l'on dispose des ressources adéquates pour que les aides visuelles nécessaires soient mises en oeuvre et entretenues comme il sied sur leurs aérodromes, conformément aux dispositions de l'Annexe 14, Volume I;</p> <p>b) l'OACI continuera à promouvoir et à encourager, là où cela est possible, la création d'autorités aéroportuaires autonomes qui, si elles sont bien structurées et financièrement indépendantes, pourraient contribuer à la fourniture des fonds grandement nécessaires à l'achat, à l'installation et à l'entretien des aides visuelles aux aérodromes de la région, conformément à la Recommandation 10/15 de la Réunion LIM AFI (COM/MET/RAC) RAN;</p> <p>c) l'OACI, par l'intermédiaire de sa Direction de la coopération technique et de ses bureaux régionaux, continuera à fournir l'assistance nécessaire aux États;</p> <p>d) la question de la mise en oeuvre des aides visuelles devra être maintenue dans le programme de travail du Sous-Groupe AOP de l'APIRG.</p>	<p>Action se poursuit cf. Note WP/10 d'APIRG/12</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 4/6	<p>Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie</p> <p>Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) l'attention des États concernés devrait être attirée sur les insuffisances qui existent dans les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie de leurs aéroports; b) les États devraient accorder la priorité à la fourniture de services adéquats de sauvetage et de lutte contre l'incendie à leurs aéroports internationaux, conformément aux dispositions de l'Annexe 14, Volume I; c) les bureaux régionaux de l'OACI devraient continuer la pratique des évaluations régulières de l'état des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie aux aéroports internationaux des États auprès desquels ils sont accrédités; d) les États devraient être encouragés à poursuivre leurs efforts de formation du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie, notamment la familiarisation sur les types d'appareils qui utilisent leurs aéroports, en consultation avec les exploitants d'aéronefs; e) cette question devrait être maintenue dans le programme de travail du Sous-Groupe AOP. 	<p>Action se poursuit cf. Note WP/10 d'APIRG/12</p>
Rec.5/1	<p>Une approche coopérative à la gestion de l'espace aérien</p> <p>Il est recommandé que les États, compte tenu de la nécessité de mettre en oeuvre et de faire fonctionner les systèmes CNS/ATM avec un rapport coût-efficacité favorable, envisagent une approche coopérative pour introduire plus d'efficacité dans la gestion de l'espace aérien, en particulier par un processus de régionalisation débouchant sur la mondialisation de la gestion de l'espace aérien supérieur, afin de faciliter l'écoulement sûr, ordonné et rapide du trafic aérien.</p>	<p>A été portée à l'attention des Etats.</p> <p>Action se poursuit</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec5/2	Planification d'urgence Il est recommandé que les États qui ne l'ont pas encore fait élaborent des plans d'urgence pour leur zone de responsabilité, en coordination avec les États limitrophes, l'OACI et les organisations internationales intéressées, afin de faciliter la mise en oeuvre à bref délai de mesures d'urgence en cas de perturbation des services.	Action se poursuit cf. Note WP/9 d'APIRG/12
Conc. 5/7	Zones d'application du concept de navigation de surface (RNAV) Il est conclu que le Groupe régional Afrique - océan Indien de planification et de mise en oeuvre (APIRG), en collaboration avec les États, devrait continuer à identifier, à l'intérieur de la Région AFI, les zones où le concept de navigation de surface pourrait être appliqué, afin de mettre pleinement à profit les capacités de navigation des aéronefs dotés de l'équipement RNAV approprié pour respecter une qualité de navigation requise (RNP) spécifiée.	Tâche confiée au Sous-Groupe ATM/AIS/SAR d'APIRG et aux bureaux régionaux pour suivi, coordination et compte rendu à APIRG/12. Voir compte rendu dans note WP/9 d'APIRG/12.

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
vRec. 5/11	<p>Amélioration du système de navigation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud</p> <p>Il est recommandé que:</p> <p>a) pour assurer la continuité dans le développement du système de navigation dans les parties Atlantique Sud des Régions AFI et SAM, les États concernés et les organisations internationales intéressées devraient se réunir sous l'égide de l'OACI au moins une fois par an pour:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) étudier, suivre et évaluer le système de navigation aérienne à la lumière de l'évolution des caractéristiques du trafic et de la technologie; 2) coordonner la mise en oeuvre des améliorations dans le système de navigation aérienne, y compris les nouveaux systèmes CNS/ATM; 3) élaborer au besoin des propositions d'amendement du plan de navigation aérienne et des <i>Procédures complémentaires régionales</i> (SUPP, Doc 7030); <p>b) le Groupe régional Afrique - océan Indien de planification et de mise en oeuvre (APIRG) et tous les États utilisateurs devraient être tenus au courant des développements nouveaux.</p>	<p>Mise en oeuvre assurée dans le cadre des réunions SAT informelles. cf. note WP/9 d'APIRG/12.</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 5/17	<p>Surveillance du système dans l'espace aérien RNP (qualité de navigation requise)</p> <p>Il est conclu qu'il faudrait demander au Groupe régional Afrique - océan Indien de planification et de mise en oeuvre (APIRG):</p> <p>a) de continuer à étudier les options disponibles pour la surveillance de la précision de navigation dans le plan horizontal, y compris l'utilisation possible d'informations provenant du système mondial de navigation par satellite obtenues de façon indépendante, et de choisir le système ou la combinaison de systèmes qui se révèle le plus efficace;</p> <p>b) d'élaborer au besoin des spécifications relatives à la surveillance, à insérer dans les Procédures complémentaires régionales AFI.</p>	<p>Tâche confiée au Sous-Groupe ATS/AIS/SAR d'APIRG et aux bureaux régionaux pour suivi, coordination et compte rendu à APIRG/12.</p> <p>Voir note WP/9 d'APIRG/12 pour compte rendu.</p>
Rec. 5/21 b)	<p>Fourniture du service de contrôle régional</p> <p>que le Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG) identifie les routes ou les tronçons de route où, sur la base des densités de circulation ou d'autres facteurs d'évaluation opérationnelle, il y a lieu de mettre en oeuvre le contrôle de la circulation aérienne.</p>	<p>Tâche confiée au Sous-Groupe ATS/AIS/SAR d'APIRG pour identification.</p> <p>cf. note WP/9 d'APIRG/12</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec. 5/26	<p>Compte rendu et analyse des incidents ATS</p> <p>Il est recommandé que les États qui ne l'ont pas déjà fait:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) mettent en oeuvre des procédures pour la communication en temps utile de comptes rendus d'incidents de circulation aérienne; b) publient les procédures de compte rendu dans leurs publications d'information aéronautique (AIP) et dans les documents ATS pertinents, et diffusent le Modèle de compte rendu d'incident/accident au niveau des organes ATS, notamment dans les bureaux servant aux exposés verbaux avant et après les vols; c) établissent des procédures pour les investigations sur les causes et les circonstances entourant les incidents de circulation aérienne significatifs, conformément aux dispositions de l'Annexe 13; d) soulignent, dans les documents nationaux, la nécessité d'une prompt notification des résultats des enquêtes à toutes les parties intéressées, en particulier les pilotes, les exploitants d'aéronefs, les organes ATS, l'OACI et les autres États ou organismes intéressés. 	<p>Tâche confiée au Sous-Groupe ATS/AIS/SAR d'APIRG et aux bureaux régionaux pour suivi, (Nouvelle tâche découlant de la Rec. 5/26 c) et coordination.</p> <p>Pour compte rendu, voir note WP/9 d'APIRG /12.</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 5/27	<p data-bbox="373 370 1293 397">Vérification opérationnelle et application des normes de compétence ATS</p> <p data-bbox="373 435 1293 495">Il est conclu que le Groupe régional Afrique - océan Indien de planification et de mise en oeuvre (APIRG):</p> <ul data-bbox="373 537 1293 862" style="list-style-type: none"><li data-bbox="373 537 1293 699">a) devrait élaborer des procédures de vérification normalisées à appliquer par les États pour évaluer l'aptitude/la compétence d'un organe ATS donné pour assurer la fourniture de services en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et selon les dispositions du Plan;<li data-bbox="373 740 1293 862">b) devrait faciliter le plus rapidement possible la mise en oeuvre d'évaluations uniformes de la compétence professionnelle et l'application de normes de compétence du personnel des services de la circulation aérienne.	<p data-bbox="1323 435 1929 532">Tâche confiée au Sous-Groupe ATS/AIS/SAR d'APIRG (Nouvelle tâche) pour élaboration. Pour compte rendu, voir note WP/9 d'APIRG/12.</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec. 6/2	<p>Recherches et sauvetage assistés par satellite</p> <p>Il est recommandé que les États:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) prennent les dispositions appropriées pour réduire le nombre de fausses alertes liées à l'utilisation du système COSPAS-SARSAT sur 121,5/243/406 MHz que provoque le déclenchement par inadvertance d'émetteurs de localisation d'urgence et pour éliminer toute utilisation non autorisée de ces fréquences; b) établissent un registre des ELT émettant sur 406 MHz et rendent les informations disponibles, en les publiant dans la publication d'information aéronautique, des informations sur la façon dont les centres de coordination de sauvetage (RCC) d'autres États peuvent obtenir rapidement les renseignements sur l'enregistrement des ELT; c) indiquent à l'OACI un point de contact SAR (SPOC), à insérer dans le Tableau SAR 1 du plan de navigation aérienne; d) insèrent dans les plans SAR des renseignements sur le système COSPAS-SARSAT. 	<p>Tâche confiée au Sous-Groupe ATS/AIS/SAR d'APIRG. (Nouvelle tâche). Le Sous-Groupe suivra la mise en oeuvre des services de recherche et de sauvetage assistés par satellite. cf. note WP/9 d'APIRG/12.</p>
Rec. 7/10	<p>Plan de transition pour le transfert au WAFC de Londres des responsabilités des RAFC de Dakar, Las Palmas et Nairobi</p> <p>Il est recommandé que le Groupe APIRG établisse, en coordination avec le GEPNA et les États fournisseurs intéressés, un plan de transition pour le transfert au WAFC de Londres des responsabilités des RAFC de Dakar, Las Palmas et Nairobi, en tenant compte des problèmes et des spécificités de la Région AFI.</p>	<p>Action se poursuit cf. note WP/11 D'APIRG/12.</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec.8/4	<p>Système d'échange de bulletins météorologiques AFI (AMBEX) — Tableaux MET 4A et 4B</p> <p>Il est recommandé:</p> <p>a) que les Tableaux MET 4A et 4B figurant dans les Appendices D et E au rapport sur le point 8 de l'ordre du jour remplacent le Tableau MET 4 existant du Plan de navigation aérienne AFI (Doc 7474);</p> <p>b) que le Groupe APIRG soit saisi, pour complément d'étude, des incidences du SADIS sur le système AMBEX et en particulier de l'inclusion possible des METAR dans ce système.</p> <p><i>Note.</i>— Les Tableaux MET 4A et 4B, avec les notes explicatives qui s'y rattachent, feront partie des éléments à transférer dans la VI^e Partie (Météorologie) du Document sur la mise en oeuvre des installations et services (FASID) AFI (Doc).</p>	Action se poursuit cf. note WP/11 d'APIRG/12.

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec.8/8	<p>Besoins concernant la diffusion des produits du WAFS pendant la phase finale du WAFS (Tableau MET 5)</p> <p>Il est recommandé que l'OACI:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) mette au point une présentation normalisée pour insérer dans les plans de navigation aérienne régionaux les besoins concernant la diffusion des produits du WAFS à la phase finale du WAFS, pour remplacer les tableaux qui indiquent actuellement ces besoins dans les plans; b) soumette la présentation proposée à l'examen de tous les groupes régionaux OACI de planification et de mise en oeuvre pour qu'ils puissent se mettre d'accord sur une présentation normalisée qui sera utilisée dans toutes les régions de l'OACI; c) formule des amendements appropriés de tous les plans régionaux pour y inclure dans la nouvelle présentation les besoins WAFS, y compris les procédures météoro-logiques régionales connexes figurant dans le texte liminaire de la IV^e Partie (Météorologie) de chaque plan régional. 	<p>Suite y a été donnée cf. note WP/11 d'APIRG/12.</p>
Rec.8/9	<p>Besoins d'utiliser le SADIS pour l'échange de données OPMET</p> <p>Il est recommandé que, dans la planification de l'emploi du SADIS dans la Région AFI, le SADIS soit pleinement mis à profit pour l'échange de données OPMET.</p>	<p>Action se poursuit cf. notes WP/4 et WP/11 d'APIRG/12.</p>
Rec. 9/6	<p>Application des protocoles de contrôle des circuits entre centres principaux du RSFTA</p> <p>Il est recommandé que l'APIRG examine l'application des protocoles de contrôle des circuits entre les centres principaux du RSFTA de façon à définir un système uniforme de contrôle d'interface.</p>	<p>Tâche confiée au sous-groupe COM cf. note WP/4 d'APIRG/12.</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec. 9/11	<p>Actualisation du plan d'utilisation des fréquences VHF</p> <p>Il est recommandé que:</p> <ul style="list-style-type: none">a) l'APIRG poursuive l'étude du plan d'utilisation des fréquences figurant dans l'Appendice G au rapport sur le point 9 de l'ordre du jour, pour qu'il corresponde mieux à l'utilisation effective des fréquences par les États;b) les États, lorsqu'ils assignent des fréquences VHF, assurent au préalable la coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI, conformément à la Recommandation 8/3 de la Réunion régionale restreinte de navigation aérienne AFI (COM/MET/RAC) de 1988.	<p>Action se poursuit. cf. note WP/4 d'APIRG/12.</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 10/6	<p>Mise en oeuvre du GNSS — la stratégie de la Région Afrique - océan Indien</p> <p>Il est recommandé que l'APIRG:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) achève de toute urgence la stratégie de mise en oeuvre du GNSS dans la Région Afrique - océan Indien, y compris les systèmes de renforcement à partir du sol et à partir de satellites (par ex. EGNOS, WAAS), en tenant dûment compte des événements dans les régions adjacentes; b) entreprenne une liaison appropriée avec les fournisseurs de services de GNSS homologués; c) étudie plus à fond le concept des «Installations et services multinationaux de navigation aérienne AFI OACI» dont il est question dans le rapport sur le point 14 de l'ordre du jour; d) identifie et étudie le cas échéant les sources possibles de financement pour faciliter la mise en oeuvre du GNSS dans la Région Afrique - océan Indien; e) identifie et étudie, dans la mesure du possible, les questions institutionnelles et juridiques relatives à la mise en oeuvre du GNSS dans la région; f) suive les analyses coûts-avantages liés aux scénarios de mise en oeuvre du GNSS. 	<p>Action se poursuit. cf. note WP/8 d'APIRG/12.</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec. 11/1	<p>Amendement du Plan de navigation aérienne, III^e Partie — Plan de surveillance aéronautique</p> <p>Il est recommandé:</p> <p>a) que le tableau de l'Appendice B au rapport sur le point 11 de l'ordre du jour serve de point de départ à l'élaboration d'un plan de surveillance aéronautique (ASP) pour la Région AFI;</p> <p>b) que le Groupe APIRG termine un tableau en conformité avec le Plan CNS/ATM AFI;</p> <p>c) que l'OACI élabore les notes explicatives nécessaires pour le tableau proposé.</p>	<p>Action se poursuit. cf. notes WP/5 et WP/9 d'APIRG/12.</p>
Rec. 12/32	<p>Responsabilité de l'exécution des feuilles de la carte aéronautique du Monde au 1/1 000 000 - OACI (FASID)</p> <p>Il est recommandé :</p> <p>c) 2344-45, 2420-21, 2422, 2451, 2454-55, 2536-37, 2423, 2454-55, 2536-37, 2570, 2574, 2658, 2659-60, 2660, 2662, 2663, 2664, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696-97, 2697, 2780-81, 2781-82, 2784-85, 2785-86, 2812-13, 2813-14, 2814-15, 2816-17, 2817-18, 2905, 2906-07, 2935, 2936, 3052, 3155-56, 3173-74, 3278, 3297.</p>	<p>Action se poursuit. APIRG/12-WP/9</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec. 12/39	<p>Élaboration d'un Plan de navigation aérienne cohérent concernant l'automatisation des services AIS dans la Région AFI (FASID)</p> <p>Il est recommandé que l'Équipe AIS du Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG) soit chargée d'élaborer un plan de navigation aérienne cohérent concernant l'automatisation des services AIS. Dans l'élaboration du plan détaillé, l'Équipe tiendrait dûment compte des principes de base établis dans le Plan de navigation aérienne et de la méthode d'application fournie dans le Document associé sur la mise en oeuvre des installations et services (FASID) concernant l'automatisation des services AIS dans la Région Afrique - océan Indien.</p>	<p>Action se poursuit. Voir note WP/9 d'APIRG/12 et le rapport de l'Équipe de travail sur le FASID</p>
Conc. 13/1	<p>Développement ultérieur du Plan de mise en oeuvre CNS/ATM AFI</p> <p>Il est conclu que l'APIRG devrait poursuivre le développement progressif du plan CNS/ATM AFI, en tenant compte des observations formulées par les organes techniques de la Réunion régionale de navigation aérienne AFI/7, ainsi que du Plan mondial CNS/ATM révisé qui doit être publié en juillet 1997.</p>	<p>Action se poursuit. cf. notes WP/5 et WP/9 d'APIRG/12.</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 13/5	<p>Achèvement des travaux relatifs à la stratégie AFI sur le GNSS par l'APIRG</p> <p>Il est conclu que l'APIRG:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) poursuivra l'élaboration d'une stratégie sur le GNSS pour la Région AFI, en fonction des résultats d'AFI/7 et d'études sur les scénarios de renforcement; b) actualisera les éléments sur l'utilisation escomptée du GNSS en fonction des résultats d'AFI/7; c) élaborera des critères pour l'approbation de l'exploitation des aéronefs utilisant le GNSS, en tenant compte des besoins de toutes les phases du vol, pour la navigation en route en région océanique et en région continentale et pour la navigation en région terminale; d) examinera de façon prioritaire des scénarios de renforcement, sur la base des développements intervenus dans d'autres régions, y compris l'utilisation du GPS, du GLONASS, du WAAS et de l'EGNOS; e) examinera la planification de la mise en oeuvre rapide de stations différentielles locales pour renforcer le GNSS de façon à assurer une capacité d'approche de précision. 	<p>Tâche confiée au Sous-groupe CNS/ATM/IC/SG qui aura recours à l'Equipe de travail sur le GNSS. Pour compte rendu, voir note WP/8 d'APIRG/12.</p>
Conc. 14/1	<p>Méthodologie d'évaluation et de compte rendu des lacunes et des carences dans le domaine de la navigation aérienne</p> <p>Il est conclu que le Groupe APIRG devrait utiliser la méthodologie exposée à l'Appendice A au rapport sur le point 14 de l'ordre du jour pour l'évaluation, l'identification, le suivi et le compte rendu des lacunes et/ou des carences des systèmes de navigation aérienne dans la Région AFI.</p>	<p>Méthodologie approuvée utilisée par tous les organes auxiliaires d'APIRG.</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec.14/2	<p>Création de bases de données sur les lacunes et les carences des systèmes de navigation aérienne</p> <p>Il est recommandé que:</p> <ul style="list-style-type: none">a) l'OACI crée une base de données sur les lacunes et les carences des systèmes de navigation aérienne en ayant à l'esprit sa relation avec les bases de données utilisées pour la planification et la mise en oeuvre des systèmes de navigation aérienne;b) que les États et les organisations internationales intéressés soient instamment priés de fournir les informations nécessaires à la tenue à jour d'une base de données sur les lacunes et les carences des systèmes de navigation aérienne dans la Région AFI;c) que les États et les organisations internationales intéressés soient instamment priés de fournir, par l'intermédiaire de l'APIRG, les informations nécessaires à la tenue à jour d'une base de données relative à la planification et à la mise en oeuvre CNS/ATM.	Action se poursuit.

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec.14/3	<p>Stratégies institutionnelles pour remédier aux lacunes dans les aéroports et les systèmes de navigation aérienne de la Région AFI</p> <p>Il est recommandé:</p> <p>a) que les États qui ne l'ont pas encore fait envisagent d'établir des autorités autonomes pour gérer leurs grands aéroports et leurs installations et services de navigation aérienne, en tenant compte des orientations que contiennent les documents de l'OACI Doc 9562 — <i>Manuel sur l'économie des aéroports</i>, Doc 9161 — <i>Manuel sur les aspects économiques des installations et services de navigation aérienne de route</i> et Doc 9082/4 — <i>Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i>;</p> <p>b) que, lors de l'établissement d'une autorité autonome de l'aviation civile ou d'une autorité des services de navigation aérienne, les rôles du gouvernement, du conseil d'administration et de la direction soient clairement indiqués et qu'il soit conféré à cette autorité une autonomie suffisante pour fonctionner selon des principes commerciaux rationnels, avec un personnel convenablement qualifié;</p> <p>c) que les redevances d'usage soient utilisées exclusivement au profit des activités de l'aviation civile;</p> <p>d) que la décision d'établir une autorité se fonde sur une étude de faisabilité identifiant les améliorations potentielles de l'efficacité et des résultats financiers à en retirer, et décrivant comment celles-ci pourraient être réalisées;</p> <p>e) que les États envisagent, comme l'une des formules pour remédier aux carences en rapport avec la navigation aérienne, la création d'organismes d'exploitation régionaux et sous-régionaux pour gérer en commun leurs installations et services de navigation aérienne. Cela faciliterait aussi la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM;</p>	Action se poursuit.

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
	<p>f) que l'OACI envisage d'établir un mécanisme pour aider les États, sur demande, à mettre en oeuvre les stratégies institutionnelles proposées pour remédier aux lacunes dans les aéroports et les systèmes de navigation aérienne de la Région AFI;</p> <p>g) que des consultations régulières et systématiques soient menées avec les usagers en ce qui concerne les questions opérationnelles et financières, de façon à s'assurer que les installations et services fournis continuent de répondre pleinement aux besoins de l'exploitation et que les redevances soient déterminées sur la base de coûts justes et raisonnables;</p> <p>h) que les États où les activités de l'aviation civile sont limitées envisagent l'établissement d'une autorité autonome unique de l'aviation civile pour les grands aéroports ainsi que pour les services de navigation aérienne, plutôt que de créer deux autorités distinctes;</p> <p>i) que l'OACI, en coordination avec les États, ainsi que les organisations régionales et sous-régionales prennent des dispositions afin de susciter au plus haut niveau possible la volonté politique nécessaire pour soutenir la mise en oeuvre des nouveaux systèmes CNS/ATM de l'OACI dans la Région AFI.</p>	
Rec. 14/4	<p>Réunions informelles de coordination inter-États pour l'harmonisation des plans communications navigation surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM)</p> <p>Il est conclu que les États, en coordination avec les organisations internationales intéressées, devraient convoquer de temps à autre des réunions informelles pour assurer l'harmonisation des plans de mise en oeuvre CNS/ATM aux interfaces.</p>	Action se poursuit.

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 14/5	<p>Approche coopérative de la mise en oeuvre des services de navigation aérienne</p> <p>Il est conclu que le Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG) devrait étudier les moyens que pourraient utiliser les États pour développer des structures visant à faciliter l'harmonisation nécessaire pour améliorer encore les niveaux de service dans la Région AFI, compte tenu de la compétence de l'OACI dans l'administration d'accords de coopération régionale.</p>	Action se poursuit.
Rec.14/6	<p>Orientations générales pour la réalisation et la mise à disposition de moyens ou services multinationaux</p> <p>Il est recommandé:</p> <p>a) que les orientations générales pour la réalisation et la mise à disposition de moyens et de services AFI multinationaux de navigation aérienne figurant à l'Appendice A au rapport sur le point 14 de l'ordre du jour soient incorporées dans le Plan de navigation aérienne AFI, pour utilisation dans la Région AFI;</p> <p>b) que soit examinée la possibilité d'établir dans la Région AFI, en coopération avec l'OACI, des mécanismes multinationaux pour le financement de la mise en oeuvre des systèmes d'aviation civile là où c'est nécessaire dans la région, en tenant compte de l'expérience acquise dans d'autres régions, comme les Accords de financement collectif conclus avec l'Islande et avec le Danemark pour la fourniture des services de navigation aérienne dans la Région Atlantique Nord.</p>	Action se poursuit.

