

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



**RAPPORT DE LA HUITIÈME RÉUNION
DU SOUS-GROUPE ATS/AIS/SAR**

(Dakar, 10 – 12 AOÛT 2005)

Établi par le Secrétaire du Sous-groupe ATS/AIS/SAR/SG

Août 2005

Le Sous-groupe ATS/AIS/SAR est un organe du Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG). Par conséquent, il soumet ses rapports à l'APIRG pour examen et suite à donner.

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.

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

PREMIÈRE PARTIE - DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

1.	Durée.....	1
2.	Bureau et Secrétariat	1
3.	Participation	1
4.	Langues de travail	1
5.	Ordre du jour.....	2
6.	Projets de conclusions.....	3

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

Point 1 de l'ordre du jour:	Élection du Président et du Vice-président.
Point 2 de l'ordre du jour:	Examen des Conclusions et Décisions de l' APIRG et des Conclusions et Décisions de la 7 ^{ème} réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR en suspens et du futur programme de travail dudit Sous-groupe.
Point 3 de l'ordre du jour:	Examen du rapport de la septième réunion de l'équipe de travail RVSM/RNAV/RNP.
Point 4 de l'ordre du jour:	Examen du rapport de la troisième réunion de sur l'équipe de travail sur l'automatisation de l' AIS.
Point 5 de l'ordre du jour:	Examen de l'état de mise en oeuvre du service du contrôle régional.
Point 6 de l'ordre du jour:	Examen de l'état de mise en oeuvre des circuits en phonie directe (ATS/DS).
Point 7 de l'ordre du jour:	Examen du réseau des routes ATS.
Point 8 de l'ordre du jour:	Examen de l'état de mise en oeuvre des spécifications de l'OACI dans le domaine of AIS/MAP.
Point 9 de l'ordre du jour:	Examen de l'état de mise des spécifications de l'OACI dans le domaine des recherches et du sauvetage (SAR).
Point 10 de l'ordre du jour:	Examen des problèmes particuliers de planification et de mise en oeuvre et des carences dans le domaine de la navigation aérienne.
Point 11 de l'ordre du jour:	Divers.

APPENDICES

- Appendice A** - Liste des participants
- Appendice B** - Mandat du Sous-groupe ATS/AIS/SAR
- Appendice C** - Stratégie et Plan d'action pour le RVSM en région AFI
- Appendice D** - Document 7030 amendé
- Appendice E** - Organes AIS d'aérodrome
- Appendice F** - État de mise en oeuvre de l'AIS intégrée
- Appendice G** - Organisation de l'AIS automatisée
- Appendice H** - Questionnaire sur le système de gestion de la qualité
- Appendice I** - Mandat de l'Équipe de travail sur l'AIS
- Appendice J** - Tableau CNS – IB – Circuits ATS D/S
- Appendice K** - Nouvelles routes ATS
- Appendice L** - Routes à supprimer
- Appendice M** - Routes dont le tracé doit être modifié
- Appendice N** - Routes à mettre en oeuvre
- Appendice O** - Liste des carences dans les domaines CNS et ATS/AIS/SAR.

PREMIÈRE PARTIE – DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

1. Durée

1.1 La huitième réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR organisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale s'est tenue à Dakar du 10 au 12 août 2005 dans la salle de conférences de l'ASECNA.

2. Bureau et Secrétariat

2.1 La réunion a élu comme Président M. Papa Atoumane FALL, Directeur de la navigation aérienne de l'Agence nationale de l'aviation civile du Sénégal (ANACS) et comme Vice-président M. Patrick KINUTHIA, Chef du Service de la Circulation aérienne à la Kenya Civil Aviation Organization.

2.2 Monsieur Apolo KHARUGA, Expert régional en Gestion du trafic aérien (ATM) du Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe à Nairobi et Secrétaire du Sous-groupe a assuré les fonctions de Secrétaire de la réunion. Il était assisté de MM. AUYO Ibrahim Usman, Expert régional en gestion du trafic aérien (ATM) et George BALDEH, Expert régional AIS du Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale à Dakar.

2.3 La réunion a été ouverte par M. Andrew MENSAH, Directeur régional par intérim du Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale, qui a insisté sur la nécessité pour la réunion d'examiner les carences qui constituent des obstacles majeurs à la fourniture des services de circulation aérienne efficaces et de recommander des mesures concrètes pour y remédier. Il a rappelé que le Sous-groupe ATS/AIS/SAR aura à examiner le rapport de la troisième réunion de l'Équipe de travail sur l' AIS ainsi que le rapport de l'Équipe de travail RVSM/RNAV/RNP instituée par l'APIRG. Il a noté que l'une des principales questions, c'est la mise en œuvre dans la Région AFI et que cela étant, la réunion se devait d'actualiser les activités de l'Équipe de travail. Il a par ailleurs rappelé que la Commission de la Navigation aérienne et le Conseil de l'OACI ont exhorté les États à tout faire pour éliminer les carences. Le Directeur régional a en outre souligné que la fourniture des services de recherches et de sauvetage constitue une grande préoccupation pour la Région AFI, aussi le Sous-groupe doit-il explorer tous les voies et moyens pour améliorer la qualité de ces services.