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec. 14/7	<p>Planification des ressources humaines et besoins en matière de formation</p> <p>Il est recommandé:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) que les besoins en matière de formation soient définis aux niveaux régional et sous-régional; b) que la priorité soit accordée au maintien et à la mise à niveau, au besoin, des infrastructures régionales existantes de formation et de la qualité des cours offerts; c) que davantage d'importance soit accordée à la formation de recyclage et à la mise en place d'un environnement de travail permettant de garder le personnel formé; d) que les États de la Région AFI soient encouragés à participer au Programme TRAINAIR de l'OACI; e) que le Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG) soit invité à accorder à cette question toute son attention afin d'appuyer le travail du Groupe d'étude du Secrétariat constitué pour créer un cadre commun devant faciliter la planification des ressources humaines et de la formation. 	Action se poursuit.
Rec. 14/12	<p>Installation de micro stations (VSAT) pour recevoir les émissions par satellite de données WAFS diffusées sur le SADIS et le système de communications internationales par satellite (ISCS)</p> <p>Il est recommandé que les États installent d'urgence des stations VSAT pour recevoir du centre mondial de prévisions de zone compétent les émissions par satellite de données et de produits WAFS diffusés sur le SADIS ou l'ISCS.</p>	Action se poursuit. cf. note WP/11 d'APIRG/12.

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 4/13	<p>Mise en oeuvre de la veille des phénomènes volcaniques le long des voies aériennes internationales et du système d'avertissements relatifs aux cyclones tropicaux dans la Région AFI</p> <p>Il est conclu que le Groupe APIRG devrait suivre et coordonner la mise en oeuvre de la veille des phénomènes volcaniques le long des voies aériennes internationales et du système d'avertissements relatifs aux cyclones tropicaux et, en particulier, la diffusion des messages de renseignements consultatifs et des renseignements SIGMET concernant ces phénomènes nécessaires dans la Région AFI.</p>	<p>Action se poursuit. cf. note WP/11 d'APIRG/12.</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec. 14/20	<p>Moyens pour la mise en oeuvre des circuits du Service fixe aéronautique (SFA)</p> <p>Il est recommandé que:</p> <p>a) En décidant des moyens pour la mise en oeuvre des circuits du service fixe, les lignes directrices suivantes soient suivies:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Les besoins en services fixes aéronautiques devraient être satisfaits au moyen de supports communs (circuits en location) lorsqu'ils sont économiques et fiables; 2) Pour la plus grande partie de la Région AFI, il faudrait tirer parti des réseaux de terminaux à très petite ouverture (VAT) disponibles sur le marché pour les besoins du service fixe aéronautique. Les liaisons terrestres seront utilisées chaque fois qu'elles offrent le degré d'efficacité et de fiabilité requis; 3) Lorsque des systèmes aéronautiques spécialisés sont mis en oeuvre (à l'échelon national ou régional), ils doivent avoir une interface avec les correspondants via le système public, dans la mesure du possible; 4) Pour limiter les coûts et favoriser la mise en oeuvre, les besoins du service fixe devraient faire l'objet d'un multiplexage des supports numériques uniques, le cas échéant. 	<p>Suivi assuré par les Bureaux régionaux avec les Etats prestataires de services en liaison avec le Sous-groupe COM.</p> <p>cf. note WP/4 d'APIRG/12.</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec. 14/20	<p>b) Lorsque les supports communs sont fournis par le service public, les États devraient s'assurer que ces services:</p> <ol style="list-style-type: none">1) accordent la plus grande priorité à la mise en oeuvre de tous les circuits aéronautiques et leur assurent le plus grand niveau de fiabilité;2) portent une attention particulière à la fiabilité des liaisons principales entre les centres Postes, téléphone et télégraphe (PTT) et les aéroports;3) assurent la remise en service en priorité en cas de panne;4) appliquent des tarifs préférentiels aux services aéronautiques et météorologiques.	Suivi assuré par les Bureaux régionaux avec les Etats prestataires de services en liaison avec le Sous-groupe COM. cf. note WP/4 d'APIRG/12.

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
[LIM/AFI Rec. 10/36]	<p>Mise en oeuvre de circuits de communications vocales directes ATS</p> <p>Il est recommandé:</p> <p>a) que les Etats accordent une priorité spéciale à la mise en oeuvre des circuits DS/ATS;</p> <p>b) que les Etats utilisent les critères de priorité suivants comme base de planification pour la mise en oeuvre des circuits DS/ATS:</p> <p style="padding-left: 40px;">Priorité 1: circuits DS/ATS entre organes ATS assurant des services dans l'espace aérien contigu où le service de contrôle de la circulation aérienne est assuré ou est requise;</p> <p style="padding-left: 40px;">Priorité 2: circuit DS/ATS entre un aéroport situé à proximité d'une limite de FIR et le FIC/ACC situé dans la FIR adjacente;</p> <p style="padding-left: 40px;">Priorité 3: circuits DS/ATS entre FIC/ACC adjacents assurent des services ATS le long de routes où ne sont assurés ni le service de contrôle de la circulation aérienne, ni le service consultatif de la circulation aérienne;</p> <p>c) que l'APIRG établisse et maintienne des listes de priorités détaillées pour la mise en oeuvre des différents circuits DS/ATS y comprise des dates prévues de mise en oeuvre des circuits ayant la "Priorité 1", et qu'il porte tous les changements à l'attention des Etats concernés.</p>	<p>Suivi assuré par les Bureaux régionaux avec les Etats prestataires de services, en liaison avec le sous-groupe ATS/AIS/SAR D'APIRG. cf.LIM AFI Rec. 10/36c</p> <p>Action se poursuit.</p>

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 11/1	<p>Suivi régulier des résultats de la 7^e réunion régionale de navigation aérienne Afrique-océan indien (AFI/7) et rapport à l'APIRG</p> <p>Il est conclu que les bureaux régionaux de l'OACI dans la région AFI suivront régulièrement la mise en oeuvre des résultats du rapport AFI/7 par les États, par l'envoi de missions dans ces états et par correspondance, et qu'ils soumettront à l'APIRG, à chacune de ses réunions, des rapports périodiques.</p>	Action se poursuit.
Conc. 11/2	<p>Examen des établissements des états dans le domaine de l'aviation civile</p> <p>Il est conclu que les bureaux régionaux de l'OACI doivent persévérer dans leurs efforts pour aider les États de la région à revoir leurs établissements dans le domaine de l'aviation civile en s'appuyant sur les recommandations d'AFI/7 14/3 (stratégies institutionnelles pour remédier aux lacunes dans les aéroports et les systèmes de navigation aérienne de la région AFI) et 14/6 (orientations générales pour la réalisation et la mise à disposition de moyens ou services multinationaux) pour déterminer comment améliorer les ressources et les capacités pour mieux s'acquitter des obligations qui leur incombent dans la mise en oeuvre des divers éléments du plan de navigation aérienne pour la région AFI.</p>	Action se poursuit.
Décision 11/3	<p>Préparation du plan de navigation aérienne et du FASID pour la région AFI</p> <p>Il est décidé qu'une équipe de travail sur le FASID est constituée pour aider le secrétariat à mettre au point le plan de navigation aérienne de base pour la région AFI ainsi que le FASID, à titre prioritaire. Le mandat et la composition de cette équipe de travail sont donnés à l'appendice N.</p>	Equipe de travail sur le FASID instituée. cf. Note WP/22 d'APIRG/12.
Conc. 11/4	<p>Mise en oeuvre des circuits du SFA entre les FIR Dakar et Roberts</p> <p>Il est conclu que les États, concernés sont instamment priés de poursuivre leurs efforts en vue de la mise en oeuvre au plus tôt des circuits du SFA entre les FIR Dakar et Roberts.</p>	Suite y a été donnée. Circuits SFA entre FIR Dakar et Roberts mis en oeuvre.

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Décision 11/5	<p>Proposition visant a mettre en place un banc d'essai EGNOS dans la région AFI</p> <p>Il est décide que l'APIRG:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) accepte la proposition visant a mettre en place, dans la région AFI, un banc d'essai EGNOS pour effectuer des essais opérationnels et des démonstrations sur le SBAS; b) charge le sous groupe CNS/ATM/IC/SG de coordonner selon les besoins, les essais et les démonstrations avec le secrétariat européen du GNSS et les États de la région AFI qui y participeront en fournissant le site des éléments au sol, et de soumettre les résultats a l'examen d'APIRG/12; et c) invite les autres prestataires du SBAS a effectuer des essais et des démonstrations similaires en collaboration avec la région AFI selon les modalités du paragraphe b) ci dessus. 	Action se poursuit. cf. Notes WP/5 et WP/8 D'apirg/12.
Conc. 11/6	<p>Facilitation des essais et des démonstrations SBAS dans la région AFI</p> <p>Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les États de la région AFI concernés en tant que sites facilitent autant que possible l'importation, l'installation et le fonctionnement des éléments au sol; b) les compagnies aériennes africaines prennent des dispositions pour participer aux essais. 	Action se poursuit. Les Etats AFI, les compagnies aériennes africaines (AFRAA) informés comme il sied.

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 11/7	<p>Participation des états aux réunions des ICG</p> <p>Il est conclu que:</p> <p>a) les réunions des ICG soient convoquées en priorité pour faciliter la mise en oeuvre du plan AFI du CNS/ATM; et que</p> <p>b) les États prennent les mesures nécessaires pour participer régulièrement et activement aux réunions des groupes de coordination de la mise en oeuvre (ICG) de la zone d'acheminement couvrant leur territoire.</p>	<p>Action se poursuit. Les réunions des ICG des diverses zones tenues.</p>
Conc. 11/8	<p>Mise en oeuvre ou amélioration urgente des installations COM</p> <p>Il est conclu que les États concernés, par mesure d'urgence:</p> <p>a) mettent en oeuvre les circuits principaux RSFTA Brazzaville/Nairobi, Brazzaville/Johannesbourg et Johannesburg/Nairobi;</p> <p>b) améliorent le circuit principal Alger/Niamey;</p> <p>c) mettent en oeuvre les circuits ATS/DS figurant à l'appendice d au rapport; et</p> <p>d) étendent la couverture VHF comme indique à l'appendice D.</p>	<p>Action se poursuit. cf. note WP/4 d'APIRG/12.</p>

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 11/9	<p>Lacunes et insuffisances dans le domaine de la navigation aérienne dans la région AFI</p> <p>Il est conclu que, considérant l'impact négatif de l'absence de mise en oeuvre du plan de navigation aérienne et la persistance de graves lacunes et insuffisances dans diverses parties de la région AFI:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les États concernés devraient de toute urgence prendre des mesures concrètes pour éliminer toutes les lacunes et insuffisances qui compromettent la sécurité de l'exploitation aérienne dans la région; b) cette question devrait être régulièrement suivie par les bureaux régionaux; et c) les résultats de ce suivi devraient être portés à l'attention de l'APIRG. 	<p>Action se poursuit. Voir les rapports des sous-groupes correspondants d'APIRG.</p>
Conc. 11/10	<p>Travaux préparatoires à la conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT de 1999 (WRC-99)</p> <p>Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les administrations de l'aviation civile doivent participer activement aux réunions préparatoires que les États organisent en prévision des conférences mondiales des radiocommunications (WRC) de l'UIT, en s'inspirant au besoin du <i>manuel de l'OACI sur les besoins du spectre des radiofréquences pour l'aviation civile, y compris la déclaration des politiques approuvées de l'OACI</i>; et b) qu'ils doivent inclure des experts en aéronautique dans les délégations qu'ils envoient auprès des conférences sur les radiocommunications (WRC) de l'UIT. 	<p>Action se poursuit.</p>

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Décision 11/11	<p>Suivi de la conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT de 1997 (WRC-97)</p> <p>Il est décidé que le sous-groupe COM devra:</p> <p>a) étudier les allotissements de fréquences du service fixe dans la bande 1 559 - 1 610 MHz dans la région AFI;</p> <p>b) examiner les questions intéressant l'aviation civile inscrites à l'ordre du jour de la conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT qui aura lieu en 1999 (WRC-99) pour que les États puissent être conseillés sur toutes ces questions.</p>	Action se poursuit. cf. note WP/4 d'APIRG/12.
Conc. 11/12	<p>Information de l'APIRG et de ses organes auxiliaires concernant tout nouveau développement intéressant les systèmes CNS/ATM et tout nouveau développement dans d'autres domaines de la navigation aérienne</p> <p>Il est conclu que le secrétariat devrait régulièrement informer l'APIRG et ses organes auxiliaires de tout développement technique et opérationnel intéressant les nouveaux systèmes CNS/ATM et de tout développement dans les autres domaines de la navigation aérienne qui relèvent de leur compétence, ainsi que de tout développement intervenu au sein d'autres groupes régionaux de planification et de mise en oeuvre.</p>	Action se poursuit. Voir rapports des Sous-groupes correspondants d'APIRG.

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 11/13	<p>Mise en oeuvre de systèmes d'avertissement d'altitude minimale de sécurité (MSAW)</p> <p>Il est conclu que, vu l'aptitude reconnue des systèmes MSAW a améliorer la sécurité des vols:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les États disposant de moyens automatiques d'avertissement de sécurité devraient, des que possible, mettre a profit les éléments de ce système; b) les États ayant l'intention d'installer des radar automatisés en région terminale, devraient veiller a ce que ces systèmes soient pleinement exploités et capables d'assurer le service MSAW; c) l'APIRG devrait suivre les progrès de la mise en oeuvre du MSAW dans la région AFI. 	<p>Action se poursuit. Rappel du suivi par lettre AN 11/1-1.24-97/91 du 12 décembre 1997.</p>
Conc. 11/14	<p>Problèmes informatiques posés par le passage à l'an 2000</p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les bureaux régionaux de l'OACI envoient de nouveau-a tous les États de la région AFI copie de la lettre OACI portant la référence an 13/46-97/92 en date du 12 décembre 1997, accompagnée de tous les renseignements complémentaires devenus disponibles depuis cette date, en leur demandant de répondre a cette lettre et de formuler leurs observations. Les réponses et observations ainsi reçues devraient être soumises a l'APIRG ou a l'un de ses sous-groupes compétents, a titre prioritaire, pour suite a donner; et b) les États devraient contacter leurs fournisseurs de logiciels pour s'assurer de la compatibilité de leurs systèmes avec le passage a l'an 2000. 	<p>Action se poursuit. Réunions sur le sujet tenues en vue de la mise en place de plans d'urgence adéquats avant l'an 2000.</p>

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée																								
Conc. 11/15	<p>Composition d'APIRG</p> <p>Il est conclu que le conseil de l'OACI approuve la candidature de l'Angola, de la France et de la Guinée comme membres du groupe APIRG.</p>	<p>Suite y a été donnée. Le Conseil de l'OACI a entériné cette Conclusion.</p>																								
Déc. 11/16	<p>Restructuration et composition d'organes auxiliaires d'APIRG</p> <p>Il est décidé que:</p> <p>1) les organes auxiliaires d'APIRG suivant soient créés et/ou continuent et que leur composition soit augmentée pour inclure des experts des États suivants:</p> <table data-bbox="373 792 1390 997"> <tr> <td>a)</td> <td>AOP</td> <td>Nigéria</td> </tr> <tr> <td>b)</td> <td>ATS/AIS/SAR/SG</td> <td>Afrique du Sud et Gabon</td> </tr> <tr> <td>c)</td> <td>COM/SG</td> <td>Afrique du Sud</td> </tr> <tr> <td>d)</td> <td>CNS/ATM/IC/SG</td> <td>Cameroun</td> </tr> <tr> <td>e)</td> <td>MET/SG</td> <td>Ghana et Royaume-Uni</td> </tr> <tr> <td>f)</td> <td>GNSS/TF</td> <td>Egypte, Kenya, et Nigéria</td> </tr> </table> <p>2) les équipes de travail suivantes soient créées avec la composition indiquée:</p> <table data-bbox="373 1101 1390 1263"> <tr> <td>a)</td> <td>FASID/TF:</td> <td>Afrique du Sud, Egypte, Espagne, Kenya, Nigéria, Sénégal, ASECNA, IATA, et IFALPA</td> </tr> <tr> <td>b)</td> <td>prévisions de trafic/TF</td> <td>Afrique du Sud, Espagne, Malawi, Nigéria, Sénégal, Tanzanie, Togo, Zambie, AFRAA, et IATA</td> </tr> </table>	a)	AOP	Nigéria	b)	ATS/AIS/SAR/SG	Afrique du Sud et Gabon	c)	COM/SG	Afrique du Sud	d)	CNS/ATM/IC/SG	Cameroun	e)	MET/SG	Ghana et Royaume-Uni	f)	GNSS/TF	Egypte, Kenya, et Nigéria	a)	FASID/TF:	Afrique du Sud, Egypte, Espagne, Kenya, Nigéria, Sénégal, ASECNA, IATA, et IFALPA	b)	prévisions de trafic/TF	Afrique du Sud, Espagne, Malawi, Nigéria, Sénégal, Tanzanie, Togo, Zambie, AFRAA, et IATA	<p>Suite y a été donnée. Nouvelle structure et équipes de travail en place.</p>
a)	AOP	Nigéria																								
b)	ATS/AIS/SAR/SG	Afrique du Sud et Gabon																								
c)	COM/SG	Afrique du Sud																								
d)	CNS/ATM/IC/SG	Cameroun																								
e)	MET/SG	Ghana et Royaume-Uni																								
f)	GNSS/TF	Egypte, Kenya, et Nigéria																								
a)	FASID/TF:	Afrique du Sud, Egypte, Espagne, Kenya, Nigéria, Sénégal, ASECNA, IATA, et IFALPA																								
b)	prévisions de trafic/TF	Afrique du Sud, Espagne, Malawi, Nigéria, Sénégal, Tanzanie, Togo, Zambie, AFRAA, et IATA																								

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc 11/17	<p>Activités des groupes de coordination de la mise en oeuvre (ICG) au niveau des zones d'acheminement AR-1 (EUR-SAM) et AR-2 (interface Océan Atlantique AFI-NAT-SAM)</p> <p>Il est conclu que, eu égard aux améliorations importantes apportées aux services de navigation aérienne dans le cadre des réunions informelles de coordination SAT, les activités des groupes de coordination de la mise en oeuvre (ICG) pour les zones d'acheminement AR-1 et AR-2 seront confiées au groupe de coordination informel SAT.</p>	Action se poursuit. cf. IP/2 d'APIRG/12.
Conc. 11/18	<p>Cartes SIGWX de niveau inférieur sur le SADIS</p> <p>Il est conclu que les prévisions SIGWX de niveau inférieur ne seront pas incluses dans les émissions du SADIS tant que les cartes SIGWX ne seront pas transmises sur le SADIS en code numérique et qu'il n'a pas été convenu de mettre un terme à la transmission des SIGWX en format T4 fac-similé.</p>	Suite y a été donnée. cf. note WP/11 d'APIRG/12.
Conc. 11/19	<p>Lignes directrices pour le choix d'emplacements pour VSAT bi-directionnelles</p> <p>Il est conclu que les lignes directrices sur le choix d'emplacements de VSAT bi-directionnelles figurant à l'appendice G au rapport de la deuxième réunion du groupe d'exploitation du SADIS (SADISOPS) servent à la planification des échanges des données OPMET dans les régions concernées.</p>	Suite y été donnée. cf. note WP/11 d'APIRG/12.
Conc. 11/20	<p>Zone de couverture du WAFS pour les vols entre l'Afrique du Sud, l'Australie/Nouvelle Zélande, l'Antarctique et l'Amérique du Sud</p> <p>Il est conclu que l'OACI prendra toutes les mesures voulues pour inclure au niveau des nouvelles zones de couverture du WAFS les cartes "J" et "J" à l'appendice R afin de répondre aux besoins des vols entre l'Afrique du Sud, l'Australie/Nouvelle Zélande et l'Antarctique.</p>	Suite y a été donnée. cf. note WP/11 d'APIRG/12.

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Décision 11/21	<p>Établissement d'un plan de transition pour le transfert de responsabilité des RAFC de Dakar, las palmas et de Nairobi au WAFC de Londres.</p> <p>Il est décidé que le sous-groupe met établisse un plan de transition pour le transfert de responsabilités des RAFC de Dakar, las palmas et Nairobi au WAFC de Londres.</p>	<p>Action se poursuit. Cf. note WP/11 D'apirg/12.</p>
Conc. 11/22	<p>Besoins d'échange de données pour les comptes rendus en vol (AIREP) - manuel AMBEX</p> <p>Il est conclu que les États qui n'ont pas encore mis en oeuvre les besoins d'échange de données pour les comptes rendus en vol indiqués dans le manuel AMBEX devraient être priés de le faire des que possible.</p>	<p>Action se poursuit. cf. note WP/11 d'APIRG/12.</p>
Décision 11/23	<p>Soumission au(x) secrétaire(s) des notes de travail et d'information pour les réunions d'APIRG et de ses organes auxiliaires</p> <p>Il est décidé que les membres et observateurs soumettant au(x) secrétaire(s) des notes de travail et d'information pour les réunions de l'APIRG et de ses organes auxiliaires devraient le faire au moins 45 jours avant la date de la réunion concernée. A défaut de cela, ils pourront soumettre au secrétariat les notes de travail en anglais et en français dans un format prêt pour la reproduction durant la réunion. Les notes d'information seront reproduites et distribuées dans leur langue d'origine.</p>	<p>Suite y a été donnée. Etats et Organisations internationales notifiés en conséquence.</p>

Status of implementation of the rationalized AFTN circuits
Etat de mise en oeuvre des circuits du RSFTA rationalisé

Explanation of the table
 Explication du tableau

Col. N°	Explanations
1	Terminal I and Terminal II. Each circuit appears once in the Table./ <i>Terminal I et Terminal II. Chaque circuit n'apparaît qu'une fois dans le Tableau</i>
2	Category of circuit/ <i>Catégorie de circuit:</i> M - main circuit/ <i>circuit principal</i> T - tributary circuit/ <i>circuit tributaire</i> S - AFTN station circuit/ <i>circuit de station RSFTA</i>
3 and 8	Circuit type/ <i>Type de circuit:</i> NIL - not implemented/ <i>Non mis en oeuvre</i> LTT/A - landline teletypewriter, analogue (eg cable, microwave/ <i>circuit télétype terrestre, analogue (i.e. câble, faisceau hertzien)</i>) LTT/D - landline teletypewriter, digital (eg cable, microwave/ <i>circuit télétype terrestre, numérique (i.e. câble, faisceau hertzien)</i>) LDD/A - landline data circuit, analogue (eg cable, microwave/ <i>circuit de données terrestre, analogue (i.e. câble, faisceau hertzien)</i>) LDD/D- landline data circuit, digital (eg cable, microwave/ <i>circuit de données terrestre, numérique (i.e. câble, faisceau hertzien)</i>) RTT - radio teletype circuit (HF)/ <i>circuit radiotélétype (HF)</i> SAT/A/D- satellite circuit /a digital or/d digital/ <i>circuit par satellite /a analogue ou /d numérique</i>
4 and 9	Circuit signalling speed/ <i>Vitesse demodulation du circuit</i>
5 and 10	Circuit protocol / <i>Protocol de circuit</i> NONE: No protocol/ <i>Aucun protocol</i> X.25: ITU X.25 protocol/ <i>Protocol X.25 de l'UIT</i>
6 and 11	Data transfer code (syntax) ITA-2: International Telegraph Alphabet N°2/ <i>Alphabet international N°2</i> IA-5: International Alphabet N°5/ <i>Alphabet international N°5</i> CBI: Code and byte independent (ATN compliant) / <i>Indépendant des codes et multipléts (compatible ATN)</i>
7 and 12	Aeronautical network served (AFTN or ATN)/ <i>Réseau aéronautique desservi (RSFTA ou ATN)</i>

13	Implementation target date/ <i>Date cible pour la mise en oeuvre</i>
14	Remarks/ <i>Observations</i>

Terminal I/ Terminal II	Circ. Cat./ Caté. de circ.	Current/Existant					Planned/Prévu					Target Implem. date / Date de mise en oeuvre	Remarks/ Observations
		Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Protocol	Code	Network / Réseau	Circuit type/ Type de circuit	Minimum Modulation rate/ Rapidité de modulation bps	Protocol	Code	Network/ Réseau		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Bangui	T	SAT/D	50	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/D	32K	X25	ITA-2	AFTN		
Dakar	M	SAT/D	2400	X.25	ITA-2	AFTN	SAT/D	32K	X25	ITA-2	AFTN		
Douala	T	SAT/D	50	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/D	32K	X25	ITA-2	AFTN		
Kinshasa	T	NIL					LTT/D	50	NONE	ITA-2	AFTN		
Johannesburg	M	NIL					SAT/D	1200	NONE	ITA-2	AFTN		
Libreville	T	SAT/D	50	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/D	32K	NONE	ITA-2	AFTN		
Luanda	T	NIL					SAT/D	32K	X25	ITA-2	AFTN		
Nairobi	M	NIL					SAT/D	1200	NONE	ITA-2	AFTN		
N'Djamena	T	SAT/D	50	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/D	32K	X25	ITA-2	AFTN		
Niamey	M	SAT/D	2400	X.25	ITA-2	AFTN	SAT/D	32K	X.25	ITA-2	AFTN		
Sao Tome	T	RTT	50	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/D	50	NONE	ITA-2	AFTN	2000	
CAIRO													
Khartoum	T	SAT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN		
Nairobi	M	SAT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/A	1200	NONE	ITA-2	AFTN	1999	
CAIRO ././.													
Tunis	M	SAT/A	100	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/A	1200	NONE	ITA-2	AFTN		

Terminal I/ Terminal II	Circ. Cat./ Caté. de circ.	Current/Existant					Planned/Prévu					Target Implem. date / Date de mise en oeuvre	Remarks/ Observations
		Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Protocol	Code	Network / Réseau	Circuit type/ Type de circuit	Minimum Modulation rate/ Rapidité de modulation bps	Protocol	Code	Network/ Réseau		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
EUR(Athens)	M	SAT/A	9600	CIDIN	IA-5	AFTN	SAT/A	9600	CIDIN	IA-5	AFTN		
MID(Beirut)	M	SAT/A	50	CIDIN	IA-5	AFTN	SAT/A	1200	“	IA-5	AFTN		
MID(Jeddah)	M	SAT/A	100	CIDIN	IA-5	AFTN	SAT/A	1200	“	IA-5	AFTN		
CASABLANCA													
Dakar	M	LTT/A	2x75	“	ITA-2	AFTN	LTT/A	1200	NONE	ITA-2	AFTN		
Las Palmas	T	LTT/A	50	“	ITA-2	AFTN	LTT/A	50	“	ITA-2	AFTN		
EUR(Madrid)	M	SAT/A	50+1x200	“	ITA-2	AFTN	SAT/A	1200	“	ITA-2	AFTN		
DAKAR													
Abidjan	T	SAT/A	2400	X-25	ITA-2	AFTN	SAT/A	19.20	X-25	ITA-2	AFTN		
Bamako	T	SAT/A	75	NONE	ITA-2	AFTN	LTT/A	19.2K	X-25	ITA-2	AFTN		
Banjul	T	SAT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN	LTT/A	75		ITA-2	AFTN		
DAKAR ../..													
Bissau	T	NIL					SAT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN		
Niamey	M	SAT/A	2400	X.25	ITA-2	AFTN	SAT/D	32K	X.25	ITA-2	AFTN		

Terminal I/ Terminal II	Circ. Cat./ Caté. de circ.	Current/Existant					Planned/Prévu					Target Implem. date / Date de mise en oeuvre	Remarks/ Observations
		Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Protocol	Code	Network / Réseau	Circuit type/ Type de circuit	Minimum Modulation rate/ Rapidité de modulation bps	Protocol	Code	Network/ Réseau		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Nouakchott	T	LTT/A	2400	X.25	ITA-2	AFTN	LTT/A	19.2	X-25	ITA-2	AFTN		
Roberts	T	SAT/A		X.25		AFTN	SAT/D	19.2	X.25	ITA-2	AFTN		
Sal	T	SAT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN		
SAM(Brasilia)	M	LTT/A	50	“	ITA-2	AFTN	SAT/A	1200	“	ITA-2	AFTN		
JOHANNESBURG													
Antananarivo	T	NIL					SAT/D	19.2	“	ITA-2	AFTN		
Beira	T	SAT/D	50	“	ITA-2	AFTN	SAT/D	50	NONE	ITA-2	AFTN		
Gaborone	T	SAT/D	50	“	ITA-2	AFTN	SAT/D	50	“	ITA-2	AFTN		
Harare	T	LTT/A	50	“	ITA-2	AFTN	SAT/D	50	“	ITA-2	AFTN		
Lilongwe	T	SAT/D	50	“	ITA-2	AFTN	SAT/D	50	“	ITA-2	AFTN		
Lusaka	T	SAT/D	50	“	ITA-2	AFTN	SAT/D	50	“	ITA-2	AFTN		
Maputo	T	SAT/D	50	“	ITA-2	AFTN	SAT/D	50	“	ITA-2	AFTN		
JOHANNESBURG													
Maseru	T	LTT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/D	50	NONE	ITA-2	AFTN		
Manzini	T	LTTA/	50	“	ITA-2	AFTN	SAT/D	50	“	ITA-2	AFTN		
Nairobi	M	NIL		“			SAT/A	1200	“	ITA-2	AFTN		

Terminal I/ Terminal II	Circ. Cat./ Caté. de circ.	Current/Existant					Planned/Prévu					Target Implem. date / Date de mise en oeuvre	Remarks/ Observations
		Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Protocol	Code	Network / Réseau	Circuit type/ Type de circuit	Minimum Modulation rate/ Rapidité de modulation bps	Protocol	Code	Network/ Réseau		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Windhoek	T	SAT/D	50	“	ITA-2	AFTN	SAT/D	50	“	ITA-2	AFTN		
SAM (Buenos Aeres)	M	NIL					SAT/D	1200	“	ITA-2	AFTN		
NAIROBI													
Dar es Salaam	T	LTT/A	50	“	ITA-2	AFTN	LTT/A	50	“	ITA-2	AFTN		
Entebbe	T	LTT/A	50	“	ITA-2	AFTN	LTT/A	50	“	ITA-2	AFTN		
Mauritius	T	SAT/A	50	“	ITA-2	AFTN	SAT/A	50	“	ITA-2	AFTN		
Mogadishu	T	NIL		“		AFTN	SAT/A	50	“	ITA-2	AFTN		SITA
Seychelles	T	SAT/A	50	“	ITA-2	AFTN	SAT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN		
ASIA (Mumbai)	M	SAT/A	50	“	ITA-2	AFTN	SAT/A	1200	“	ITA-2	AFTN		

Terminal I/ Terminal II	Circ. Cat./ Caté. de circ.	Current/Existant					Planned/Prévu					Target Implem. date / Date de mise en oeuvre	Remarks/ Observations
		Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Protocol	Code	Network / Réseau	Circuit type/ Type de circuit	Minimum Modulation rate/ Rapidité de modulation bps	Protocol	Code	Network/ Réseau		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Cotonou	S	LTT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN	LTT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN		
MAURITIUS													
Saint Denis	S	SAT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN		
ASIA/PAC (Brisbane)	T	SAT/A	50	“	ITA-2	AFTN	SAT/A	50	“	ITA-2	AFTN		
ROBERTSFIELD Conakry													
Dakar	S	SAT/A	19.2K	X25	ITA-2	AFTN	SAT/D		X25	ITA-2	AFTN		FIC at/à Conakry
Freetown	S	RTT	50	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/D	50	NONE	ITA-2	AFTN		

AMENDEMENT DU RESEAU DE ROUTES ATS AFI

**Liste de nouvelles routes ATS (comprenant les routes RNAV)
à ajouter dans le Plan de navigation aérienne AFI de l'OACI (Doc. 7474)**

N° DE SERIE	INDICATIF DE ROUTE	TRONÇON DE ROUTE	TRAFFIC HEDOMADAIRE	OBSERVATIONS
1.	Accra Bamako		
2.		Seychelles Aden		
3.		Niamey Port Harourt Libreville		
4.		Luena N'Djamena		
5.		Jos N'Djamena Jeddah		
6.		Kano Boss Nimir		
7.		Lubumbashi Dar es Salaam		
8.		Lubumbashi Mwanza		
9.				

**ROUTES ATS DU PLAN DE NAVIGATION AERIENNE AFI
QUI REQUIÈRENT LA MISE EN OEUVRE**

Indicatif de Route	Tronçon (s)	Etats	Observations
UA145	(Paleohora) SALUN (3400N 024276) Sidi Barrani (31636N 02556E)	Egypt Greece	Mise en oeuvre en direction Nord par l'Egypte
UA293	Ibiza Required northbound Tiaret	Algeria Somalia	
UA409	Lusaka Ndola Mansa Kalemie	Congo DRC Zambia Zimbabwe	
UA411	Jerba Tripoli Benina	Libya	Mise en oeuvre sur un tracé différent de celui figurant dans le Plan, via: - Jerba/Zawia/Tripoli/Misurata sur UA 411 - Jerba/TANLI/Mitiga/Misurata sur UA 411 N
UA451	Asmara PARIM Aden	Eritrea Ethiopia Yemen	Mise en oeuvre dans le Plan via RAGAS
UA607	Lubumbashi Harare	Zaire Zimbabwe	
UA617	Kinshasa Windhoek	Zaire Angola Namibia	Mise en oeuvre en tant que V20 dans la FIR Kinshasa
UA618	Lubumbashi Bukavu SAGBU Malakal	Zaire Sudan	
UA620	Malakal N'djamena	Tchad Sudan	
UA748	(GOZO) Tripoli Mizda Cairo Sharm Sheileh	Libya Egypt	

Indicatif de Route	Tronçon (s)	Etats	Observations
UA861	Lagos Garoua	Nigeria	
UA865	Menorca Algiers Cherchell	Algeria	Besoin essentiellement long-courrier AFI
UB525	Addis Ababa Luxor	Ethiopia Sudan	
UB527	Malakal Kenana	Sudan	La mise en oeuvre via Kenana est différente du tracé figurant dans le Plan AFI.
UB528	Livingstone Luena	Angola	
UB607	Bujumbura Goma El Obeid Dongola Abu Simbel	Sudan Zaire Burundi	Non mise en oeuvre dans la FIR Khartoum pour des raisons Militaires
UB611	Malakal Nakuru LOSIN	Sudan Kenya Tanzania	
UG207	Mogadishu Karachi	Somalia	
UG465	Praslin Beira Johannesburg	Madagascar	
UG623	Annaba Tebessa Ghadames	Algeria Libya	Mise en oeuvre suspendue depuis 1980 par la Libye.
UG731	Zemmouri Tiaret	Algeria	
UG855	Tripoli Ghadames B. Omar Driss	Libya	
UG979	Bordj Omar Driss Bou Saada Zemmouri	Algeria	
UL612	Goma El Dhaba	Zaire Sudan Egypt	Mise en oeuvre acceptable par l'Egypte via ATMUL New Valley/KATAB/DBA

Indicatif de Route	Tronçon (s)	Etats	Observations
UM104	Timmimoun Abidjan	Mali	RNAV Burkina Faso, Cote d'ivoire
UM220	Lodwar Abu Simbel	Kenya Sudan	RNAV
UM651	Hargeisa Praslin	Somalia	
UM665	Mauritius Mandera Addis Ababa Somalia and Sudan Khartoum	Somalia Sudan	Mise en oeuvre dans la FIR Maurice, mais pas en tant que route RNAV
UM725	(Sorrento) Tunis Tebessa Ghardara Timmimoun Dakar	Algeria Mali Mauritania Senegal	Mise en oeuvre dans la FIR Alger RNAV
UM731	Cabonora OSNAR Tunis Jerba FARES Dirkou N'djamena Beriberati Sauramo Johannesburg	Ayena Central African Republic Nigeria Congo Congo DRC Libya Botswana South Africa	
UM997	Wajir Dire Dawa Djibouti	Kenya Ethiopia	RNAV
UM994	Beni Walid ORNAT	Libya	RNAV

Indicatif de Route	Tronçon (s)	Etats	Observations
UM998	(Martigues) BALEN Constantine B.O. Driss Tobuk INISA Maiduguri Garoua Kinshasa Luena Maun Gaborone	Mise en oeuvre dans la FIR Alger Cameroon Gabon Nigeria Congo Congo DRC Angola Botswana	RNAV
UM999	Casablanca Errachidia El Golea Zarzaitine Sebba Sarir New Valley Luxor Jeddah	Morocco Algeria Libya Egypt Sudan Saudi Arabia	
UR400	Abu Simbel Kassala	Sudan	
UR409	Matsapha Masvingo	Mozambique Swaziland Zimbabwe South Africa	Masvingo-Matsapha non mise en oeuvre. (Mise en oeuvre impossible en Afrique du Sud à cause des zones réglementées)
UR613	Pantelleria Lampedusa Tripoli	Libya	Mise en oeuvre dans la FIR de Malte via SARKI. Non mise en oeuvre dans la FIR Tripoli. Sahara
UR616	Pantelleria Lanpedusa Tripoli	Libya	
UR780	Mogadishu Dire Dawa Asmara	Somalia	
UR977/UM122	Agadir BULIS Bamako	Mali	Mise en oeuvre, mais pas en tant que route RNAV.
UR981/UM981	Casablanca Gao Niamey Lagos	Morocco Algeria Niger Nigeria	i) Mise en oeuvre, mais pas en tant que route RNAV ii) Tronçon Casablanca Gao pas mise en oeuvre.
UR984	Bangui/Kindu Kasama Lilongwe	Zaire Malawi	Route non mise en oeuvre dans la FIR Lilongwe

Indicatif de Route	Tronçon (s)	Etats	Observations
UR986	Tunis Ghadames In Amenas	Algeria Libya	Mise en oeuvre dans la FIR Tunis Non mise en oeuvre par suite des restrictions en Libye
UR987	Windhoek Keetmanshoop Cape Town	Namibia South Africa	Tronçon Windhoek/Cape Town publié en tant que Tronçon W82
UR991	ILDIR BOPAN	Namibia	
UR995	Merowe Addis Ababa	Sudan	
UR996	Nampula Moroni ODAKA	Mozambique Comoros Seychelles	

Evaluation opérationnelle des organes ATS

Afin de fournir le service selon la réglementation, les directives et instructions permettant de se conformer aux normes et pratiques recommandées reconnues, il importe d'évaluer l'efficacité de l'organe.

ASPECTS À ÉVALUER	OBSERVATIONS
1. Documentation disponible (à jour)	
Instructions ATC
Instruction permanente de l'organe
AIP et suppléments
NOTAM
Règlement de navigation aérienne
Manuels SAR
Plan d'urgence d'aéroport
Directives
Dossiers personnels (rapports de contrôle)
Statistiques
Registre d'incidents
Tableaux de service et clés desdits tableaux
Responsabilités pour les amendements ou modifications
Procédures formelles pour tenir le personnel au fait des amendements

2. ORGANISATION	
Organigramme et délégation par écrit des pouvoirs	
Nombre d'agents affectés à un poste donné
Instructeurs désignés
Système de coordination
Dotation en personnel de l'organe
Soutien pour provisions, petty cash, formalités de voyage, gestion des véhicules, fournitures, etc.
3. PLANIFICATION DE LA QUALITÉ

Projets dans lesquels intervient l'organe	
Analyse du service par rapport aux recettes	
Planification et déploiement du personnel

4. STATISTIQUES	

Formulaires statistiques remplis et soumis régulièrement
Analyse locale et utilisation des formulaires statistiques dûment remplis
Compte rendus d'incidents	

Note 1. Chaque organe ATC fera l'objet d'une évaluation annuelle

Note 2. Le formulaire d'évaluation opérationnelle est un élément essentiel du contrôle de la sécurité et des niveaux de service. Il vise à s'assurer que l'organe est suffisamment doté en personnel et que son fonctionnement lui permet de fournir le niveau /ou la qualité de service escompté. L'évaluation des organes ATC doit être considérée comme un processus pro-actif utile permettant de respecter la norme et d'atteindre des niveaux de sécurité acceptables. Par conséquent, tous les gestionnaires sont favorables aux évaluations de cette nature.

Evaluation	Organe
Organe Période d'évaluation	De: À:

Gestionnaire ATS

Je suis d'accord	Signature	Je ne suis pas d'accord	Signature
------------------	-----------	-------------------------	-----------

SIGNATURE DE L'ÉVALUATEUR

.....

Date

Etat:.....

Evaluation de la Compétence et Application de Normes de Compétence du Personnel ATS

Evaluateur.....	L'Évalué	
Organe.....	Organe	
Période d'évaluation.....	Du.....	Au.....
Le Supérieur de l'évaluateur.....	Organe.....

	Qualification	Observations
1.	Connaissance des normes de séparations applicables	
2.	Application des normes de séparation	
3.	Performances de l'aéronef	
	Vitesse verticale de montée	
	Vitesse de montée	
	Vitesse de descente	
	Vitesse de croisière	
	Niveau de croisière optimal	
	Nombre de moteurs	
	Capacité	
4.	Vigilance en cas de trafic	
5.	Analyse lors d'une situation de trafic	
6.	Planification d'un flux de trafic	
7.	Mise en séquence d'un flux de trafic	
8.	Expédition d'un flux de trafic	
9.	Ajustement du trafic lors des situations changeantes	
	Défaut sur une aide radio	
	Changement dans les règles de vols	
	Fermeture de l'aérodrome	
	Déroutements	
10.	Utilisation des procédures locales	
	Choix de pistes	

	Atténuation du bruit	
	Procédures de départ	
	Procédures d'approche aux instruments	
11.	Coordination	
	Avec les autres organes ATC	
	Avec les autres organes du secteur	
	Dans le transfert du trafic	
	Mise à jour de l'information	
	Etablissement des fiches	
12.	Autorisations	
	Leurs contenus	
	Leur clarté	
	Leur concision	
	Leur expédition	
	Enregistrements	
13.	Radio téléphone	
	Indicatifs d'appels	
	Phraséologies	
	Procédures simplifiées (par ex. SIDS)	
	Limitations de la couverture (portée)	
	Répétitions inutiles	
	Utilisation de l'identification exacte de la position	
	Clarté	
	Modulation	
	Vitesse (vitesse de la voix)	
	Style de la voix de communication	
	Régularité dans la voix de communication	
	Rapidité de la réponse	
	Confiance dans des phases d'incertitude	
	Manière d'éviter les phases d'incertitude	
	Justesse du contrôle air-sol	
	Canaux de communication	

	Politesse lors des communications téléphoniques	
	Attitude lors des communications téléphoniques	
	Coopération lors des communications téléphoniques	
14.	Défaut dans les communications radio et service d'alerte	
	Reconnaissance de la perte de communication	
	Réaction suite à une perte de communication	
	Rapidité de l'action suite à une perte de communication	
	Utilisation des procédures correctes d'urgence	
	Déclaration des phases d'alerte	
	Coopération avec le service SAR	
	Action dans l'exécution des procédures locales d'exploitation	
15.	Affichage des données	
	Etalage des données de vol	
	Mise à jour des données de vol	
	Réception des messages d'observations météorologiques	
	Utilisation des messages d'observations météorologiques	
	Diffusion de messages d'observations météorologiques aux aéronefs	
16.	Hygiène personnelle	
	Propreté	
	Vivacité	
17.	Niveau du bruit ambiant dans la salle de contrôle	
18.	<p>Évalué</p> <p>D'accord Pas d'accord</p> <p>Signature</p>	
	<p>N.B. 1. Les techniciens seront qualifiés de la manière suivante:</p> <p>A = Excellent avec une note de 91-100 B = Très Bien avec une note de 81-90 C = Satisfaisant avec une note de 70-80 D = En dessous de la norme avec une note de 51-69 E = Non satisfaisant avec une note de 0-50</p> <p>N.B. 2. Les commentaires des évaluateurs à être insérés dans les observations.</p>	

TABLE MET 7 / TABLEAU MET 7
IMPLEMENTATION OF THE SADIS IN THE AFI REGION/
MISE EN OEUVRE DU SADIS DANS LA RÉGION AFI

SATELLITE DISTRIBUTION SYSTEM/SYSTÈME DE DISTRIBUTION PAR SATELLITE						
State/Etat	WAFS User/ Usager WAFS	Location of VSAT/ Emplacement du VSAT	Access Approved/ Accès Approuvé	Equipment Installed/ Equipement installé	Equipment operational/ Equipement Opérationnel	Plan/ Plan
1	2	3	4	5	6	7
Benin	NMS	Cotonou	X	X	X	
Bostwana	NMS	Gaborone	X	X	X	
Burkina Faso	NMS	Ouagadougou	X	X	X	
Burundi	NMS		X			
Cameroon	NMS	Douala	X	X	X	
Chad	NMS	Ndjamena	X	X	X	
Congo	NMS	Brazzaville	X	X	X	
Côte d'Ivoire	NMS	Abidjan	X	X	X	
Equatorial Guinea	NMS	Malabo	X	X	X	
Eritrea	NMS		X			
Ethiopia	NMS	Addis Ababa	X	X	X	
Ethiopia	Ethiopian Air	Addis Ababa	X	X	X	
Gabon	NMS	Libreville	X	X	X	
Gambia	NMS	Banjul	X	X	X	
Ghana	NMS	Min. of Transports	X			
Guinea	NMS	Conakry	X	X	X	
Kenya	NMS	Nairobi	X	X	X	
Madagascar	NMS	Antananarivo	X	X	X	
Malawi	NMS		X			
Mali	NMS		X			
Mauritania	NMS		X			
Mauritius	NMS	Vacas	X	X	X	
Namibia	NMS	Windhoek	X	X	X	
Niger	NMS	Niamey	X	X	X	
Niger	NMS	Niamey	X	X	X	

SATELLITE DISTRIBUTION SYSTEM/SYSTÈME DE DISTRIBUTION PAR SATELLITE						
State/Etat	WAFS User/ Usager WAFS	Location of VSAT/ Emplacement du VSAT	Access Approved/ Accès Approuvé	Equipment Installed/ Equipement installé	Equipment operational/ Equipement Opérationnel	Plan/ Plan
1	2	3	4	5	6	7
Nigeria	NMS		X			
R.D.C	NMS	Kinshasa	X	X	X	
Senegal	ASECNA	Dakar - A/P	X	X	X	
Senegal	ASECNA	Dakar	X	X	X	
Seychelles	NMS	Victoria	X	X	X	
Sierra Leone	NMS		X			
Somalia	NMS		X			
South Africa	NMS	Pretoria	X	X	X	
South Africa	NMS	Pretoria	X	X	X	
Swaziland	NMS		X	X	X	
Tanzania	NMS	Dar-Es-Salaam	X	X	X	
Uganda	NMS	Kampala	X	X	X	
Zambia	NMS	Lusaka	X	X	X	

NMS - National MET Services/ Service Météorologique National

TABLE MET/5 - AFI REGION REQUIREMENTS FOR WAFS PRODUCTS
TABLEAU MET/5 - BESOINS EN PRODUITS DU WAFS REGION AFI

PRODUCT REQUIRED/ PRODUITS REQUIS	AREAS REQUIRED/ ZONES REQUISES
W/T CHART/CARTES VI/T > FL 390	A, B ₁ , E, F, G, H, I, J, EUR
“ ” “ ” FL 390	A, B ₁ , E, F, G, H, I, J, EUR
“ ” “ ” FL 340	A, B ₁ , E, F, G, H, I, J, EUR
“ ” “ ” FL 300	A, B ₁ , E, F, G, H, I, J, EUR
“ ” “ ” FL 240	A, B ₁ , E, F, G, H, I, J, EUR
“ ” “ ” FL 180	A, B ₁ , E, F, G, H, I, J, EUR
“ ” “ ” FL 100	A, B ₁ , E, F, G, H, I, J, EUR
“ ” “ ” FL 50	
SWL CHART /CARTE	A, B ₁ , E, F, G, H, I, J, EUR
SWM/SWH CHART/CARTE (FL 100 - 450)	EUR
GRIB data/Données GRIB	GLOBAL/GLOBE ENTIER
WINTEM and SIGWX forecasts in abbreviated plain language/WINTEM et Prévisions SIGWX en langage clair abrégé	YES/OUI

Note : SWL charts should be provided outside the WAFS.
 Cartes SWL devraient être fournies en dehors du WAFS

TABLE MET 6 - RESPONSIBILITIES OF THE WORLD AREA FORECAST CENTRES
TABLEAU MET 6 - ZONES DE RESPONSABILITÉ DES CENTRES MONDIAUX
DE PRÉVISION DE ZONE

W AFC	SIGWX		Upper wind and temperature/ Vent et température en altitude	
	Area of responsibility/ Zone de responsabilité	Areas of coverage of SIGWX/ Zone de couverture de SIGWX	Areas of charts coverage/ Zone de couvertures des cartes	GRIB data/ Données GRIP
London/ Londres	global*/Globe entier*	B, C, D**, E***, G, H, and K, EUR and MID (FL 100-450)	B, C, D, E, G, H, K	global/Globe entier
Washington	global*/Globe entier*	A, B ₁ , H, J, E, G, I***, F****	A, B ₁ , E, F, G, H, I, J	global/Globe entier

* For back-up purposes/Pour raison de secours.

** Currently produced by RAFCs Dakar, Nairobi and New Delhi and relayed to W AFC London for uplink on SADIS/Présentement produite par les RAFC de Dakar, Nairobi et New Delhi et relayée au W AFC de Londres par liaison montante pour les besoins du SADIS.

*** Currently produced by RAFC Tokyo/Présentement produite par le RAFC de Tokyo.

**** Currently produced by RAFC Melbourne and relayed to W AFC London and Washington for uplink on the SADIS and the International Satellite Communications System (ISCS)/Présentement produite par le RAFC de Melbourne et relayée au W AFC de Londres et Washington par liaison montante pour les besoins du SADIS et le Système International de Communication par Satellite (ISCS).

8. **World area forecast system (WAFS)**
(FASID Table MET5 and MET6 ; charts MET2, MET3 and MET4) [AFI/7, Rec. 8/11)
{APIRG/12 Con. 12/-]
- 8.1 FASID Table MET 5 sets out the AFI Region requirements for WAFS products: upper wind and temperature and significant weather (SIGWX) charts, and the gridded binary (GRIB) data, and WITEM/abbreviated plain language SIGWX, to be provided by WAFC London.
- 8.2 All the WAFS products should be prepared by WAFC London for fixed valid times of 00, 06, 12 and 18 UTC.
- 8.3 The levels for which upper air and SIGWX charts are to be provided by the WAFC London and the areas to be covered by these charts and the GRIB data are indicated in Table MET 5.
- 8.4 FASID Table MET 6 sets out the WAFC responsibility for the production of SIGWX forecasts and upper wind and temperature charts for the areas of coverage indicated, and GRIB data. Each WAFC is responsible for the routine production, and dissemination by satellite broadcast, of charts for the areas of coverage listed. For back-up purposes, each WAFC should have the capability to produce SIGWX for all areas of coverage.
- Note:- The responsibilities of RAFCs Brasilia, Buenos Aires, Dakar, Las Palmas, Melbourne, Nairobi, New Delhi, Tokyo and Wellington will be progressively transferred to the WAFC London and WAFC Washington in accordance with AFI/7 Recommendation 7/10 and ASIA/PAC Air Navigation Planning and Implementation Regional Group (APANPIRG) Recommendation 7/19 and CAR/SAM Regional Planning and implementation Group (GREPECAS) Conclusion 8/24)*
- 8.5 The projection of the charts and their areas of coverage should be as indicated in Charts MET 3, 4 and 5 associated with Table MET 5; their scale should be 1:20 x 10⁶, true at 22.5⁰ in the case of charts in the Mercator projection, and true at 60⁰ in the case of charts in the polar stereo graphic projection [AFI/7 (Rec. 7/12)].
- 8.6 WAFS products should be disseminated by WAFC London using the satellite distribution system (SADIS)* covering the reception area shown in Chart COM ... (INTELSAT 604 coverage). To fulfill the requirements of long distance flights, transmission of WAFS products should be completed not later than 11 hours before valid time.
- 8.7 The amendment service to the WAFS products issued by WAFC London should be by means of abbreviated plan language messages disseminated through SADIS.
- 8.8 Each State should make the necessary arrangements to receive and make full operational use of WAFS products issued by WAFC London. FASID Table MET 7 provides the status of authorized access by SADIS users to the satellite broadcast and location of the operational VSATS.

* Until 2005 WAFC London will also continue to broadcast WAFS products and amendments by HF radio facsimile.

**PLAN DE TRANSITION ET PROCÉDURES VERS
LA PHASE FINALE DU WAFS, RÉGION AFI**

1. Le transfert des responsabilités des RAFC aux WAFS est une décision des groupes régionaux de planification. Au moment où la qualité et la précision des prévisions SIGWX seront jugées acceptables pour la planification des vols, la coordination sera effectuée pour le transfert des responsabilités pour les cartes de prévisions SIGWX des RAFC aux WAFS.
2. Les modalités de transfert des responsabilités des prévisions SIGWX de niveau supérieur ainsi que les niveaux moyens spécifiques des RAFC de Dakar, Las Palmas et Nairobi aux WAFS de Londres, seront comme suit :
 - a) Le tableau ci-dessous donne une indication du calendrier pour la fourniture à titre de test de prévisions SIGWX de niveau supérieur ainsi que les dates auxquelles les cartes seront supposées exploitables.

ZONE DE LA CARTE LE WAFS RESPONSABLE	DATE DU COMMENCEMENT DE PRODUCTION DE LA CARTE TEST	DATE CIBLE INDIQUANT QUE LA CARTE EST EXPLOITABLE
LONDON	1 Juillet 2000	2 Janvier 2002

- b) Les cartes expérimentales seront transmises et marquées comme "cartes test pas pour l'exploitation" par diffusion satellite des produits du WAFS (SADIS.)
- c) Les RAFC de Dakar et Nairobi sont encouragés si possible à donner leurs comptes rendus sur la qualité et la précision des prévisions. Les États de la zone de service du RAFC souhaitant faire des comptes rendus sont requis de les soumettre directement au WAFS de Londres et/ou par l'intermédiaire du RAFC. Les comptes rendus à adresser au WAFS de Londres peuvent être envoyés selon les moyens de communication suivants :
 - i) courrier électronique à adresser à: RPAPTON@METO.GOV.UK
 - ii) télécopie N°: 441344 854400 à l'attention de ; et/ou
 - iii) téléphone N°: 44 1344 856436
- d) Un formulaire d'évaluation aidant à clarifier les comptes rendus à recevoir est donné en annexe au plan de transition.
- e) Le WAFS de Londres contactera respectivement le RAFC de Dakar et celui de Nairobi au début des tests et à des périodes appropriées pour discuter des comptes rendus requis.
- f) Quand les cartes SIGWX produites par le WAFS de Londres pour les RAFC de Dakar et Nairobi seront jugées satisfaisantes en qualité et précision, alors la coordination commencera pour le transfert des responsabilités, entre les RAFC, le WAFS et les Bureaux Régionaux de Dakar et Nairobi. Une durée minimum de 120 jours de notification d'acceptation de responsabilités de SIGWX est requise pour le transfert définitif.
- g) La période des tests devra se poursuivre pour une durée maximale de 6 mois.
- h) Dans le cas où les RAFC ne seraient pas d'accord avec le WAFS sur l'acceptation des produits expérimentés, alors l'OACI devrait arbitrer.

**SADIS STRATEGIC ASSESSMENT TABLES
CURRENT AND PROJECTED OPMET DATA VOLUMES 1998-2002**

**ICAO REGION:
MAIN ROUTING(S):**

TABLE 1

E.G. CAPSIN AND AFTN/GTS/SADIS TWO-WAY)

	CURRENT 1999	Projected 2000	Projected 2001	Projected 2002	Projected 2003
ALPHANUMERIC OPMET DATA					
Number of FC bulletins issued per day	82	90	95	100	100
Average number of stations per FC BULLETIN	8	8	8	8	8
Number of FT bulletins issued per day **	245	300	350	500	500
Average number of stations per FT bulletin	6	6	6	6	6
Number of SA bulletins issued per day	322	400	450	500	600
Average number of stations per SA bulletin	18	15	15	15	15
Number of SP bulletins issued per day	0	-	-	-	-
Number of SIGMET bulletins issued per day	10	15	20	25	30
(WS, WV and WC) for relevant FIRS					
OTHER OPMET DATA					
Number of other bulletins issued per day					
(please specify header(s))					
Average number of stations per bulletin					
TOTALS					
Total number of OPMET bulleting per day	669	805	915	1125	1230
Average size of OPMET bulletin (bytes)	500	500	500	500	500
TOTAL ESTIMATED OPMET DATA VOLUME PER DAY (BYTES)	335K	425K	457K	562.5K	615K

(* 1 octet : 8 bits = 1 byte = 1 character) ** = number of unique abbreviated header lines

CURRENT AND PROJECTED OPMET DATA VOLUMES 1998-2002

ICAO REGION:

MAIN ROUTING(S):

*DEPENDS ON OUTCOME OF APIRG & WAFSSG

TABLE 2

T4 FACSIMILE CHART INVENTORY	CURRENT 1999	Projected 2000	Projected 2001	Projected 2002	Projected 2003
Header number/Chart name					NAIROBI
Time of issue of chart (UTC)	0400, 1000, 1600, 2200	0400, 1000, 1600, 2200	0400, 1000, 1600, 2200	*SEE	BUFR
Average size of chart (bytes)	100K	100K	100K		
Chart type (e.g. wind/temp/SIGWX)	SIGWX	SIGWX	SIGWX	*SEE	BUFR
Chart level (FL range or medium/high level)	SWL/SWM	SWL/SWM	SWL/SWM		
Validity time of chart VT (UTC)	12.18, 00.06	12.18, 00.06	12.18, 00.06		
Header number/Chart name					DAKAR
Time of issue of chart (UTC)	0	?		*SEE	BUFR
Average size of chart (bytes)	0	?			
Chart ape (e.g. wind/temp/SIGWX)	0	?		*SEE	BUFR
Chart level (FL range or medium/high level)					
Validity time of chart VT (UTC)					
TOTALS					
Total numbe of T4 charts issued per day	4				
Average size of each chart (bytes)	100K				
TOTAL ESTIMATED T4 CHART DATA VOLUME PER DAY (bytes)	400				

(Levels: medium FL 100-250, high >FL250)

(*1 octet = 8 bits = 1 byte = 1 character)

**SADIS STRATEGIC ASSESSMENT TABLES
CURRENT AND PROJECTED OPMET DATA VOLUMES 1998-2002**

ICAO REGION:

TABLE 3

MAIN ROUTING(S):

***DEPENDS ON OUTCOME OF APIRG & WAFSSG**

BUFR SIGWX MESSAGES	CURRENT 1999	Projected 2000	Projected 2001	Projected 2002	Projected 2003
WMO Header *DAKAR					
Time(s) of issue of data (UTC)	0			07.13, 19.01	"
Average size of message (bytes)				15k	"
Data level (e.g. FL range of low/medium/high level)				SWM/SWH	"
validity time(s) of data VT (UTC)				12.18, 00.06	"
WMO Header *PRETORIA					
Time(s) of issue of data (UTC)	0			07.13, 19.01	"
Average size of message (bytes)				15K	"
Data level (e.g. FL range or low/medium/high level)				SWM/SWH	"
Validity time(s) of data VT (UTC)				12.18, 00.06	"
WMO Header *NAIROBI					
Time(s) of issue of data (UTC)	0			07.13, 19.01	"
Average size of message (bytes)				15K	"
Data level (e.g. FL range or low/medium/high level)				SWM/SWH	"
Validity time(s) of data VT (UTC)				12.18, 00.06	"
TOTALS	0			12	36
Total number of BUFR messages per day	0			+12	+36
Average size of each message (bytes*)	0			15K	15
TOTAL ESTIMATED VOLUME OF BUFR MESSAGES PER DAY (bytes)	0			+180K	+540K

(* 1 octet : 8 bits = 1 byte = 1 character) (low level< FL 100 medium level: FL100-250, high level > FL250)

+BY TWO-WAY VSATS

*

CURRENT AND PROJECTED BUFR DATA VOLUMES 1998-2002**TABLE 4****ICAO REGION:****MAIN ROUTING(S):**

BUFR SIGWX MESSAGES	CURRENT 1999	Projected 2000	Projected 2001	Projected 2002	Projected 2003
WMO Header					
Time(s) of issue of data (UTC)					
Average size of message (byte)					
Data level (e.g. FL range of low/medium/high level)					
validity time(s) of data VT (UTC)					
WMO Header					
Time(s) of issue of data (UTC)					
Average size of message (bytes)					
Data level (e.g. FL range or low/medium/high level)					
Validity time(s) of data VT (UTC)					
WMO Header					
Time(s) of issue of data (UTC)					
Average size of message (bytes)					
Data level (e.g. FL range or low/medium/high level)					
Validity time(s) of data VT (UTC)					
TOTALS					
Total number of BUFR messages per day					
Average size of each message (bytes*)					
TOTAL ESTIMATED VOLUME OF BUFR MESSAGES PER DAY (bytes)					

(* 1 octet : 8 bits = 1 byte = 1 character) (low level < FL 100 medium level: FL100-250, high level > FL250)

CURRENT AND PROJECTED BUFR DATA VOLUMES 1998-2002

(Subject to statement of an operational requirement)

ICAO REGION:

MAIN ROUTING(S):

RELEVANT NOTAMS & AIP CHARTS

AIS - (Subject to statement of an operational requirement)	CURRENT 1999	Projected 2000	Projected 2001	Projected 2002	Projected 2003
ALPHANUMERIC AIS DATA (e.g. NOTAMs)					
Bulletin type: NOTAM/ASHTAMS				NOTAM	NOTAM
Number of bulletins issued per day	NO			100	300
Average size of each bulletin (bytes*)				400	400
Bulletin type:	REQUIREMENT				
Number of bulletins issued per day					
Average size of each bulletin (bytes*)					
CHART AIS DATA (e.g. AIP CHARTS)					
Header number/Chart type (e.g. AIP)				AIP	AIP
Time(s) of issue of chart (UTC)				2	4
Average size of chart (bytes*)				100	100
Validity time of chart VT (UTC)	NO				
Header number/Chart type (e.g. AIP)					
Time(s) of issue of chart (UTC)	REQUIREMENT				
Average size of chart (bytes*)					
Validity time of chart (VT) (UTC)					
TOTALS					
Total number of AIS bulletins per day					
Average size of AIS bulletins (bytes)					
Total number of AIS charts issued per day					
Average size of AIS Chart (bytes)					
TOTAL ESTIMATED VOLUME OF AIS DATA PER DAY (bytes)				240K	520K

(* 1 octet = 8 bits = 1 character = 1 byte)

CONCEPT INITIAL DE LA STRATÉGIE RELATIVE AU GNSS POUR LA RÉGION AFI

Introduction

1. La stratégie relative au GNSS pour la Région AFI a pour but de définir une trajectoire évolutive en vue du remplacement des aides à la navigation au sol, à savoir les VOR/DME/ILS/NDB, en faisant en sorte que les facteurs opérationnels et autres, tels la nécessité d'un rapport coûts-avantages positif, soient pris en considération.
2. La stratégie relative au GNSS pour la Région AFI part du principe de l'existence d'un GNSS qui satisfasse aux paramètres spécifiés pour chaque phase du déploiement. Elle n'évalue pas la configuration des systèmes GNSS en elle-même, ni les avantages et inconvénients que présentent les diverses stratégies de déploiement.

Considérations d'ordre général

Les systèmes de navigation par satellite et au moyen d'aides au sol devront nécessairement coexister pendant un certain temps. Etant donné que l'exploitation de deux systèmes n'est pas économique, les utilisateurs et les fournisseurs devront coopérer pour réduire autant que faire se peut la durée de la période de transition, en tenant dûment compte des principes suivants:

- le niveau de la sécurité ne sera pas diminué pendant la transition;
- avant l'expiration de la période de transition, les services reposant sur le GNSS doivent être pleinement conformes aux paramètres de précision, de disponibilité, d'intégrité et de continuité pour toutes les phases du vol;
- pendant la transition, les niveaux de fonctionnalité évolueront graduellement ;
- à chaque étape du déploiement, il sera tiré parti au niveau de l'exploitation des possibilités qui s'offriront ;
- les méthodes d'application tiendront pleinement compte des répercussions pour la sécurité de toute limitation fonctionnelle ;
- il faudra informer suffisamment à l'avance les utilisateurs de la nécessité de s'équiper à nouveau avant que les systèmes au sol ne soient mis hors service.

Fonctionnalité évolutive

Phase I (court terme), jusqu'en 2003 : *informations supplémentaires sur la couverture - de santé de la constellation GPS fournies par les satellites GEO*

- Cette phase autorisera l'utilisation du GNSS en tant que principal moyen de navigation pour la navigation en route et les TMA, et en tant que moyen de navigation complémentaire pour les approches classiques (NPA). L'infrastructure au sol reste inchangée.
- Un banc d'essai AFI du GNSS sera mis en oeuvre pour valider les objectifs et les algorithmes de correction différentielle des Phases II et III.

Phase II (moyen terme) 2003 - 2008 : *le dispositif NPV-1 et une précision verticale de 20 m seront disponibles à tout point de la Région AFI, grâce au déploiement d'un réseau de stations RIM dans toute la Région.*

- Cette phase autorisera:
 - a) phase en route : **capacité** suffisante pour répondre aux besoins de navigation en route en tout point de la Région AFI; le GNSS est approuvé comme système unique pour la navigation en route
 - c) phase d'approche et d'atterrissage : capacité suffisante pour des approches et des atterrissages classiques dans l'ensemble de la Région AFI
2. Pendant la Phase II, une infrastructure au sol à système de renforcement satellitaire (SBAS) sera mise en place dans la Région AFI; les aides à la navigation en route seront progressivement supprimées. Le VOR/DME et l'ILS continueront d'être disponibles dans les régions terminales et aux aérodromes.

Phase III (long terme), 2008 et au-delà : *le système de renforcement satellitaire (SBAS) de CAT I sera disponible aux emplacements où l'analyse des données MET historiques ou bien les caractéristiques de trafic justifient le besoin. Le système de renforcement à base de stations sol (GBAS) répondra aux autres besoins. Cela nécessitera le déploiement de stations RIM supplémentaires dans la Région AFI. Il est par ailleurs présumé qu'au moins deux constellations de satellites de navigation seront disponibles.*

- a) Pendant la Phase III, l'ILS CAT I sera retiré. Lorsque des besoins ILS CAT II/III auront été confirmés, ils seront maintenus à moins que le progrès technique apporte la démonstration que le GNSS peut y répondre ;
- b) Le plan de retrait de l'ILS devrait garantir la disponibilité d'un ILS à une distance

d'au moins 500 NM. Ce réseau réduit d'ILS de secours restera en place aussi longtemps qu'il le faudra et jusqu'à ce qu'un niveau de confiance suffisant puisse être placé dans le GNSS en tant que seul moyen de navigation pour les approches et les atterrissages de CAT I.

3. Les VOR/DME de région terminale seront aussi progressivement supprimés pendant la Phase III dans le contexte d'un plan de retrait coordonné des ILS/VOR/DME, prévoyant la disponibilité simultanée des deux types de moyens de navigation à différents emplacements.

Questions institutionnelles

- a) Les Phases II et III de la stratégie AFI relative au GNSS nécessiteront le déploiement de composantes du GNSS propres à la Région AFI. Afin de réduire au minimum les dépenses associées au déploiement et à l'utilisation de ces composantes, la Région AFI devrait chercher à conclure des accords de coopération avec les fournisseurs de systèmes des régions limitrophes, visant à une utilisation conjointe des composantes du GNSS, si cela est faisable, économique et efficace.
- b) Dans l'intervalle, les modalités d'installation et de recouvrement des dépenses afférentes aux installations et services multinationaux, à savoir essentiellement aux stations RIM, dans quelques Etats AFI, doivent être étudiées sans délai de façon que le déploiement puisse être entrepris dès que cela sera techniquement faisable.

APPENDICE : LACUNES/CARENES DANS LE CHAMP AOP
(Réf. : Plan de navigation aérienne - Région Afrique-Océan indien)

Identification		Lacunes				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du 1er compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
Clôtures et éclairage de sûreté AFI/7 Conc. 4/2 et 4/9 Annexe 14 Vol I, para. 8.4.1 - 8.4.3	Angola/ Luanda	Clôture défailante à certains endroits. Aéroport entouré de taudis.	1995	D	Contrôle d'accès impossible.	Réparer la clôture en utilisant des matériaux appropriés. Introduire des patrouilles pour faire la ronde	ENANA		U
	Bénin/ Cotonou	Clôture d'aérodrome inadéquate	1998	D	Contrôle d'accès impossible.	Achèvement de la clôture nécessaire.	DAC		A
	Cameroun/ Douala	Clôture d'aérodrome inachevée	1993	D	Accès aux aires de manoeuvre par des personnes non autorisées.	Achèvement de la clôture nécessaire.	DAC/ADC		A
	Tchad/ N'djamena	Clôture insuffisante	1998	D	Accès aux aires de manoeuvre par des personnes non autorisées.	Achèvement de la clôture nécessaire	DAC/ANAT		U
	Côte d'Ivoire/ Abidjan	Clôture d'aérodrome inachevée.	1998	D	Clôture en cours de construction	Achèvement de la clôture nécessaire	SODEXAM/ ANAC/ AERIA	1999	A
	Congo/ Brazzaville	Clôture insuffisante	1993	D	Contrôle insuffisant des personnes qui se déplacent sur les aires de manoeuvre.	Réparation majeure de la clôture nécessaire	ANAC	2000	A
	R.D. du Congo/ Kinshasa	Clôture d'aérodrome inachevée	1998	D	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées.	Réparation majeure de la clôture nécessaire	RVA		A

Identification		Lacunes				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du 1er compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Gabon/ Libreville	Clôture insuffisante	1999	D	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées.	Réparation majeure de la clôture nécessaire	SGAC		A
	Guinée Bissau/ Bissau	Clôture d'aérodrome inadéquate	1993	D	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées.	Réparation majeure de la clôture nécessaire	ENAG		A
	Mauritanie/ Nouakchott	Clôture d'aérodrome inadéquate.	1996	D	Contrôle des personnes et des animaux insuffisant.	Nouvelle clôture en béton installée mais pas entièrement adéquate	SAM		A
	Niger/ Niamey	Clôture d'aérodrome inadéquate.	1992	D	Clôture en cours de construction	Les mesures correctives ne sont pas entièrement adéquates.	DAC/ ASECNA	1999	A
	Nigéria/ kano	Clôture d'aérodrome inadéquate.	1999	D	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées et des animaux.	Les efforts déployés s'avèrent insuffisants.	FAAN	2000	A
	Nigéria/ Lagos	Clôture d'aérodrome inadéquate.	1993	D	Aérodrome entièrement perméable.	Réparation majeure de la clôture nécessaire. Prévoir portails pour accès à la zone d'approche.	FAAN	1999	A
	Sierra Léone/ Freetown	La clôture n'existe pas sur plus de la moitié du pourtour.	1993	D	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées.	Situation à évaluer après les troubles civils.	SLAA		A
	Somalie/ Mogadiscio	Clôture d'aérodrome inadéquate	1995	D	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées.	Réparation majeure de la clôture nécessaire	Non disponible		A

Identification		Lacunes				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du 1er compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Tanzanie/ Dar-es- salaam	Clôture d'aérodrome inadéquate	1993	D	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées.	Réparer la clôture en utilisant des matériaux appropriés, réparer la d'enceinte et améliorer les rondes des patrouilles.	DA		A
Lutte contre le risque aviaire AFI/7 Conc. 4/2 et 4/7 Annexe 14, Vo. I, para. 9.5.1 - 9.5.3	Angola/ Luanda	Lutte contre le risque aviaire insuffisante.	1998	D	Présence de graines à proximité des aires de manoeuvre. Développement de l'habitat spontané à proximité de l'aéroport.	Appliquer des mesures de réduction du risque aviaire et les suivre. G e s t i o n d e l'environnement autour de l'aéroport nécessaire.	ENANA		A
	Bénin/ Cotonou	Le mécanisme de lutte contre le risque aviaire est insuffisant.	1998	D		Prendre des mesures de réduction du risque aviaire et les suivre.	DAC		A
	Burkina Faso/Ouga- dougou	Le mécanisme de lutte contre le risque aviaire est insuffisant.	1998	D		Appliquer des mesures réduction du risque aviaire et les suivre.	DAC		A
	Tchad/ N'Djamena	Poursuivre les mesures de lutte contre le risque aviaire.	1996	D		Equipements destinés à réduire le nombre d'oiseaux actuellement disponibles, organisation en cours.	ANAC/DAC		A
	R.D. du Congo/ Kinshasa	Les mesures de lutte contre le risque aviaire sont insuffisantes.	1998	D		Appliquer des mesures réduction du risque aviaire et les suivre.	RVA		A
	Gabon/ Libreville	Mesures de lutte contre le risque aviaire nécessaires	1996	D		Mesures de lutte contre le risque aviaire en cours.	SGAC		A
	Libye/ Benghazi	Mesures de lutte contre le risque aviaire nécessaires.			S		Prendre des mesures de réduction du risque aviaire et les suivre.	NCAA	

Identification		Lacunes				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du 1er compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Libye/ Tripoli	Mesures de lutte contre le risque aviaire nécessaires.		S		Prendre des mesures de réduction du risque aviaire et les suivre.	NCAA		U
	Mali/ Bamako	Mesures de lutte contre le risque aviaire nécessaires.	1998	S		Prendre des mesures de réduction du risque aviaire et les suivre. C/R d'impacts d'oiseaux à signaler pour IBIS.	DNAC		U
	Soudan/ Khartoum	Mesures de lutte contre le risque aviaire nécessaires	1993	S		Mesures de lutte contre le risque aviaire à mettre en oeuvre.	NCAA		A
	Ouganda/ Entebbe	Mesures de réduction du risque aviaire nécessaires.	1997	D	De nouvelles mesures ont été mises en oeuvre. Aéroport situé dans un environnement plein d'oiseaux et entouré de grandes étendues d'eau où s'exerce une intensité activité de pêche.	La mise en oeuvre des recommandations de l'étude ornithologique commence à porter des fruits. Suivre l'évolution. Faire les compte-rendus pour IBIS.	CAA Ouganda	Continu	A
Sauvetage et lutte contre l'incendie AFI/7 Conc. 4/2 et 4/7 Annexe 14, Vol. I, para. 2.11.1-2.11.4 et 9.2.1-9.2.33	Angola/ Luanda	Services de lutte contre l'incendie et de sauvetage inadéquats.	1998	D	Catégorie 9 requise non assurée. Moyens de communication et équipements de sauvetage inadéquats.	Investissements financiers nécessaires	ENANA		A
	R.D. du C o n g o / Kinshasa	SSIS : Améliorations majeures requises	1997	D		Acheter de nouveaux véhicules et accessoires de lutte contre l'incendie Formation et recyclage du personnel. Projet OACI/PNUD en cours.	RVA		U

Identification		Lacunes				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du 1er compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Libéria/ Monrovia	SSIS : inadéquat	1996	D		La situation fait l'objet d'une surveillance de la part de l'OACI. Des mesures sont en train d'être prises par l'OACI et le PNUD	DAC		U
	Somalie/ Mogadiscio	SSIS pratiquement inexistant	1995	S		Mettre en place un nouveau service de sauvetage et de lutte contre l'incendie à l'aéroport de Mogadiscio	Non disponible		U
	Tanzanie/ Dar es salaam	SSIS : Améliorations majeures requises.	1996	D	Catégorie 9 requise non assurée. Moyens de communication des véhicules incendie et équipements de sauvetage insuffisants.	Révision générale du service SSIS. Acheter de nouveaux véhicules de lutte contre l'incendie et de nouveaux équipements de sauvetage pour satisfaire la couverture exigée dans le Plan AFI. Formation et motivation du personnel.	DA		A
	Tanzanie/ Kilimanjaro	SSIS : Améliorations majeures requises.	1996	D	Catégorie 9 requise non assurée. Moyens de communication des véhicules incendie et équipements de sauvetage insuffisants.	Révision générale du service SSIS. Acheter de nouveaux véhicules de lutte contre l'incendie et de nouveaux équipements de sauvetage pour satisfaire la couverture exigée dans le Plan AFI. Formation et motivation du personnel.	KADCO		A

Identification		Lacunes				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du 1er compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
Résistance de la chaussée AFI/7 Conc. 4/4 et 4/10 Annexe 14, Vol. I, para. 2.6.1 - 2.6.8	Angola/ Luanda	Taxiway parallèle à la piste 23 requis. Besoin de resurfacement de la piste et de stabilisation des accotements et du prolongement dégagé. Surface d'aire de stationnement inégale.	1998	D	Retards inévitables. Vibrations de l'avion pendant le roulage. Risque d'ingestion de gravats.	Nécessité de développement d'un plan directeur et d'un dossier de financement correspondant.	ENANA		A
	Cameroun/ Yaoundé	Qualité du freinage insatisfaisante lorsque la piste est humide.	1998	D	Caractéristiques de frottement de la piste non publiée. Enlèvement des dépôts de caoutchouc en cours.	Mesurer et promulguer le coefficient de frottement. Besoin d'enlever les dépôts de caoutchouc.	ADC/DAC		A
	Tchad/ N'Djamena	Surface piste dégradée. Importants dépôts de caoutchouc sur la piste.	1998	D	Piste présentant des nids de poule.	Réhabiliter la chaussée. Besoin d'enlever les dépôts de caoutchouc.	ANAT/DAC		U A
	Congo/ Brazzaville	Force portante de la piste inadéquate.	1998	D		Réhabilitation de la chaussée requise.	ANAC		U
	R.D. du Congo/ Kinshasa	Surface piste inégale. Problème de force portante sur la piste principale. Surface aire de stationnement dégradée, spécialement aux postes P12 et P13.	1998	D	Irrégularités de surfaces de la piste dues aux battements des dalles et aux nombreuses fissures. Risque de dégâts aux aéronefs.	Programme de réhabilitation de la chaussée à mettre en place.	RVA		U
	Guinée Bissau/ Bissau	Dimensions et force portante de l'aire de stationnement insuffisantes.	1999	D		Extension et réhabilitation des chaussées de l'aire de stationnement nécessaires	DCA		A

Identification		Lacunes				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du 1er compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Nigéria/ Kano	Importantes ondulations et rugosités sur la première moitié de la piste 06.	1998	D		Réhabilitation de la chaussée à mettre en place.	FAAN		U
Plan d'urgence Annexe 14, Vol. I, para. 9.1.1-9.1.9	Angola/ Luanda	Pas de plan d'urgence d'aérodrome. Il n'existe pas de plan quadrillé.	1995	S D	Documentation OACI non utilisable en raison des problèmes de langue.	Elaborer un plan d'urgence. Organiser un exercice d'urgence complet.	ENANA		A
	R.D. du Congo	Le plan d'urgence a besoin d'être actualisé.	1997	D		Actualiser le plan existant.	RVA		A
	Guinée Equatoriale/ Malabo	Pas de plan d'urgence d'aérodrome	1993	S		Le projet est en train d'être révisé.	ASECNA		A
	Guinée Bissau/ Bissau	Pas de plan d'urgence d'aérodrome.	1993	S		Elaborer un plan d'urgence d'aéroport. Organiser un exercice complet d'urgence.	DGAC		A
	Libéria/ Monrovia	Pas de plan d'urgence d'aérodrome.	1996	S		Elaborer le plan. Organiser un exercice d'urgence.	DCA		A
	Sao Tomé et Principe/ Sao Tomé	Pas de plan d'urgence d'aérodrome.	1993	S		Elaborer un plan d'urgence et organiser des exercices à des intervalles réguliers	DCA		A
	Somalie/ Mogadiscio	Pas de plan d'urgence d'aérodrome.	1995	S		Elaborer un plan d'urgence. Organiser un exercice complet d'urgence	non disponible.		A

Identification		Lacunes				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du 1er compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
Objets étrangers sur les aires de manoeuvre. AFI/7 Conc. 4/4 Annexe 14, Vol. I, para 2.9.1 - 2.9.3	Angola/ Luanda	Objets étrangers sur les aires de manoeuvre.	1995	D	Risque de dégâts aux moteurs d'avions par ingestion de sable.	Créer un comité de sécu- rité de l'aire de piste. Acheter une balayeuse de chaussée.	ENANA		A
	Mozambi- que/Maputo	Sables sur voie de circulation.	1998	D	Risque de dégâts aux moteurs d'avions par ingestion de sable.	Elaborer un programme d'enlèvement du sable. Acquérir une balayeuse si nécessaire.	NCAA		A
Alimentation électrique AFI/7 Conc. 4/2 et 4/8 Annexe 14, Vol. I, para. 9.4.1 - 9.4.27	Angola/ Luanda	Alimentation élec- trique principale défaillante.	1995	D	Malgré les importants moyens de secours mis en place, l'alimentation électrique demeure peu fiable.	Négocier avec le fournisseur de l'électricité principale pour une meilleure fiabilité.	ENANA		A
	Guinée Bissau/ Bissau	Alimentation électrique auxiliaire inadéquate.	1993	D		Réhabilitation de l'alimentation électrique auxiliaire requise.	DGCA		A
	Kenya/ Mombasa	Alimentation électrique principale et auxiliaire défaillante.	1998	D	Effets néfastes sur les aides à la navigation et les moyens de communication.	Négocier avec le fournisseur de l'électricité principale pour fiabilité. Rénovation des systèmes d'alimentation électrique auxiliaire.	KAA		A
	Somalie/ Mogadiscio	Alimentation électrique insuffisante.	1995	D			Non disponible		A

Identification		Lacunes				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du 1er compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Tanzanie/ Dar es salaam	Alimentation électrique principale insuffisante. Alimentation électrique de secours insuffisante.	1996	D	Fréquences instabilités de l'alimentation électrique ayant un effet néfaste sur la fiabilité des aides à la navigation et les moyens de communication.	Négocier en vue d'obtenir une nouvelle alimentation électrique principale. Mettre en place un programme planifié d'entretien.	DA		A
	Tanzanie/ Kilimanjaro	Alimentation électrique principale insuffisante. Alimentation électrique de secours insuffisante	1996	D	Câblage vétuste nécessitant d'être remplacé.	Nouvelle sous-station d'alimentation électrique principale. Réhabiliter l'alimentation électrique secondaire. Mettre en place un programme planifié d'entretien	KADCO		A
Mise en oeuvre des aides visuelles. AFI/7 Conc. 4/1 Annexe 14, Vol. I, Chapitre 5	Angola/ Luanda	Approche NDB sans DME. Balise lumineuse d'approche de voie de circulation et d'aire de stationnement inadéquat. Feux de seuil inopérants Mise en oeuvre d'APAPIS sur piste 23 uniquement. Toutes les marques ternes.	1998	D	Balise lumineuse PA1 requis sur piste 25 PAPI requis sur piste 05/23 et 25	Rénovation nécessaire des aides lumineuses. Les marques ont besoin d'être repeintes	ENANA		A
				D					A
				S					A
				D					A
	Bénin/ Cotonou	PAPI non disponible.	1999	S	Mauvais guidage des pilotes.	Installer un PAPI tel que prévu au Plan AFI.	ASECNA		A
	Cameroun/ Yaoundé	Toutes les marques effacées. Carte d'obstacle OACI non disponible.	1998 1998	D S	Mauvais guidage des pilotes.	Les marques ont besoin d'être repeintes. Elaborer une carte d'obstacles OACI et publier.	ADC DAC/ADC		A

Identification		Lacunes				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du 1er compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Côte d'Ivoire/ Abidjan	Balisage lumineux d'approche inadéquat. Mise en oeuvre d'APAPIS sur RWY21 uniquement.	1998	D		Rénovation nécessaire des aides lumineuses. PAPI requis sur piste 03 suivant les disposition du Plan régional de navigation aérienne. Les marques ont besoin d'être repeintes.	ASECNA/ AERIA		A
		Toutes les marques ternes.	1998						B
	Djibouti/ Djibouti	Feux de seuil inopérant. Balisage de voie de circulation inadéquat. Marques ternes.	1999	D	Mauvais guidage des pilotes. Plusieurs lampes manquant.	Réhabilitation nécessaire des aides lumineuses et mise en palce d'un programme de maintenance. Marques à repeindre.			A
	R.D. du Congo/ Kinshasa	Marques de piste inadéquats. Mise en oeuvre des marques ne répond pas aux spécifications. Balisage lumineux d'approche et de bord de piste inadéquat	1998	D	Mauvais guidage du pilote. Plusieurs ampoules manquant.	Nouvelles marques ont besoin d'être peintes conformément aux spécifications de l'Annexe 14. Rénovation nécessaire des aides lumineuses.	RVA		U
	Guinée Bissau/ Bissau	Aides lumineuses inadéquates.	1993	D	Mauvais guidage des pilotes.	Rénovation nécessaire des aides lumineuses.	DGAC		A
	Nigéria/ Kano	Balisage de seuils et d'extrémités de piste 06/24 insuffisant. Balisage de bord de twy inexistants. PAPI nécessitant une calibration. Les marques de piste ne sont pas bien visibles.	1998	D	Mauvais guidage des pilotes Les pilotes se plaignent du mauvais alignement.	Rénovation nécessaire des aides lumineuses. Mettre en place un programme d'entretien.	FAAN		U
			1998	S					B
			1998	D				Calibrer le PAPI.	
			1998	D		Les marques ont besoin d'être repeintes.			B

Identification		Lacunes				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du 1er compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Nigéria/ Lagos	Balisage lumineux du twy inadéquat. Balisage du virage grande vitesse défaillant. Pas de balisage d'approche en 01L et 01R. Intensité des feux d'approche piste 19R non contrôlable depuis la tour. Feux de bord de piste 19L inopérant. Marques de la piste ternes.	1998 1998 1998 1998 1998	D	Balisage de la voie de circulation nécessaire. Plaintes fréquentes d'éblouissement des pilotes par les feux d'approche Première moitié seulement balisée.	Elaboration des plans pour rénovation nécessaire. Marques à repeindre.	FAAN		A
	Nigéria/ Port Harcourt	Balisage lumineux d'approche piste 21 non fiable. Balisage de piste déficient. Toutes les lampes sur le premier quart de la piste sont hors-service. Pas de balisage de la voie de circulation. PAPI inutilisable. Marques de piste ternes.	1998 1998 1998 1998	D D S D D	Mauvais guidage des pilotes.	Rénovation nécessaire des aides lumineuses. Marques à repeindre.	FAAN		A
	Rwanda/ Kigali	Balisage d'approche non opérationnelle Balisage de voie de circulation et d'aire de stationnement inadéquat. Marques non visibles.	1998	D D D	Mauvais guidage des pilotes.	Réhabilitation de l'ensemble du balisage lumineux. Les marques doivent être repeintes.	Régie de Aéroports	1999	U A B

Identification		Lacunes				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du 1er compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Sierra Léone/ Freetown	50% seulement des feux de bord de piste sont disponibles. Les marques sont effacées.	1993	D D	Mauvais guidage des pilotes.	Réhabilitation du balisage lumineux de piste. Repeindre les marques. Réévaluation des dommages causés par la guerre à tout le système d'éclairage.	SLAA		U B
	Somalie/ Mogadiscio	Le VASIS ne fonctionne pas. Les marques sont totalement effacées.	1995	D D	Mauvais guidage des pilotes	Evaluation des dommages causés par la guerre à tout le système d'éclairage.	Non disponible		A
	Soudan/ Khartoum	Le VASIS ne fonctionne pas.	1993	D	Mauvais guidage des pilotes	Mise en oeuvre de nouveaux équipements (PAPI) suivant le plan AFI.	NCAA		A
	Tanzanie/ Dar es salaam	Balisage d'approche ne fonctionnant que partiellement. Balisage de seuil de piste, de twy et d'aire de stationnement inadéquat. Marques ternes.	1999	D D	Mauvais guidage du pilote.	Rénovation des aides lumineuses et mise en place d'un programme de maintenance. Marques à repeindre.	DA.		A B
	Tanzanie/ Kilimanjaro	50% des feux de piste ne fonctionnent pas. Balisage de voie de circulation, de seuil de piste et d'approche inadéquat. Eclairage de l'aire de stationnement insuffisant. Les marques sont ternes.	1996	D D	Mauvais guidage des pilotes.	Rénovation de l'ensemble du balisage lumineux de piste et mise en place d'un programme d'entretien. Marques à repeindre.	KADC.O	1999	A B

Identification		Lacunes				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du 1er compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Zambie/ Lusaka	Balisage d'approche et de voie de circulation inadéquat.	1999	D	Mauvais guidage des pilotes.	Projet de rénovation du balisage lumineux en cours de réalisation.	ZNAACL	1999	A
	Zimbabwe/ Harare	Eclairage de l'aire de stationnement insuffisant. Marques ternes.	1999	D D	Projet de réhabilitation du balisage lumineux en cours.	Marques à repeindre.	Zimbabwe CAA	1999	A B
	Zimbabwe/ Victoria Falls	PAPI non mis en service.	1999	D	Mauvais guidage des pilotes.	Calibration et mise en service du PAPI avec NOTAM.	Zimbabwe CAA	1999	A

----- FIN -----

LACUNES/CARENCE DANS LE DOMAINE DU SERVICE FIXE AERONAUTIQUE

Explication des tableaux

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre S, D*	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité pour action **
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Notes* Etat de mise en oeuvre:

S = lacune
D = carence

**La Priorité de la mesure corrective de la lacune est fondée sur les critères d'évaluation de la sécurité suivants:

Priorité "U" = Besoins **urgents**, ayant une incidence **directe** sur la **sécurité** et exigeant l'application **immédiate** d'une mesure corrective.

Est besoin urgent tout spécification physique, matérielle, de performance, de personnel ou de procédures, l'application de laquelle est requise de toute urgence pour la sécurité de la navigation aérienne.

Priorité "A" = Besoin **prioritaire nécessaire** à la sécurité de la navigation aérienne.

Est besoin prioritaire tout spécification physique, matérielle, de performance, de personnel ou de procédures, l'application de laquelle est nécessaire pour la sécurité de la navigation aérienne.

Priorité "B" = Besoin de priorité **intermédiaire nécessaire** à la **régularité** et l'**efficacité** de la navigation aérienne.

Est besoin de priorité intermédiaire tout spécification physique, matérielle, de performance, de personnel ou de procédures, l'application de laquelle est jugée nécessaire pour la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

LACUNES/CARENES DANS LE DOMAINE DU SERVICE FIXE

1. RSFTA

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plan de RSFTA rationalisé AFI/7 Rec 9/7	Algérie Niger	Circuit principal Alger/Niamey	10/2/98	D	Manque de fiabilité	Améliorer la performance	Algérie ASECNA		U
	Angola Congo	Circuit Brazzaville Luanda	10/2/98	S		A mettre en oeuvre	Angola ASECNA		A
	Congo R.D. Congo	Circuit Brazzaville Kinshasa	10/2/98	S		Projet en cours	ASECNA RVA		A
	Congo Afrique du Sud	Circuit principal Brazzaville Johannesbourg	10/2/98	S	Tout le trafic de/vers l'Afrique Australe est bloqué	Accord pour louer un circuit par satellite conclu	Afrique du Sud ASECNA		U
	Ethiopie Djibouti	Circuit Addis Abeba/Djibouti	25/5/97	D	A améliorer	Mettre en oeuvre le circuit LTT	Ethiopie prête Djibouti	31/10/98	A

Appendice N au rapport sur le point 5 de l'ordre du jour

N-3

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective				
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Plan de RSFTA rationalisé AFI/7 Rec 9/7	Ethiopie Soudan	Circuit Addis Abéba/Khartoum	7/6/96	S	-	"	Ethiopie prête Soudan	31/10/98	A	
	Guinée Bissau Sénégal	Circuit Dakar/Bissau	10/2/98	S		Mettre en oeuvre un circuit LTT	Guinée Bissau ASECNA		A	
	Madagascar Afrique du Sud	Circuit Antananarivo/ Johannesburg	7/6/96	S	-	VSAT en cours de mise en oeuvre	ASECNA Afrique du sud	Prévu dans court terme	A	
	Madagascar Comores	Circuit Antanarivo/ Dzaoudzi	7/6/96	S	-	A améliorer	Mettre en oeuvre un circuit LTT	ASECNA Comores	Prévu à moyen terme	A
		Circuit Antananarivo/ Moroni	25/5/97	D						
	Madagascar Maurice	Circuit Antananarivo Maurice	25/5/97	D	A améliorer	VSAT en cours de mise en oeuvre	ASECNA Maurice	Prévu dans court terme	A	
	Burundi Tanzanie	Circuit Bujumbura Dar-es-Salaam	7/6/96	S	A améliorer	Mettre en oeuvre un circuit LTT	Burundi Tanzanie	31/3/98	U	
	Rwanda Tanzanie	Circuit Kigali Dar-es-Salaam	7/6/96	S	A améliorer	"	Rwanda Tanzanie	31/12/98	U	
	Kenya Congo	Circuit Brazzaville/ Nairobi	25/11/98	S		Mettre en oeuvre le VSAT	ASECNA Kenya	30/6/99	U	
Kenya Afrique du sud	Circuit Nairobi Johannesburg	7/6/96	S	Affecte tout le trafic de/vers l'Afrique australe	Mette en oeuvre le circuit LTT	Kenya Afrique du Sud	31/10/98	U		

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plan de RSFTA rationalisé AFI/7 Rec 9/7	Kenya Somalie	Circuit Nairobi Mogadiscio	"	S	SITA op. entre FICs	7/6/96	Kenya Somalie	A	A
	Afrique du sud Argentine (SAM)	Circuit Johannesburg Buenos Aires	"	S	-	"	Afrique du Sud Argentine	A	A
	Guinée Sierra Léone	Circuit Guinée Freetown	"	S	FIC en Guinée	"	Roberts FIR	A	
	Libéria Guinée	Circuit Roberts Conakry	"	D	Circuit Conakry/ Freetown op.	"	Roberts FIR	A	
	Tanzanie	Centre COM RSFTA	Dec. 95	D	En panne	Remplacement prévu	Tanzanie	U	

2. ATS/DS

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plan des circuits vocaux directs (DS) ATS AFI/7 Rec 9/9	Algérie Libye	Circuit Alger/Tripoli	"	S	-	Mettre en oeuvre le circuit LTF	Algérie Libye	31/10/98	U
	Algérie Niger	Circuit Alger/Niamey	10/2/98	D	A améliorer	A améliorer	Algérie Niger		U
	Algérie Sénégal	Circuit Alger/Dakar	1/4/98	S		Mettre en oeuvre le circuit LTF	Algérie ASECNA		A
	Angola Congo	Circuit Luanda/Brazzaville	"	S	PSTN utilisé via Inmarsat	Mettre en oeuvre le circuit LTF	Angola Congo	"	U
	Angola R.D. Congo	Circuit Luanda/Kinshasa	"	D	A améliorer	VSAT SADC en cours de mise en oeuvre	Angola R.D. Congo	"	U
	Angola Ghana	Circuit Luanda/Accra	"	S	Station Inmarsat utilisée de Luanda. Station Inmarsat disponible à Accra	Mettre en oeuvre le circuit LTF en utilisant station Inmarsat. Accra:233 21 238423	Angola Ghana	"	U
	Burundi Tanzanie	Circuit Bujumbura/ Dar-es-salaam	"	S	"	Mettre en oeuvre le circuit LTF via Nairobi	Burundi Tanzanie Kenya	"	U
	Burundi R.D. Congo	Circuit Bujumbura/ Goma	"	S	"	Mettre en oeuvre le circuit LTF	Burundi R.D. Congo	"	U

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plan des circuits vocaux directs (DS) ATS AFI/7 Rec 9/9	Tchad Soudan	Circuit Ndjamena/Khartoum	1/4/98	S		Mettre en oeuvre le circuit LTF	ASECNA Soudan		U
	Congo R.D. Congo	Circuit Brazzaville/ Kinshasa	7/6/96	S	-	Nouveau faisceau hertzien à mettre en oeuvre	Congo R.D. Congo	"	U
	Congo Sao Tome	Circuit Brazzaville/ Sao Tome	"	S	"	Mettre en oeuvre le circuit LTF	Congo Sao Tome	"	U
	Djibouti Erythrée	Circuit Djibouti/Asmara	7/6/96	D	A améliorer	Mettre en oeuvre le circuit LTF	Djibouti Erythrée	31/10/98	U
	R.D. Congo Tanzanie	Circuit Kinshasa/ Dar es-Salaam	"	S	-	VSAT SADC en cours de mise en oeuvre	R.D. Congo Tanzanie	"	U
	R.D. Congo Zambie	Circuits Kinshasa/Lusaka Lubumbashi/Ndola	" 23/5/97	S S	- -	" "	R.D. Congo Zambie	" "	U
	Egypte Soudan	Circuit Le Caire/Khartoum	7/6/96	S	-	Mettre en oeuvre le circuit LTF	Egypte Soudan	"	U
	Guinée équatoriale Gabon	Circuit Malabo/Libreville	"	S	-	"	ASECNA	"	U

Appendice N au rapport sur le point 5 de l'ordre du jour

N-7

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plan des circuits vocaux directs (DS) ATS AFI/7 Rec 9/9	Ethiopie Soudan	Circuit Addis Abéba/Khartoum	1/4/98	S	Ethiopie prête. Fonctionne en un sense	Mettre en oeuvre un circuit LTF	Ethiopie Soudan	U	U
	Kenya Ethiopie	Circuit Nairobi/ Addis Abéba	4/3/99	D	A améliorer du côté Nairobi	Mettre en oeuvre un circuit LTF	Kenya	U	
	Kenya Tanzanie	Circuit Nairobi/ Dar-es-salaam	"	S	"	"	Kenya Tanzanie	"	U
	Kenya Tanzanie	Circuit Nairobi/ Kilimanjaro	"	S	"		Kenya Tanzanie	"	
	Kenya Ouganda	Circuit Nairobi/ Entebbe	"	S	"		Kenya Ouganda	"	
	Kenya Soudan	Circuit Nairobi/ Khartoum	"	S	"		Kenya Soudan	"	
	Kenya Somalie	Circuit Nairobi/ Mogadiscio	"	D	"		Kenya Somalie	"	
	Kenya	Circuit Nairobi/ Mombasa	"	D	"		Kenya	"	
	Kenya Seychelles	Circuit Nairobi Seychelles	"	D	"		Kenya Seychelles	"	

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plan des circuits vocaux directs (DS) ATS AFI/7 Rec 9/9	Gabon Sao Tomé	Circuit Libreville/ Sao Tomé	"	S	Le Gabon est prêt	Mettre en oeuvre le circuit LTF	ASECNA Sao Tome	31/10/98	U
	Ghana Sao Tomé	Circuit Accra/ Sao Tomé	"	S	-	Mettre en oeuvre le circuit LTF	Ghana Sao Tome Tanzanie	"	U
	Libéria Sénégal	Circuit Dakar/ Roberts FIR ATC	"	S	VSAT non opérationnel	Installer VSAT à Conakry	Secrétariat FIR Roberts	"	U
	Libye Soudan	Circuit Tripoli/Khartoum	"	S	-	Mettre en oeuvre le circuit LTF	Libye Soudan	"	U
	Madagascar Mozambique	Circuit Antananarivo/Beira	"	S	A mettre en oeuvre	Mettre en oeuvre le circuit LTF	ASECNA Mozambique	Prévu dans moyen terme	U
	Madagascar Tanzanie	Circuit Antananarivo/ Dar es-salaam	"	S	-	Mettre en oeuvre le circuit LTF	ASECNA Tanzanie	Prévu dans moyen terme	U
	Malawi Tanzanie	Circuit Lilongwe/ Dar es-salaam	"	D	A améliorer	"	Malawi Tanzanie	"	U

Appendice N au rapport sur le point 5 de l'ordre du jour

N-9

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plan des circuits vocaux directs (DS) ATS AFI/7 Rec 9/9	Malawi Zambie	Circuit Lilongwe/Lusaka	7/6/96	D	A améliorer	VSAT en cours de mise en oeuvre	Malawi Zambie	31/10/98	U
	Malawi Zimbabwe	Circuit Lilongwe/Harare	1/4/98	D	A améliorer	VSAT en cours de mise en oeuvre	Malawi Zimbabwe		A
	Mauritanie Espagne	Circuit Nouadhibou/ Las Palmas	"	S	-	VSAT en cours de considération	Mauritanie Espagne	"	U
	Mozambique/ Tanzanie	Circuit Beira/ Dar-es-salaam	1/4/98	S		VSAT en cours de mise en oeuvre	Mozambique Tanzanie		A
	Rwanda D.R. Congo	Circuit Kigali/Goma	7/6/96	D	A améliorer	Améliorer la maintenance	Rwanda D.R. Congo	"	U
	Rwanda Tanzanie	Circuit Kigali/ Dar es-Salaam	7/6/96	S	-	Mettre en oeuvre le circuit LTF via Entebbe	Rwanda Tanzanie Ouganda	31/1/98	U
	Rwanda Ouganda	Circuit Kigali/Entebbe	"	S	-	Mettre en oeuvre le circuit LTF	Rwanda Ouganda	31/12/99	U
	Seychelles Tanzanie	Circuit Seychelles/ Dar es-salaam	"	S	-	Mettre en oeuvre le circuit LTF	Seychelles Tanzanie	31/10/98	U
	Afrique du sud Madagascar	Circuit Johannesbourg/ Antananarivo	7/6/96	S	-	"	Afrique du sud Madagascar	Prévu dans court* terme	U
	Soudan Ouganda	Circuit Khartoum/Entebbe	7/6/96	S	-	VSAT en considération	Soudan Ouganda	31/12/99	U
	Soudan Arabie saoudite	Circuit Khartoum/Jeddah	"	S	-	"	Soudan Arabie Saoudite	"	U

Identification		Lacunes/ carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Plan des circuits vocaux directs (DS) ATS AFI/7 Rec. 9/9	Soudan R.D. Congo	Circuit Khartoum/Kinshasa	"	S	-	"	Soudan R.D. Congo	"	U
	Tanzanie Zambie	Circuit Dar-es-Salaam/Lusaka	"	S	-	VSAT en cours de mise en oeuvre	Tanzanie Zambie	"	U
	Ouganda R.D. Congo	Circuit Entebbe/Kinshasa	"	S	-	VSAT en considération	Ouganda R.D. Congo	31/12/99	U
	Zambie Zimbabwe	Circuit Harare/Lusaka	1/4/98	D	Améliorer la fiabilité	VSAT en cours de mise en oeuvre	Zambie Zimbabwe		U

CARENANCES/INSUFFISANCES DANS LE DOMAINE DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observa-tions	Description	Organe executif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AFI/7, Rec. 9/12	ANGOLA								
	Luanda ACC	Couverture VHF inadéquate le long des routes ATS très fréquentées	02/02/98	S		Mettre en oeuvre des stations VHF déportées	ENANA		U
	REP. CENTRAFRICAINE								
	Bangui/Mpoko	FIS/L	02/02/98	S		A mettre en oeuvre	ASECNA		
	CONGO								
	Brazzaville ACC	ACC/F/NW	02/02/98	S		Extension VHF en cours	ASECNA	Décembre 98	U
Brazzaville	ACC/F/NE	02/02/98	S		A mettre en oeuvre	ASECNA		U	

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observa-tions	Description	Organe executif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AFI/7, Rec. 9/12	CONGO, Rép. Dém. du								
	FIR Kinshasa	C o u v e r t u r e V H F inadéquate le long des routes ATS très fréquentées	1/4/98	S		Etendre la VHF à toutes les routes supérieures	RVA		U
	FIR Kinshasa	HF de mauvaise qualité; Selcal non disponible	1/4/98	D S		Améliorer A mettre en oeuvre	RVA		U
	GHANA								
	FIR Accra	HF non fiable sur la partie Est	1/4/98	D		VHF Déportée VSAT en cours de rénovation	Ghana	Décembre 98	
	NAMIBIA Windhoek FIR	Couverture VHF inadéquate	1/4/98	D	Augmenter les stations relais VHF	Etendre la couverture VHF	Namibia	31/7/98	U
	NIGERIA Kano ACC	Couverture VHF inadéquate	02/02/98	S		Extension VHF en cours	Nigéria	Fin 1998	U
	SENEGAL								
Dakar ACC	Couverture VHF incomplète	1/4/98	D		VHF déportée en cours de test	ASECNA		A	

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observa-tions	Description	Organe executif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AFI/7, Rec. 9/12	Somalie								
	Mogadiscio ACC	ACC/U	02/02/98	S			Somalie		U
	Soudan								
	Khartoum FIR	Couverture VHF inadéquate le long des routes très fréquentées		D		VHF déportée en projet	Soudan		

Lacunes/carences affectant les aides à la radionavigation

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe executif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AFI/7, Rec. 10/4	Algérie /Touggourt	DME	15/1/98	S		A mettre en oeuvre	Algérie		A
	Angola /Cuito Cuanavale	VOR/DME	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Angola		U
	Angola/Huambo	VOR/DME	15/01/98	D		A réparer	“		A
	Angola/Kuito	VOR/DME	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	“		A
	Angola/Luéna	VOR/DME	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	”		U
	Angola/Saurimo	VOR/DME	15/01/98	S		“	”	“	U
	Cameroun /Foumban	VOR	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Cameroun		U
	Cameroun/Maroua	VOR	15/01/98	S		“	Cameroun		A
	Côte d'Ivoire /Bouaké	ILS 21		1/1/97	D		A réparer	Côte d'Ivoire	

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe executif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AFI/7, Rec 10/4	Congo, Rép.Dém. du/Kalémie	VOR/DME	15/1/98	D		A réparer	R.D. Congo		U
	Congo, Rép. Dém. du/Kindu	VOR	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	“		U
	Congo, Rép. Dém. du/Kinshasa	DME	15/1/98	D		A réparer	“		A
	Congo, Rép. Dém. du/Kisangani	VOR/DME	15/01/98	D		“	”		A
	Congo, Rép. Dém. du/Lubumbashi	DME	15/1/98	D		“	”		A
	Vérification en vol des aides à la navigation aérienne	Non effectuée depuis 1991	1/4/98	S		Reprendre les vérifications en vol	“		U
	Guinée/Kankan	VOR	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Guinée		A
	Guinée/Labé	VOR	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Guinée		A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe executif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AFI/7, Rec. 10/4	Guinée/Nzérékoré	VOR	15/01/98	S		“	”		A
	Kenya /Mandera	VOR/DME	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Kenya		U
	Kenya	Toutes les aides radio fréquemment en panne	1/4/98	D	VOR MV, GV, TV	Améliorer la maintenance et l'alimentation électrique	Kenya		U
	Kenya/Mombasa	VOR.DME non fiable	1/4/98	D		“	Kenya		U
	Lésotho /Maséru	VOR/DME	15/01/98	D		A réparer	Lésotho		A
		ILS non fiable	15/01/98	D		“	“		A
	Libéria /Robertsfield	ILS 04	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Libéria		A
	Libye /Benghazi	ILS 33L	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Libye		A
	Libye/Sarir	VOR/DME	15/01/98	S		“	”		U
	Libye/Tripoli	ILS 09	15/01/98	S		“	”		A
	Madagascar /Antsiranana	VOR	15/1/98	D		A réparer	Madagascar	15/12/99	U
	Madagascar/Morondava	VOR	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Madagascar	15/12/99	A
	Madagascar/Nosy-Be/Fascene	ILS 23	15/01/98	S		“	”	15/12/99	A
	Madagascar/Nosy-Be/Fascene	VOR/DME	15/01/98	D		A réparer	Madagascar	15/12/99	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe executif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Madagascar/Sainte Marie	VOR	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	“	15/12/99	A
	Madagascar/Tolagnaro	VOR/DME	15/01/98	S		“	”	15/12/99	U
	Madagascar/Toliara	VOR	15/01/98	S		“	”	15/12/99	U
	Mali /Kayes	VOR	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Mali		U
	Mali/Kidal	VOR	15/01/98	S		“	”		A
	Mali/Nioro	VOR	15/01/98	S		“	”		A
	Mali/Tessalit	VOR	15/01/98	S		“	”		U
	Mali/Tombouctou	ILS 07	15/01/98	S		“	”		A
	Mali/Tombouctou	VOR/DME	15/01/98	S		“	”		A
	Nigéria /Ilorin	ILS 05	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Nigéria	Prévu au programme de renouvellement des aides radio	A
	Nigéria /Lagos	ILS/DME 01L	15/01/98	S		“	”	Prévu au programme de renouvellement des aides radio	U
	Nigéria /Maiduguri	ILS/DME 05	15/01/98	S		“	”		U
	Nigéria /Sokoto	ILS/DME 08	15/01/98	D		A réparer	“		U
	Nigéria	Télécontrôle des aides radio	1/4/98	S		A mettre en oeuvre	“		A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe executif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Sao Tome /Sao Tome	ILS 01	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Sao Tomé		A
	Somalie /Hargeisa	VOR/DME	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Somalie		U
	Somalie /Mogadiscio	VOR/DME	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Somalie		U

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe executif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AFI/7 Rec. 10/4	Afrique du Sud /Upington	ILS 01	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	South Africa		
	Soudan /Juba	ILS 13	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Soudan		
	Soudan /Juba	VOR/DME	15/01/98	S		“	”		A
	Soudan /Malakal	VOR/DME	15/01/98	S		“	”		A
	Soudan /Port Sudan	ILS 36	15/01/98	S		“	”		U
	Swaziland /Manzini	VOR/DME	15/01/98	D		A renouveler	Swaziland		
	Tanzanie /Dodoma	VOR/DME	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Tanzanie		A
	Tanzanie /Kilimanjaro	ILS 09	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Tanzanie		A
	Tanzanie /Mbeya	VOR/DME	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Tanzanie		
	Tanzanie /Mwanza	DME	15/01/98	S		DME en cours d'installation	”	1998	U
	Tanzanie /Zanzibar	VOR/DME	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	”		A
Zambie /Kaoma	VOR	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Zambie		U	

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe executif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AFI/7, Rec 10/4	Zambie/Livingstone	ILS 10	15/01/98	S		“	”		A
	Zambie/Ndola	ILS 10L	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	“		A
	Zambie/West Two	VOR	15/01/98	S		“	”		U
	Zimbabwe /Bulawayo	ILS 13	15/01/98	S		A mettre en oeuvre	Zimbabwe		A
	Zimbabwe/Harare	ILS 24	15/01/98	S		“	”		A
	Zimbabwe/Victoria Falls	ILS 12	15/01/98	S		“	”		A

LACUNES/CARENES DANS LE DOMAINE DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE (ATS)
(Réf. : Plan de navigation aérienne - Région Afrique - Océan Indien ([Doc 7474])

V^e PARTIE - ATS

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ALGÉRIE									
UA293	Route	(Ibiza) KIRLA Tiaret	1995	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Algérie	31/12/96	A
UA865	“	Menorca Cherchell	“	“	“	“	Algérie	“	A
UG623	“	(BALEN) Annaba Tebessa	“	“	“	“	Algérie Libye	“	A
UG979	Route	B.O. Driss Bousaada Zemmouri	1995	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	“	Algérie	31/12/96	A
UM114	RNAV	Lagos-Ghardaia Alger	“	“	“	“	Algérie Nigeria	“	A
UM608	RNAV	El Bayadh Niamey	“	“	“	“	Algérie Mali Niger	“	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
UM725	RNAV	(Sorrento) Tunis Tebessa Ghardaia Timmimoun Dakar	“	“	“	“	Algérie Mali Mauritanie Sénégal Tunisie	“	A
UM998	RNAV	(Martigues) BALEN Constantine B.O. Driss Tobuk INIS Maiduguri Garoua Kinshasa Luena Maun Gaborone	“	“	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	“	Algerie Angola Botswana Cameroun Congo (RDC) Congo Gabon Niger Nigeria	“	A
UM999	RNAV	Casablanca Errachidia El Golea arzaitine Sebha Sarir New Valley Luxor Jeddah	“	“	“	“	Algérie Egypte Libye Maroc Arabie Saoudite	“	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
UR981/UM981	Route	Casablanca Marrakech BULIS Gao Niamey Lagos	“	“	“	“	Mali Mauritanie Maroc Niger Nigeria	“	A
UR986	“	Tunis Ghadames In Amenas Djanet Kano Foumban Yaoundé France Ville	“	“	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	“	Algérie Libye Tunisie	“	A
Gestion de l'espace aérien	P60	Zone interdite	1990	D	Non disponibilité de routes directes	Retirer la zone interdite	Algérie	31/12/96	A
Fourniture de service ATS	Indicatif à cinq lettres	Croisements de routes non identifiés	1998	D	Difficultés pour pilotes à identifier les conflits de trafic éventuels	Le Bureau de l'OACI compétent devra assigner l'indicatif à cinq lettres	Algérie	1998	A
ANGOLA									
UA617	Route	Kinshasa Windhoek	1994	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Angola Congo (RDC) Namibie	31/12/96	A
UB528	Route	Livingstone Luena	1994	S	“	“	Angola Zambie	“	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
UM731	RNAV	Johannesbourg Saurimo	1990	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Angola Botswana South Africa Zambie	31/12/96	A
UM998	RNAV	Gaborone Luena Kinshasa	1990	S	“	“	Angola Botswana Congo (RDC)	31/12/96	A
BURUNDI									
UB527	Route	Lubumbashi Kalemie Bujumbura Kigali	1995	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Burundi Congo(RDC) Rwanda Tanzanie	31/12/96	A
UB607	Route	Bujumbura Goma El Obeid	1995	S	“	“	Burundi Congo (RDC) Soudan	“	A
CAMEROUN									
UM731	RNAV	Berberati Saurimo	1996	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Cameroun	17/06/99	A
UM998	RNAV	Garoua Kinshasa Douala	1996	“	“	“	“	17/06/99	A
UA861	Route	Lagos Garoua	1994	“	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	“	“	30/12/99	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE									
UM731	RNAV	N'Djamena Beriberati Saurimo	1994	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	République Centrafricaine Angola Congo (RDC)	17/06/99	A
TCHAD									
UM731	RNAV	Beriberati N'djamena Dirkou	1994	S	“	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Tchad République Centrafricaine Niger	17/06/99	A
Concept de fourniture du service ATC jusqu'à 150 NM	ATC	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de N'djamena	1988	D	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raide au départ	A mettre en oeuvre comme requis	Tchad	15/07/99	U
Fourniture de l'ATC	UA403	Brazzaville Beriberati N'Djamena	1998	S	Impact négatif sur la sécurité, l'efficacité et la régularité des opérations	Mettre en oeuvre l'ATC	Tchad Congo	2/12/99	A
Fourniture de L'ATC	UA730	N'Djamena Dirkou Djanet	1998	S	Impact négatif sur la sécurité, l'efficacité et la régularité des opérations	Mettre en oeuvre l'ATC	Tchad Niger Algérie	2/12/99	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Fourniture de l'ATS	ATS	Efficacité de L'ATS	1998	D		Etablir des procédures de vérification opérationnelle et des procédures d'application des normes de compétence ATS (AFI/7 Rec. 5/27)	Tchad	9/9/99	U
Gestion de l'espace aérien	Fourniture de l'ATS	La mauvaise gestion de l'espace aérien entre les services ATS est cause fréquents incidents de la circulation aux limites de FIR entre N'Djamena, Tripoli, Niamey et Kano qui n'absorbent pas les courants	1998	D	De fréquents incidents ATS dans la région sont attribués à la mauvaise gestion de l'espace aérien	Les Etats concernés doivent se réunir d'urgence pour s'attaquer de la gestion aérienne et remédier aux incidents ATS qui prévalent dans la région	Tchad et Etats adjacents	Aussitôt que possible	U
Lettre d'accord	-	Lettre d'accord	1998	D	Procédures ATC	L'Etat concerné	Tchad et Etats	Mai 1999	A
Fourniture d'une surveillance efficace	SSR	La surveillance SSR doit être assurée dans les régions terminales élargies comme indiqué dans le Plan AFI du CNS/ATM	1998	S	La densité et la complexité du trafic contribuent à de fréquents incidents ATS	Mettre en oeuvre le SSR à N'Djamena	Tchad	Mai 2000	U

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
COMORES									
UR996	Route	Nampula Moroni ODAKA	1996	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Comores Mozambique Seychelles Yémen	31/12/96	A
Concept de fourniture du service ATC jusqu'à 150 NM	ATC	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de Moroni	1988	D	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raide au départ	A mettre en oeuvre comme requis	Comores	15/07/99	U
CONGO									
UM731	RNAV	Saurimo Beriberati N'Djamena	1996	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Angola Congo Congo (RDC) République Centrafricaine	17/6/99	A
UM998	RNAV	Kinshasa Garoua Maiduguri INISA TOBUK B.O. Driss Constantine BALEN (Martigues)	1996	S	“	“	Algérie Congo Congo (RDC) Cameroun Niger Nigeria	“	A
Lettres d'accord	-	Lettres d'accord non signées	1998	D	Procédures ATC incompatibles	l'Etat concerné doit donner suite	Congo et Etats adjacents	1999	A

Identification		Lacunes/ carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Fourniture d'une surveillance efficace	SSR	La surveillance SSR doit être assurée dans les régions terminales élargies comme indiqué dans le Plan AFI du CNS/ATM	1988	D	La densité et la complexité du trafic contribuent à de fréquents incidents ATS	Mettre en oeuvre le SSR à Brazzaville	Congo	2000	U
CONGO (RDC)									
UA408	Route	Harare Kalemie Bujumbura Kigali Entebbe	1995	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Congo (RDC)	31/12/96	A
UA607	“	N'Dola Lubumbashi Bangui	“	S	“	“	“	“	A
UA617	“	Kinshasa Windhoek	“	S	“	“	“	“	A
UA618	“	Lubumbashi Bukavu SAGBU Malakal	“	S	“	“	“	“	A
UB527	“	Lubumbashi Kalemie Bujumbura Kigali	“	S	“	“	“	“	A

Identification		Lacunes/ carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
UM997	RNAV	Wajir Dire Dawa Djibouti	1995	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Ethiopie Kenya Djibouti	31/12/96	A
EGYPTE									
UM999	“	Sebha Sarir New Valley Luxor Jeddah	“	S	“	“	Egypte Libye Arabie Saoudite	“	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ERITRÉE									
UB525	Route	Addis Ababa Luxor	1996	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Eritrée	31/12/96	A
GABON									
Lettres d'accord	-	Lettres d'accord non signées	1998	D	Procédures ATC incompatibles	L'Etat concerné doit donner suite	Gabon	1999	A
GHANA									
Gestion de l'espace aérien	Fourniture de L'ATS	La mauvaise gestion de l'espace aérien entre les services ATS est cause de fréquents incidents de la circulation aux limites de FIR entre Roberts, Dakar, et Accra qui n'absorbent pas les courants de circulation des routes actuelles	1998	D	De fréquents incidents ATS dans la région sont attribués à la mauvaise gestion de l'espace aérien	Les Etats concernés doivent se réunir d'urgence pour s'attaquer de la gestion aérienne et remédier aux incidents ATS qui prévalent dans la région	Ghana et Etats adjacents	Immédiatement	U

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
KENYA									
UM220	RNAV	Lodwar A. Simbel	“	S	“	“	“	“	A
UM997	RNAV	Wajir Dire Dawa Djibouti	1995	S	“	“	“	“	A
Concept de fourniture du service ATC jusqu'à 150 NM	ATC	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de Mombasa et Nairobi	“	D	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raide au départ	A mettre en oeuvre comme requis	“	“	U
Gestion de l'espace aérien	P2 R10 D20	Zone interdite Zone réglementé Zone dangereuse	1990	D	Non disponibilité de routes directes	Retirer toutes ces zones	“	“	U
LIBYE									
UA403	Route	Tripoli Sebha	1994	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Libye	31/12/96	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
UA411	Route	Jerba Tripoli Beni-Walid Benina GERFA Mersa Matruh Cairo	“	S	“	“	“	“	A
UA748	Route	(Gozo) Tripoli Mizda Cairo Sharm Sheikh	“	S	“	“	“	“	A
UG623	Route	BALEN Annuba Tebessa Ghadames	1994	S	“	“	Libye	31/12/96	A
UG855	Route	Tripoli Ghadames B. Omar Driss	1994	S	“	“	“	“	A
UG864	Route	Tunis Tebessa Ghardaia Timmimoun	1994	S	“	“	“	“	A
UM731	RNAV	Dirkou Jerba	1994	S	“	“	“	“	A
UM994	RNAV	Monastir Mitiga Beniwalid ORNAT	“	S	“	“	“	“	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
UM999	RNAV	Zarzaitine Sebha Sarir New Valley	“	S	“	“	“	“	A
UR616	Route	Pantelleria Lampedusa Tripoli	“	S	“	“	“	“	A
Concept de fourniture du service ATC jusqu'à 150 NM	ATC	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de Tripoli	1990	D	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raide au départ	A mettre en oeuvre comme requis	Libye	31/12/96	U
Gestion de l'espace aérien	P21 R23	Zone interdite Zone réglemente	1990 1990	D	Non disponibilité de routes directes	Les Etats concernés priés de retirer les zones	“	“	U
MADAGASCAR									
UG465	Route	Praslin Beira Johannesbourg	1991	S	“	“	“	“	A
UR348	Route	Diego Garcia Antananarivo	“	S	“	“	“	“	A
UR996	Route	Johannesbourg Moroni Haima	“	S	“	“	“	“	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
MALAWI									
UR984	Route	Lilongwe Kasama Kindu Bangui	1995	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Malawi	31/12/96	A
Concept de fourniture du service ATC jusqu'à 150 NM	ATC	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de Lilongwe	1990	D	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raide au départ	A mettre en oeuvre comme requis	“	“	U
MALI									
UM114	RNAV	Lagos Ghardaia Alger	1998	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Mali	2/12/99	A
UM608	RNAV	El Bayadh Niamey	“	S	“	“	“	17/6/99	A
UM725	RNAV	Dakar Timmimoun Ghardaia Tebessa	“	S	“	“	Mauritanie Algérie	17/6/99	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
MAURITANIE									
UM725	RNAV	Dakar Timmimoun Ghardaia Tebessa Tunis	1991	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Mauritanie	17/6/99	A
Concept de fourniture du service ATC jusqu'à 150 NM	ATC	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de Nouackchott Nouadhibou	1990	D	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raide au départ	A mettre en oeuvre comme requis	"	25/3/99 (Espace inférieur)	U
MAROC									
UR977	Route	Agadir Bamako	1995	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Maroc	31/12/96	A
UR981	Route	Casablanca Marrakech BULIS	"	S	"	"	"	"	A
MOZAMBIQUE									
UG465	Route	Praslin Beira Johannesbourg	1990	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Mozambique	31/12/96	A
UR996	Route	Johannesbourg Beira Moroni	"	S	"	"	"	"	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
NAMIBIE									
UR987	Route	Luanda Ondangwa Windhoek Cape Town	“	S	“	“	“	“	A
UR991	Route	DEMAR ARLEM ILDIR Gaborone	“	S	“	“	“	“	A
Concept de fourniture du service ATC jusqu'à 150 NM	ATC	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de Windhoek	1994	D	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raide au départ	A mettre en oeuvre comme requis	“	“	U
NIGER									
UM608	RNAV	El Bayedh Niamey	“	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Niger	2/12/99	A
UM114	RNAV	Lagos Ghardaia	“	S	“	“	“	“	A
UM731	RNAV	Jerba Dirkou N'djamena	“	S	“	“	“	“	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
UM998	RNAV	Djanet Maiduguri	“	S	“	“	“	“	A
Gestion de l'espace aérien	Fourniture de L'ATS	La mauvaise gestion de l'espace aérien entre les services ATS est cause de fréquents incidents de la circulation aux limites de FIR entre N'Djamena, Tripoli, Niamey, et Kano qui n'absorbent pas les courants de circulation des routes actuelles	1998	D	De fréquents incidents ATS dans la région sont attribués à la mauvaise gestion de l'espace aérien	Les Etats concernés doivent se réunir d'urgence pour s'attaquer de la gestion aérienne et remédier aux incidents ATS qui prévalent dans la région	Niger et Etats adjacents	Aussitôt que possible	U
NIGERIA									
UA861	Route	Lagos Garoua	1995	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Nigeria		A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
UM998	RNAV	Ngaondere Maiduguri Djanet	“	S	“	“	“	“	A
RWANDA									
UB607	Route	Bujumbura Goma	1995	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Rwanda	31/12/96	A
UB527	Route	Kigali Juba	“	S	“	“	“	“	A
Concept de fourniture du service ATC jusqu'à 150 NM	ATC	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de Kigali	“	D	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raide au départ	A mettre en oeuvre comme requis	“	“	U
SAO TOME									
Concept de fourniture du service ATC jusqu'à 150 NM	ATC	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de Sao Tome	1988	D	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raide au départ	A mettre en oeuvre comme requis	Sao Tome & Principe	31/12/96	U

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SENEGAL									
UM725	RNAV	Dakar Timmimoun	1994	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Senegal	17/06/99	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SEYCHELLES									
UR996	Route	Moroni Haima	1994	S			Seychelles	31/12/96	A
SOMALIE									
UG207	Route	Mogadishu Karachi	1990	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Somalie	31/12/96	A
UM651	RNAV	Aden Hargeissa Praslin	“	“	“	“	“	“	A
UM665	RNAV	Plaisance Mandera	“	“	“	“	“	“	A
UR996	Route	Moroni Haima	1994	“	“	“	“	“	A
Concept de fourniture du service ATC jusqu'à 150 NM	ATC	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de Mogadishu	“	D	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raide au départ	A mettre en oeuvre comme requis	“	“	U

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SOUTH AFRICA									
UG465	Route	Johannesbourg Beira	“	“	“	“	“	“	A
UM731	RNAV	Johannesbourg Saurimo	“	“	“	“	“	“	A
UR987	Route	Windoek Kermanshoop Cape Town	“	“	“	“	“	1999	A
UR996	Route	Johannesbourg Beira Moroni	“	“	“	“	“	1999	A
SOUDAN									
UA618	Route	Bukavu Malakal	1994	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Soudan	30/12/99	A
UA620	Route	Malakal N'djamena	“	S	“	“	“	“	A
UB525	Route	AddisAbaba Luxor	“	“	“	“	“	“	A
UB527	Route	Malakal Khartoum	“	“	“	“	“	“	A
UB607	Route	Bujumbura Goma El Obeid New Valley El Dabha	1994	S	“	“	“	“	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
UB612	Route	Malakal Nakuru LOSIN	1994	“	“	“	“	“	A
UL612	RNAV	Goma El Dhaba	1994	S	“	“	“	“	A
UM220	RNAV	Lodwar A. Simbel	“	“	“	“	“	“	A
UR400	Route	A. Simbel Kassala	“	“	“	“	“	“	A
UR995	Route	Merowe Addis Ababa	“	“	“	“	“	“	A
SWAZILAND									
UR409	Route	Masvingo Matsapha Eshowe	1994	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Swaziland	31/12/96	A
TANZANIE									
UB527	Route	Lubumbashi Kalemie Bujumbura Kigali Juba	1990	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Tanzanie Rwanda Burundi Ouganda	31/12/96	A
UB607	Route	Bujumbura Goma El Obeid Dongola	“	“	“	“	Burundi Congo DRC Soudan Tanzanie	“	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Gestion de l'espace aérien	P6	Zone interdite	1990	D	Non disponibilité de routes directes	Retirer la zone	Tanzanie	31/12/96	A
ZAMBIE									
UA406	Route	Ndola Mfuwe Lilongwe	1995	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Zambie	31/12/96	A
UA408	Route	Harare Kalemie Bujumbura	“	“	“	“	“	“	A
UA607	Route	Lubumbashi Ndola Harare	“	“	“	“	“	“	A
UR984	Route	Lilongwe Kasama Kindu	“	“	“	“	“	“	A
Gestion de l'espace aérien	D23 P14	Zone dangereuse Zone interdite	1990	D	Non disponibilité de routes directes	Retirer les zones	“	“	A
ZIMBABWE									
UA408	Route	Harare Kalemie	1994	S	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés ont à coordonner une date commune de mise en oeuvre	Zimbabwe Zambie	31/12/96	A
UA409	Route	Kalemie Mansa Ndola Lusaka	“	“	“	“	“	“	A

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
UA607	Route	Harare Ndola Lubumbashi	“	“	“	“	“	“	A
UR409	Route	Eshowe Matsapa Masvingo Lilongwe	“	“	“	“	“	“	A
Mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM	ATC	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de Harare	1988	D	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raide au départ	A mettre en oeuvre comme requis	“	“	U
Gestion de l'espace aérien	D23 P14	Zone dangereuse Zone interdite	1990	D	Non disponibilité de routes directes	Retirer les zones	“	“	A

(Réf. : Plan de navigation aérienne - Région Afrique - Océan Indien ([Doc 7474])

VII^e PARTIE - SAR

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ALGÉRIE									
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Algérie	Immédiatement	A
ANGOLA									
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Angola et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1997	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Angola	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Angola	Immédiatement	A
BÉNIN									

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Bénin et les Etats concernés	30/12/99	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Bénin	30/12/99	A

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Bénin	Immédiatement	A
BOTSWANA									
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Botswana et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Botswana	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Botswana	Immédiatement	A
BURKINA FASO									
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Burkina Faso et les Etats concernés	30/12/99	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Burkina Faso	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Burkina Faso	Immédiatement	A

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
BURUNDI									
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Burundi et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 Mhz	Burundi	30/6/98	A

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Burundi	Immédiatement	A
CAMEROUN									
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Cameroun et les Etats concernés	30/12/99	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 Mhz	Cameroun	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Cameroun	Immédiatement	A
REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE									
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	D	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Republique Centrafricai ne	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	République Centrafricai ne	Immédiatement	A
TCHAD									

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Accords SAR	-	-	1991	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Tchad et les Etats concernés	30/12/99	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Tchad	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Tchad	Immédiatement	A
COMORES									
Accords SAR	-	-	1991	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Comores et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Comores	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Comores	Immédiatement	A
CONGO									

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Congo et les Etats concernés	30/12/99	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Congo	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Congo	Immédiatement	A
CONGO (RDC)									
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Congo (RDC) et les Etats concernés	30/12/99	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Congo (RDC)	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Congo (RDC)	Immédiatement	A
CÔTE D'IVOIRE									

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Côte d'Ivoire et les Etats concernés	30/12/99	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	"	"	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Côte d'Ivoire	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Côte d'Ivoire	Immédiatement	A
DJIBOUTI									
Accords SAR	-	-	1991	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Djibouti et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	"	"	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Djibouti	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Djibouti	Immédiatement	A
EGYPTE									

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Egypte et les États concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHZ et 121.5 MHZ	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Egypte	“	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
GUINÉE EQUATORIALE									
Accords SAR	-	-	1991	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Guinée Equatoriale et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Guinée Equatoriale	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
ERITREE									
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Eritrée et les Etats concernés	30/6/98	A

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1997	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Eritrée	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
Ethiopie									
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Ethiopie et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Ethiopie	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
GABON									
Accords SAR	-	-	1990	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Gabon et les Etats concernés	30/12/99	A

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Gabon	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
GAMBIE									
Accords SAR	-	-	1991	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Gambie et les Etats concernés	30/12/99	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Gambie	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
GHANA									
Accords SAR	-	-	1994	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Ghana et les Etats concernés	30/12/99	A

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 Mhz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 Mhz	Ghana	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
GUINEE									
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	Retarde la conduite des opérations de recherches	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Guinée	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
GUINEE BISSAU									
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Guinee Bissau et les Etats concernés	30/12/99	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Guinee Bissau	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
KENYA									
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Kenya et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Kenya	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
LESOTHO									
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Lesotho et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 Mhz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 Mhz	Lesotho	30/6/98	A

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Lesotho	Immédiatement	A
LIBERIA									
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Liberia et les Etats concernés	30/12/99	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Liberia	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
LIBYE									
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Libye et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 Mhz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 Mhz	Libye	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Libye	Immédiatement	A

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
MADAGASCAR									
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Madagascar et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHZ et 121.5 MHZ	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 Mhz	Madagascar	30/6/98	A

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Madagascar	Immédiatement	A
MALAWI									
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Malawi et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Malawi	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
MALI									
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Mali	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
MAURITANIE									

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Mauritanie et les Etats concernés	30/12/99	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1997	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Mauritanie	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
MAURICE									
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Maurice et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Maurice	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
MAROC									

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Maroc et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Maroc	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
MOZAMBIQUE									
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Mozambique et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1997	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	“	30/6/98	A

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Mozambique	Immédiatement	A
NAMIBIE									
Accords SAR	-	-	1991	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Namibie et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Namibie	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
NIGER									
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Niger	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
NIGERIA									

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Nigéria et les Etats concernés	3ème Semestre 99	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 Mhz (121.5 Mhz mise en oeuvre à Lagos)	Nigéria	juin 2000	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
RWANDA									
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Rwanda et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Rwanda	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
SAO TOME									

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Sao Tome et les Etats concernés	30/12/99	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1997	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Sao Tome	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
SENEGAL									
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Senegal	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
SEYCHELLES									

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Seychelles et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 Mhz	1993	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 Mhz	Seychelles	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
SIERA LEONE									
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Sierra Leone	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
SOMALIE									

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Somalie et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Somalie	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
SOUTH AFRICA									
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	South Africa et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	South Africa	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
SOUDAN									
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Soudan et les Etats concernés	30/12/99	A

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1997	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Soudan	30/12/99	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
SWAZILAND									
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Swaziland et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Swaziland	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
TANZANIE									
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Tanzanie et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Tanzanie	30/6/98	A

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
TOGO									
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Togo et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 Mhz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 Mhz	Togo	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	D	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Togo	Immédiatement	A
TUNISIE									
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Tunisie et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406 MHz	Tunisie	30/6/98	A
Législation SAR		Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
OUGANDA									

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Accords SAR	-	-	1995	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Ouganda et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Ouganda	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
ZAMBIE									
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Zambie et les Etats concernés	30/6/98	A
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 MHz	Zambie	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A
ZIMBABWE									
Accords SAR	-	-	1996	D	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Zimbabwe et les Etats concernés	30/6/98	A

						Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SARSAT	ELT	406 MHz et 121.5 MHz	1993	“	“	i) Fournir à l'OACI le point de contact SAR ii) Mise en oeuvre 406/121.5 Mhz	Zimbabwe	30/6/98	A
Législation SAR	-	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	“	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	“	Immédiatement	A

LACUNES/CARENES DANS LE DOMAINE DES SERVICES D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE (AIS)
(Réf. : Plan de navigation aérienne - Région Afrique - Océan Indien ([Doc 7474])

VIII^e PARTIE - AIS

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ANGOLA								B	
WGS84	Coordonnées	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	“	1/1/98	U
Cartes obligatoires	Cartes OACI	Non-publication de la carte d'aérodrome et la carte d'obstacle d'aerodrome modèle de l'OACI	1990	“	Le manque des ces cartes affecte la sécurité pour Luanda et Huambo	Publier les Cartes en question	“	25/4/96	U
NOTAM	NOTAM	Publication irrégulière des NOTAM	“	“	Le manque de NOTAM affecte la sécurité	Publier régulièrement	“	Immédiatement	U
BENIN									
WGS84	Coordonnées	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	“	1/1/98	U
CAMEROUN									
Cartes obligatoires	Carte d'aérodrome OACI Carte d'obstacle d'aérodrome OACI	Non-publication des cartes d'aérodrome modèle de L'OACI pour Yaoundé	1990	S	Le manque de ces cartes affecte la sécurité	Publier les cartes en question	Cameroun	17/6/99	U

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE									
COMORES									
Cartes obligatoires	Cartes OACI	Non-publication des cartes d'aérodrome modèle de l'OACI	1990	S	Le manque des ces cartes affecte la sécurité	Publier les Cartes en question	“	25/4/96	U
NOTAM	NOTAM	Publication irrégulière des NOTAM	“	S	Le manque de NOTAM affecte la sécurité	Publier régulièrement	“	Immédiatement	U
CONGO (RDC)									
Cartes obligatoires	Cartes OACI	Cartes d'aérodrome périmées	1990	S	Les cartes périmées sont préjudiciables à la sécurité	Publier les nouvelles Cartes	“	25/4/96	U
NOTAM	NOTAM	Publication irrégulière des NOTAM	“	S	Le manque de NOTAM affecte la sécurité	Publier régulièrement	“	Immédiatement	U

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
DJIBOUTI									
NOTAM	AIRAC	Non-application des disposition AIRAC	1994	S	Le fait de ne pas se conformer aux procédures AIRAC affecte l'exploita-tion et la régularité des vols	Les informa- tions portant sur les circonstances énumérées dans l'appendice 4 de l'Annexe 15 sont à diffuser selon le système AIRAC	“	Immédiatement	U
ERITREE									
WGS84	Coordonnées	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	“	1999	U
ETHIOPIE									
WGS84	Coordonnées	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	Ethiopie	1999	U

Identification		Lacunes/ carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
GUINEE BISSAU									
WGS84	Coordonnées	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	“	30/12/99	U
LESOTHO									
WGS84	Coordonnées	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	“	1/1/98	U
LIBYE									
WGS84	Coordonnées	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	“	1/1/98	U
MADAGASCAR									
Cartes obligatoires	Cartes d'Obstacle d'aérodrome OACI - Type A	Non publication de la carte d'aérodrome modèle de l'OACI pour Dzaoudzi et Moroni	1990	S	Le manque de ces cartes affecte la sécurité	Publier les cartes en question	“	25/4/96	U

Identification		Lacunes/ carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
MALAWI									
WGS84	Coordonnées	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/96	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	“	1999	U
NAMIBIE									
Cartes obligatoires	Cartes OACI	Non-publication des cartes d'aérodrome modèle de l'OACI pour Keetmanshoop et Windhoek	1979	S	Le manque de ces cartes affecte la sécurité sur l'aire de manoeuvre	Publier les cartes en question	“	25/4/96	U
NOTAM	NOTAM	Publication irrégulière des NOTAM	“	S	Le manque de NOTAM affecte la sécurité	Publier régulièrement	“	Immédiatement	U
RWANDA									
WGS-84	Coordonnées	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	“	1/1/98	U
Cartes obligatoires	Carte d'Aérodrome OACI Carte d'Obstacle d'aérodrome OACI	Non-publication des cartes d'aérodrome modèle de l'OACI pour Kigali	1979	S	Le manque de ces cartes affecte la sécurité	Publier les cartes en question	“	25/4/96	U
SAO TOME									

Identification		Lacunes/carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
WGS84	Coordonnées	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	Sao Tome	30/12/99	U
Cartes obligatoires	Cartes OACI	Non-publication de la carte d'aérodrome modèle de l'OACI	1979	S	Le manque de cette carte affecte la sécurité	Publier la carte en question	“	25/4/96	U
NOTAM	NOTAM	Publication irrégulière des NOTAM	1991	S	Le manque de NOTAM affecte la sécurité	Publier régulièrement	“	Immédiatement	U
SIERA LEONE									
NOTAM	NOTAM	Publication irrégulière des NOTAM	“	S	Le manque de NOTAM affecte la sécurité	Publier régulièrement	FIR Roberts	Immédiatement	U

Identification		Lacunes/ carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SOMALIE									
WGS84	Coordonnées	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	“	1/1/98	U
Cartes obligatoires	Carte d'aerodrome OACI Carte d'obstacles d'aerodrome OACI - Type A Carte d'approche aux instruments OACI	Non-mise en oeuvre de cartes obligatoires modèle OACI pour Hargeissa Kismayu Mogadishu	1990	S	Le manque de ces cartes affecte la sécurité	Publier les 3 cartes en question	“	25/4/96	U
SOUDAN									
WGS84	Coordonnées	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	“	30/12/99	U
Cartes obligatoires	Cartes OACI	Non-publication de la carteds d'aérodrome modèle de l'OACI	1990	S	Le manque de cette carte affecte la sécurité	Publier la carte en question	“	30/12/99	U
NOTAM	NOTAM	Publication irrégulière des NOTAM	“	S	Le manque de NOTAM affecte la sécurité	Publier régulièrement	“	Immédiatement	U
SWAZILAND									

Identification		Lacunes/ carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
WGS84	Coordonnées	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	“	1/1/98	U
Cartes obligatoires	Cartes OACI	Non-publications de la carte d'aérodrome de l'OACI pour Matsapha	1991	S	Le manque de cette carte affecte la sécurité	Publier la carte en question	“	25/4/96	U
NOTAM	AIRAC	Non-application des disposition AIRAC	1994	S	Le fait de ne pas se conformer aux procédures AIRAC affecte l'exploitation et la régularité des vols	Les informations portant sur les circonstances énumérées dans l'appendice 4 de l'Annexe 15 sont à diffuser selon le système AIRAC	“	Immédiatement	U
UGANDA									
WGS84	Coordonnés	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	Ouganda	1/1/98 30/6/99	U
ZAMBIE									

Identification		Lacunes/ carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
WGS84	Coordonnés	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	“	1/1/98	U

Identification		Lacunes/ carences				Mesure corrective			
Besoins	États/ installations	Description	Date du premier compte rendu	État de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ZIMBABWE									
WGS84	Coordonnés	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	S	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	“	1/1/98	U

Carences/Lacunes dans le domaine de la Météorologie
(Ref. Plan de Navigation aérienne - Région Afrique -Océan Indien (Doc. 7474)
Partie IV - Météorologie

Identification		Lacunes/Carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
Mise en oeuvre des installations et services météorologiques AFI/7 Rec. 14/10	Angola/Luanda 4 de Fevereiro	Echange des données OPMET insatisfaisant - Aspects institutionnels	1996	ID	Conseils donnés par correspondance et durant mission	Réorganiser les services MET pour assurer un fonctionnement plus autonome	Angola	-	U
Mise en oeuvre des installations et services météorologiques AFI/7 Rec. 14/10	Bostwana/ Selibe Airport	Pas de station MET	1992	NI	Conseils donnés par correspondance et durant mission	Sstation MET construite	Botswana	1999	U
Mise en oeuvre des installations et services météorologiques AFI/7 Rec. 14/10	Gambie/ Banjul- Yundum Intl.	Mesure de vent peu fiable	1994	ID	Conseils donnés par correspondance	Installations d'équipements fiables de vent	Gambie	1999	A

Identification		Lacunes/Carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
Mise en oeuvre des installations et services météorologiques AFI/7 Rec. 14/10	Guinée Bissau/ Bissau Oswaldo v.	Pas de servicee MET à cause de la guerre civile	1995	NI				-	U
Mise en oeuvre des installations et services météorologiques AFI/7 Rec. 14/10	Lesotho/Maseru Moshoeshoe 1	1) Emplacement inadéquat de la station d'observation	1993	ID	Conseils donnés durant missions	Choisir un meilleur emplacement pour la station	Lesotho	-	U
		2) l'anémomètre sur la piste 04 hors service depuis plusieurs mois	1997	ID	Conseils donnés durant missions	Installation de nouveaux équipements de vent avec lecteurs aux unités ATS et MET	Lesotho	-	U
Toutes les dispositions contenues dan le Plan de Navigation aérienne	Libéria/ Roberts Int.	Pas d'assistance MET à cause de la guerre civile							U

Identification		Lacunes/Carences				Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du premier compte rendu	Etat de la mise en oeuvre	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achèvement	Priorité
Mise en oeuvre des installations et services météorologiques AFI/7 Rec. 14/10	Swaziland/ Manzini Motspha airport	Equipements de vent situés à 30 m au-dessus de l'élévation de l'aérodrome	1993	ID	Conseils donnés durant missions	Remettre les équipements de vent à une hauteur standard recommandée par OMM/OACI	Swaziland	-	A

1. Nom de l'Etat ou des Etats concernés et/ou nom des installations, y compris le nom de l'aéroport, FIR, ACC, TWR, etc.
2. Brève description de la carence;
3. Date du premier compte rendu de la lacune ou la carence;
4. Etat de la mise en oeuvre, à savoir : NI = non mis en oeuvre;
ID = mis en oeuvre mais insuffisant;
5. Références importantes pertinentes (réunions, rapports, etc). Ce champ devrait comprendre toute information qui pourrait être utile au contrôle et à l'examen des activités entreprises pour apporter une solution à la lacune ou la carence identifiée.
6. Brève description des mesures correctives à prendre;
7. Identité de l'organe exécutif;
8. Date prévue pour l'achèvement de la mesure corrective;
9. Classification des priorités :

Priorité "U" : cas ayant un incident directe sur la sécurité et exigeant l'application immédiate d'une mesure corrective. Cette priorité sera utilisée lorsque l'application de la mesure corrective est requise de toute urgence pour la sécurité de la navigation aérienne.

Priorité "A" : cas nécessaires à la sécurité de la navigation aérienne. La priorité A sera adoptée lorsque l'application de la mesure proposée est jugée absolument nécessaire à la sécurité de la navigation aérienne. Ceci équivaut à une norme dans les Annexes à la Convention de Chicago.

Priorité "B" : cas nécessaires à la régularité de la navigation aérienne. Ceci correspond à la mise en oeuvre d'une norme dans les Annexes de la Convention lorsque son application est jugée nécessaire à la régularité de la navigation aérienne.

Priorité "C" : cas utiles pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne. Ce cas correspond à la mise en oeuvre d'une pratique recommandée dont l'application est jugée nécessaire pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

**MANDAT, PROGRAMME DE TRAVAIL ET COMPOSITION
DU SOUS-GROUPE DE PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE
D'AÉRODROME (AOP/SG)**

1. Mandat

a) Dans le domaine de la planification d'aérodrome

Réexaminer constamment la pertinence des besoins indiqués dans le plan régional de navigation aérienne en tenant compte de l'évolution de l'exploitation aérienne, des nouveaux besoins opérationnels et/ou des progrès techniques, et proposer les amendements, selon le cas.

b) Dans le domaine des services d'aérodrome

Identifier et évaluer les carences et lacunes critiques dans la fourniture des installations, des équipements et des services d'aérodrome, en considérant en priorité :

- i) l'alimentation électrique
- ii) les aides visuelles
- iii) le sauvetage et la lutte contre l'incendie
- iv) les clôtures d'aérodrome
- v) le risque aviaire
- vi) la planification d'urgence
- vii) l'état de surface des chaussées

2. Programme de travail :

No.	Tâches	Priorité	Date prévue
1	Revoir à chaque réunion du Sous-Groupe AOP le contenu du Tableau AOP1 et, après avoir consulté les usagers et les exploitants, y apporter les modifications nécessaires en suivant la procédure établie en la matière. (AFI/7 Conc. 3/2.)	A	Continue
2	Constituer une base de données sur les carences et lacunes dans le domaine AOP, y compris l'évaluation de leur incidence sur la sécurité suivant les procédures approuvées de l'OACI. Revoir et mettre à jour cette base de données à chacune des réunions du Sous-Groupe, et définir les besoins en matière de coopération technique, le cas échéant. (AFI/7 Conc. 14/1 et 14/2 et Rec. 14/3)	A	Continue
3	Evaluer la gravité du danger et suivre l'état de mise en oeuvre des mesures visant à lutter contre le risque aviaire. (AFI/7 Con. 4/7)	A	Continue
4	Suivre les dispositions prises par les Etats pour allouer des ressources suffisantes à la mise en place des programmes d'entretien préventifs aux aérodromes, afin d'assurer un bon entretien des équipements, des installations et de services aéroportuaires. (AFI/7 Conc. 4/10)	A	APIRG/13

No.	Tâches	Priorité	Date prévue
5	S'assurer que les Etats effectuent les mesures fiables pour connaître et publier l'état des aires de mouvement et les irrégularités de surface aux aérodromes dans la région AFI. (AFI/7 Rec. 4/4)	B	APIRG/13
6	Examiner les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie ainsi que la planification d'urgence aux aéroports internationaux dans la région AFI, et veiller à l'adoption de méthodes de lutte contre l'incendie non préjudiciables à l'environnement. (AFI/7 Conc. 4/6)	A	APIRG/13
7	Suivre l'élaboration et l'application de directives et de procédures pour les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface aux aéroports où la circulation est dense et aux aéroports de conception complexe, notamment par mauvaise visibilité. (Contribution à l'application du CNS/ATM)	C	APIRG/14
8	Etudier et évaluer l'incidence de l'exploitation de nouveaux aéronefs à grande capacité (NLA) sur les aéroports de la Région AFI et donner aux Etats des directives en la matière.	B	APIRG/14
9	Surveiller la mise en oeuvre des nouveaux systèmes d'approche finale, d'atterrissage et de décollage afin d'assurer une transition harmonieuse vers les nouveaux systèmes et en optimiser la performance. (Contribution à l'application du CNS/ATM)	A	APIRG/13
10	Suivre l'état de mise en oeuvre du Système géodésique mondial (WGS-84) et veiller à ce que les coordonnées des points importants aient le degré de précision voulu pour la navigation aérienne dans la Région AFI. (AFI/7 Rec. 12/28 et 12/29)	A	APIRG/13
11	Suivre l'état de mise en oeuvre des aides visuelles dans la région AFI et la disponibilité de ressources pour assurer l'entretien préventif, en tenant compte des facteurs humains et de l'évolution de la technique, de manière à améliorer la sécurité et la capacité. (AFI/7 Conc. 4/1, Rec. 14/7)	A	APIRG/13
12*	Suivre la croissance du trafic aérien dans la région AFI afin de disposer d'éléments indicatifs permettant d'élaborer des critères de planification.	B	APIRG/13
13	Suivre la prise par les Etats de la région AFI de mesures pour s'attaquer aux problèmes informatiques liés au passage à l'an 2000 (Y2K) en ce qui concerne les services d'aéroport.	A	DEC 99
14	Suivre le travail de la Commission de navigation aérienne sur l'incidence de nouveaux aéronefs à grande capacité aux aérodromes et évaluer le cas particulier des aérodromes de la région AFI.	B	APIRG/14
15	Etudier le problème de prise en compte des facteurs humains et faire des recommandations pertinentes pour le personnel AOP, en vue d'assurer les meilleurs services (AFI/7 Rec. 14/7)	A	Continue

Explication des priorités :

A Haute priorité : tâche qui doit être accomplie de toute urgence ;

-
- B Priorité intermédiaire : tâche à entreprendre dès que possible, mais sans porter préjudice aux tâches de priorité A ;
 - C Faible priorité : tâche qu'il faut accomplir lorsque le temps et les ressources disponibles le permettent, mais sans porter préjudice aux tâches de priorité A et B ;
 - * Cette tâche sera coordonnée avec l'Equipe de travail sur les prévisions du trafic aérien.

3. Composition :

Afrique de Sud, Algérie, Angola, Burkina Faso, Cameroun, Cap Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Egypte, Gambie, Ghana, Guinée, Kenya, Malawi, Maroc, Nigeria, Ouganda, Sénégal, Togo, Tunisie, Zambie, ACAC, ACI, ASECNA, IATA et IFALPA.

PROGRAMME DE TRAVAIL DU SOUS-GROUPE COM

Point	Description de la tâche	Priorité	Date cible
1	Analyser, examiner et assurer le suivi des lacunes et insuffisances du service fixe aéronautique, du service mobile aéronautique et des aides de radionavigation ininterrompue.	A	Action se poursuit
2	Assurer le suivi des performances et de la mise en oeuvre du RSFTA et proposer des mesures correctives, selon le cas.	A	Action se poursuit
3	Donner suite au programme de mise en oeuvre des circuits ATS/DS et proposer des mesures correctives, selon le cas.	A	Action se poursuit
4	Mettre à jour l'annuaire d'acheminement du VSAT AFI	A	Action se poursuit
5	Assurer l'interconnexion des réseaux VSAT dans la Région AFI.	A	APIRG/13
6	Etudier l'application des protocoles de contrôle des circuits entre les centre principaux RSFTA de façon à définir un système uniforme de contrôle d'interface (Rec. 9/6 de la réunion AFI/7).	B	APIRG/13
7	Rédiger, en coordination avec le Sous-groupe ATS/SAR/AIS, un plan pour l'extension de la couverture VHF dans la Région AFI, sur la longueur de toutes les routes ATS figurant dans le Tableau.	B	APIRG/13
8	Analyser et examiner le rapport de l'équipe de travail CFA sur la transition du RSFTA à l'ATN.	B	APIRG/13
9	Etudier l'enquête effectuée par l'IATA et l'IFALPA sur l'encombrement des fréquences HF dans la Région AFI	B	APIRG/13
10	Examiner et mettre à jour le plan d'utilisation des fréquences VHF (Rec. 9/11/AFI/7)	A	APIRG/13
11	Analyser et examiner le rapport de l'équipe de travail sur le SFA sur la configuration du réseau RSFTA.	B	APIRG/13

Point	Description de la tâche	Priorité	Date cible
12	Donner suite à l'augmentation de la vitesse de modulation pour les principaux circuits du RSFTA	B	APIRG/13
13	Evaluer les résultats de l'étude sur les assignations de fréquences dans la bande GNSS	B	APIRG/13
14	Donner suite aux propositions de l'IFALPA relatives à la couverture VHF.	B	APIRG/13
15	Etudier les conséquences de la mise en oeuvre de l'espacement de 8.33 kHz des canaux VHF dans la région EUR pour la zone d'interface EUR/AFI	A	APIRG/13
16	Traiter la question des facteurs humains dans le domaine COM.	B	Action se poursuit
17	Examiner l'utilisation du réseau SITA pour le trafic RSFTA et formuler les recommandations appropriées.	B	APIRG/13

Priorités:

- A: Tâche hautement prioritaire pour laquelle le rythme des travaux devrait être accéléré.
- B: Tâche moyennement prioritaire pour laquelle les travaux devraient être entrepris dès que faire se peut, mais sans porter préjudice aux tâches de priorité "A".
- C: Tâche de moindre priorité, pour laquelle les travaux devraient être entrepris en fonction du temps et des ressources disponibles, mais sans porter préjudice aux tâches "A" et "B".

Composition

Algérie, Botswana, Cameroun, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Congo, République démocratique du Congo, Egypte, Ethiopie, Gabon, Ghana, Guinée, Kenya, Lesotho, Mauritanie, Maroc, Nigeria, Niger, Sénégal, Seychelles, Afrique du Sud, Espagne, Tunisie, Tanzanie, Zambie, ASECNA, IATA, IFATCA.

**MANDAT, PROGRAMME TRAVAIL ET COMPOSITION
DU SOUS-GROUPE ATS/AIS/SAR**

- a) Identifier, Etat par Etat, les carences et les problèmes qui constituent un obstacle majeur à la gestion efficace de la circulation aérienne, et à la fourniture de services d'information aéronautique et de services de recherches et sauvetage efficaces, et recommander des mesures correctives précises pour les éliminer.
- b) Réexaminer constamment la pertinence des besoins dans les domaines de la gestion de la circulation aérienne, des services d'information aéronautique et des services de recherches et sauvetage en tenant compte notamment de l'évolution de l'exploitation aérienne, des nouveaux besoins de l'exploitation et des progrès de la technique.

Programme de travail

No.	Tâches	Priorité	Date prévue
1	Analyser les incidences, sur le plan de l'exploitation, de l'introduction des systèmes CNS/ATM de l'OACI dans la région AFI et proposer des mesures tendant à en assurer l'intégration harmonieuse dans le contexte opérationnel.	A	APIRG/12
2	En tenant compte des facteurs humains, étudier les problèmes concernant le personnel ATM et AIS, et formuler des recommandations précises pour disposer d'effectifs compétents garantissant les meilleurs services aux usagers.	B	APIRG/13
3	Examiner les procédures de coordination entre les autorités militaires et les autorités civiles, notamment les procédures destinées à promouvoir la mise en oeuvre des concepts d'utilisation commune de l'espace aérien, liberté des vols, routes flexibles, etc. Considérer également la possibilité de réduire, voire éliminer, les zones interdites, réglementées et dangereuses.	A	APIRG/12
4	Etudier les problèmes concernant la couverture VHF dans la région et formuler des recommandations précises en vue de son extension.	A	APIRG/12
5	Déterminer le cadre dans lequel doivent être effectuées la collecte de données sur la circulation aérienne, l'analyse statistique de ces données, et les prévisions du trafic.	C	APIRG/13
6	Examiner et suivre de près le programme de mise en oeuvre du service de contrôle régional.	A	APIRG/12

No.	Tâches	Priorité	Date prévue
7	Revoir systématiquement le réseau actuel de routes ATM (y compris les routes RNAV) en vue de parvenir à un écoulement optimal de la circulation aérienne tout en maintenant les distances de vol au strict minimum.	A	APIRG/12
8	Examiner tout problème concernant les routes ATM d'interface avec d'autres régions, et formuler des recommandations précises.	C	APIRG/13
9	Suivre les progrès de la mise en oeuvre de la RNAV/RNP, la RSP et la RTSP dans la Région AFI, et formuler des recommandations à la lumière de l'expérience acquise.	A	APIRG/12
10	Suivre l'établissement de critères de planification du SSR et examiner l'allocation des codes SSR dans la Région afin de s'assurer qu'il n'existe pas de double emploi avec les régions voisines.	C	APIRG/13
11	Examiner les besoins des services ATM en matière de navigation aérienne.	A	APIRG/12
12	Examiner les besoins des services ATM en matière de communications.	A	APIRG/12
13	Identifier les besoins des services ATM en matière de surveillance (Radars, ADS, communications vocales, etc.)	A	APIRG/12
14	Entreprendre des études et formuler des recommandations pour faciliter, dans la région AFI, les plans d'urgence, la réduction des incidents de la circulation aérienne, la mise en oeuvre du système ACAS et des transpondeurs signalant l'altitude-pression, la mise en oeuvre d'un minimum de séparation verticale (RVSM), l'emport des systèmes d'avertissement CFIT/MSAW, l'emploi du système satellitaire COSPAS/SARSAT, et la mise en place de programmes de supervision dans le domaine de la sécurité.	B	APIRG/13
15	Etablir des procédures normalisées de vérification et de maintien des aptitudes pour permettre aux Etats d'évaluer les capacités et les compétences de n'importe quel organe ATM. Appliquer une politique uniforme pour évaluer le niveau du personnel ATM.	B	APIRG/13

Explications des priorités:

- A: Haute priorité: tâche qui doit être accomplie de toute urgence.
- B: Priorité intermédiaire: tâche à entreprendre dès que possible, mais sans porter préjudice aux tâches de priorité A.
- C: Faible priorité: tâche qu'il faut accomplir lorsque le temps et les ressources disponibles le permettent, mais sans porter préjudice aux tâches de priorité A et B.
- * Cette tâche sera coordonnée avec l'Equipe de travail sur les prévisions du trafic aérien

Tâches supprimées ou déjà accomplies par le Sous-Groupe ATS

1. Suivre l'application des procédures relatives aux plans de vols répétitifs.
2. Déterminer les besoins en émissions HF et VHF des services OFIS et les besoins en émissions VOLMET.
3. Suivre les problèmes liés à la mise en application de la classification des espaces aériens ATM dans la Région AFI et proposer des mesures concrètes pour résoudre ces problèmes.

Composition

Algérie, Burkina Faso, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Egypte, Espagne, Ethiopie, France, Guinée, Kenya, Madagascar, Malawi, Maroc, Mauritanie, Niger, Nigéria, Rép. dém. du Congo, Sénégal, Soudan, Tanzanie, Togo, Tunisie, Zambie, ASECNA, IATA et IFATCA.

**MANDAT, PROGRAMME DE TRAVAIL ET COMPOSITION
DU SOUS-GROUPE DE MÉTÉOROLOGIE (MET/SG)**

1. Mandat

1. S'assurer que les installations et les services de météorologie sont suffisants pour répondre aux nouvelles exigences de la technologie dans le domaine de la navigation aérienne, et soumettre à l'APIRG, si nécessaire, des propositions que les Etats pourront mettre en oeuvre.
2. Inventorier, Etat par Etat, les lacunes et les carences qui constituent un obstacle majeur à la fourniture d'installations et de services météorologiques fiables et efficaces, pour répondre aux besoins de la navigation aérienne dans la région AFI et recommander des mesures précises pour y remédier.

2. Programme de travail

No.	Tâche	Priorité	Date prévue
1	Tenir à jour, pour chaque Etat, une liste détaillée des carences dans le domaine de la météorologie aéronautique qui constituent un obstacle majeur à la fourniture de services de navigation aérienne efficaces dans la région AFI.	A	Continue
2	Contrôler les échanges de données OPMET à travers le système AMBEX dans la région AFI et entre la région AFI et les régions ASIE/PACIFIQUE et EUR	A	Continue
3	Planifier, en collaboration avec le Sous-Groupe COM de l'APIRG, la mise en place d'échanges OPMET inter régionaux efficaces	B	APIRG/13
4	Etudier la possibilité d'inclure d'autres informations OPMET dans le système AMBEX en plus des échanges de TAF et AIREP	B	APIRG/13
5	Etudier l'impact du SADIS sur le système AMBEX et en particulier la possibilité de l'inclusion des METAR (AFI/7 Rec. 8/4 b)	A	APIRG§12
6	Contrôler le degré de mise en oeuvre des stations VSAT pour la réception des produits du WAFS (AFI/7 Rec. 14/12)	B	APIRG/12
7	Etudier et déterminer les échanges OPMET nécessaires au travers de stations VSAT bidirectionnelles du SADIS dans la Région AFI.	A	APIRG/12
8	Développer un plan de transfert des responsabilités des RAFC de Dakar, Las Palmas et Nairobi au WAFC de Londres (AFI/7 Rec. 7/120)	A	APIRG/12
9	Contrôler la qualité des cartes du WAFS de temps significatif aux niveaux bas et informer le WAFC de London selon le besoin	B	APIRG/13
10	Contrôler la mise en oeuvre des procédures régionales relatives à la publication des avis concernant les cendres volcaniques et les cyclones tropicaux (AFI/7 Rec. 7/3 et 7/4)	B	Continue

No.	Tâche	Priorité	Date prévue
11	Vérifier continuellement le contenu des Tableaux MET 1A ET 1B et du Supplément MET 2, pour s'assurer qu'ils restent valables compte tenu des besoins de l'exploitation, et formuler des propositions pour les mettre à jour, si nécessaire.	B	Continue
12	Revoir les procédures météorologiques régionales contenues dans l'introduction à la Ite Partie - Météorologie - du Plan de navigation aérienne pour la région AFI, ainsi que les questions relatives à la météorologie qui sont abordées dans d'autres parties du Plan, et les Procédures complémentaires régionales MET (Doc 7030) à la lumière des procédures suivies dans les autres régions, et proposer des amendements au besoin en coordonnant cette action avec les autres Sous-Groupes de l'APIRG concernés.	A	Continue
13	Suivre l'évolution des systèmes CNS/ATM du point de vue des besoins météorologiques dans la région AFI	B	Continue

Explications des priorités

- A : Haute priorité : tâche qui doit être accomplie de toute urgence
- B : Priorité intermédiaire : tâche à entreprendre dès que possible, mais sans porter préjudice aux tâches de priorité A
- C : Faible priorité : tâche qu'il faut accomplir lorsque le temps et les ressources disponibles le permettent, mais sans porter préjudice aux tâches de priorité A et B.

3. Composition

Algérie, Burkina Faso, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Egypte, Espagne, Ethiopie, France, Ghana, Guinée, Kenya, Maroc, Niger, Nigéria, Royaume Uni, Sénégal, Tunisie, Zambie, ASECNA et IATA.

**PROGRAMME DE TRAVAIL FUTUR DU SOUS-GROUPE AFI
DE COORDINATION DE LA MISE EN OEUVRE DES SYSTÈMES CNS/ATM**

Point	Description de la tâche	Priorité	Date cible
1	Poursuivre le développement progressif du Plan de mise en oeuvre du CNS/ATM AFI/7 (Conclusion 13/1).	A	Interrompue
2	Identifier les besoins en service d'information de vol numériques (D-FIS) et élaborer les fiches de mise en oeuvre appropriées pour les zones d'acheminement concernées (AFI/7, Conclusion 13/1 de la réunion).	A	APIRG/13
3	Etablir des dossiers de contrats détaillés sur les options de mise en oeuvre du CNS/ATM concurrentes pour les zones d'acheminement.	A	Action continue
4	Coordonner les plans établis par les Etats, les organisations internationales, les compagnies aériennes et l'industrie pour la mise en oeuvre du plan régional des systèmes CNS/ATM.	A	Action continue
5	Mettre à jour de façon régulière le Chapitre 2 et les tableaux du volume II du Plan mondial.	B	Interrompue
6	Donner son avis sur l'initiative prise par l'Egypte relative à un système basé sur un satellite à missions multiples spécialisé dans les services CNS/ATM.	B	APIRG/13
7	Se tenir au courant de la recherche développement, des expérimentations et des démonstrations entreprises dans la Région AFI, ainsi que des données communiquées par d'autres régions..	B	Action continue
8	Etudier plus à fond le concept des «Installations et services multinationaux de navigation aérienne AFI OACI» dont il est question dans le rapport AFI/7 (point 14 de l'ordre du jour, Concl. 10/6 c) de la réunion).	C	
9	Identifier et étudier, le cas échéant, les sources possibles de financement pour faciliter la mise en oeuvre du GNSS dans la Région Afrique - Océan indien.	B	APIRG/13

Point	Description de la tâche	Priorité	Date cible
10	Elaborer des critères pour l'approbation de l'exploitation des aéronefs utilisant le GNSS, en tenant compte des besoins de toutes les phases du vol, pour la navigation en route en région océanique et en région continentale et pour la navigation en région terminale	A	APIRG/13
11	Etablir et tenir à jour une base de données sur la planification et la mise en oeuvre du CNS/ATM dans la Région AFI.	B	
12	Examiner la planification de la mise en oeuvre rapide de stations différentielles locales pour renforcer le GNSS de façon à assurer une capacité d'approche de précision (Con...	B	
13	Poursuivre l'élaboration du projet de Plan de surveillance aéronautique AFI.	A	APIRG/13
14	Identifier et étudier, dans la mesure du possible, les questions institutionnelles et juridiques relatives à la mise en oeuvre du GNSS dans la région.	B	APIRG/13

Priorité:

- A: Tâche hautement prioritaire pour laquelle le rythme des travaux devrait être accéléré.
- B: Tâche moyennement prioritaire pour laquelle les travaux devraient être entrepris dès possible, mais sans porter préjudice aux tâches de priorité "A".
- C: Tâche de moindre priorité, pour laquelle les travaux devraient être entrepris en fonction du temps et des ressources disponibles, mais sans porter préjudice aux tâches "A" et "B".

Composition

Afrique du Sud, Algérie, Botswana, Cameroun, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Egypte, Espagne, Ethiopie, Gabon, Ghana, Guinée, Kenya, Lesotho, Maroc, Mauritanie, Niger, Nigeria, République démocratique du Congo, Sénégal, Seychelles, Tanzanie, Tunisie, Zambie, ASECNA, IATA, IFATCA.

**MANDAT, PROGRAMME DE TRAVAIL ET COMPOSITION DE L'EQUIPE DE TRAVAIL
SUR LES PRÉVISIONS DU TRAFIC AÉRIEN DANS LA RÉGION AFI (TF/TF)****1. Mandat**

- a) Identifier la source des données (centres de contrôle de la circulation aérienne ou services ATS) et les besoins de données pour le développement à moyen terme (3 à 5 ans) et à long terme (6 à 20 ans) des prévisions du trafic aérien pour la région AFI.
- b) Etablir des prévisions, à moyen terme et à long terme, des mouvements de passagers et de fret, et de la totalité des mouvements, pour la région AFI. Ces prévisions aideront à planifier les systèmes de navigation aérienne, et notamment à mettre en oeuvre les systèmes CNS/ATM. Les prévisions seront établies en tenant compte des considérations suivantes:
 - i) les prévisions doivent être établies selon une méthode qui permettra de faire le lien, directement et systématiquement, entre la demande passagers-fret et les vols prévus.
 - ii) les prévisions doivent couvrir les zones d'acheminement figurant dans le Doc 003.
- c) Aider à réaliser des analyses coûts-avantages, en vue de la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM, selon les besoins.

2. Programme de travail

Préparation par le Secrétariat de projets en vue de leur examen par l'Equipe de travail avant APIRG/12.

3. Composition

Six experts ont été désignés par les Etats membres suivants, dans les disciplines indiquées:

Afrique du sud	(Economiste) (Statisticien)
Malawi	(Economiste)
Nigéria	(Économiste à désigner - Statisticien)
Sénégal	(Statisticien)
Tanzanie	(Economiste/Statisticien)
Togo	(Gestion et Financier)

**APPENDICE W - PROPOSITIONS DE SUIVI DES CONCLUSIONS
D'ALLPIRG/3**

N'est pas disponible en forme Electronique

**CALENDRIER PROVISOIRE DES REUNIONS DE L'APIRG
ET DE SES SOUS-GROUPES**

ANNEE	1999				2000				2001			
	Trimestre				Trimestre				Trimestre			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
APIRG/13									D			
AOP/SG								N				
ATS/AIS/SAR/SG						D						
CNS/ATM/IC/SG									N			
COM/SG						D						D
MET/SG								D				
TF/TF					N						D	
ASM/TF			X									
ACAS/TF			X									
AIS/AUTOMATION/ TF					X							
COM/TF				N								

D = DAKAR

N = NAIROBI

X = A DETERMINER