3. Participation

3.1 Ont pris part à la réunion 42 experts représentant 14 États membres et 3 organisations internationales membres, à savoir ARMA, l'ASECNA et l'IATA et une organisation non membre, l'AFRAA. La liste des participants est donnée à l'Appendice A du présent rapport.

4. Langues de travail

4.1 L'interprétation simultanée anglais/français a été assurée durant la réunion et la documentation était disponible dans ces deux langues.

5. Ordre du jour

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

- Point 1 de l'ordre du jour:** Élection du Président et du Vice-président .
- Point 2 de l'ordre du jour:** Examen des Conclusions et Décisions de l' APIRG et des Conclusions et Décisions de la 7^{ème} réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR en suspens futur programme de travail dudit Sous-groupe.
- Point 3 de l'ordre du jour:** Examen du rapport de la septième réunion de l'équipe de travail RVSM/RNAV/RNP .
- Point 4 de l'ordre du jour:** Examen du rapport de la troisième réunion de sur l'équipe de travail sur l'automatisation de l' AIS.
- Point 5 de l'ordre du jour:** Examen de l'état de mise en oeuvre du service du contrôle régional.
- Point 6 de l'ordre du jour:** Examen de l'état de mise en oeuvre des circuits en phonie directe (ATS/DS).
- Point 7 de l'ordre du jour:** Examen du réseau des routes ATS .
- Point 8 de l'ordre du jour:** Examen de l'état de mise en œuvre des spécifications de l'OACI dans le domaine of AIS/MAP .
- Point 9 de l'ordre du jour:** Examen de l'état de mise des spécifications de l'OACI dans le domaine des recherches et du sauvetage (SAR) (SAR).
- Point 10 de l'ordre du jour:** Examen de problèmes particuliers de planification et de mise en œuvre et des carences dans le domaine de la navigation aérienne.
- Point 11 de l'ordre du jour:** Divers.

6. Projets de Conclusions

6.1 L'action du Sous-groupe est consignée sous forme de conclusions et décisions ayant la signification suivante:

Conclusions

6.2 Les conclusions portent sur des questions qui, une fois approuvées par l' APIRG reçoivent l'attention directe des États ou bien auxquelles une suite complémentaire doit être donnée à l'initiative de l'OACI conformément à la procédure établie en la matière.

Décisions

6.3 Une fois approuvées par l'APIRG, les décisions portent sur des questions qui ne concernent que le groupe APIRG et ses organes auxiliaires, tels les sous-groupes.

Décisions du Sous-groupe ATS/AIS/SAR

6.4 Il s'agit des décisions propres au Sous-groupe ATS/AIS/SAR.

7. Liste des projets de conclusions

Numéro	Titre
Projet de Conclusions 8/1:	<p>Compte rendu et analyse des incidents ATS</p> <p>Il est conclu que conformément à la Résolution de l'Assemblée A31-10, aux dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI, alinéa 7.3 et à la Recommandation 5/26 de la septième réunion régionale de navigation aérienne (AFI/7), les Etats établissent des systèmes de comptes rendus non punitifs et formateurs afin de pouvoir disposer du maximum de comptes rendus d'incidents ATS possible.</p>
Projet de Conclusions 8/2:	<p>Vérification opérationnelle et application des normes de compétence ATS</p> <p>Il est conclu que selon l'esprit de la Conclusion 5/27 de la septième réunion régionale de navigation aérienne (AFI/7), l'absence de procédures de vérification opérationnelle et d'application des normes de compétence ATS types au niveau des organes ATS des Etats soit incluse dans la liste APIRG des carences observées dans le domaine ATM.</p>
Projet de Conclusion 8/3:	<p>Utilisation de manière souple de l'espace aérien</p> <p>Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Les Etats fassent montre de souplesse dans l'utilisation de l'espace aérien au moment d'établir des zones prohibées, réglementées ou dangereuses de façon à ce que ces zones soient créées de manière provisoire en prenant en compte les besoins de l'aviation civile ; et b) Les Etats réexaminent constamment l'existence des zones prohibées, réglementées ou dangereuses conformément aux dispositions de la Recommandation 2/21 de la Réunion restreinte de navigation aérienne LIM AFI (1988) .
Projet de Conclusion 8/4:	<p>Mise en œuvre du RVSM AFI- Recouvrement des coûts</p> <p>Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Les compagnies aériennes membres de l'IATA continuent de soutenir financièrement les efforts consentis pour la mise en oeuvre du RVSM afin d'améliorer la sécurité et l'économie du trafic aérien en Afrique. b) L'IATA mette en place un mécanisme de recouvrement des coûts pour les besoins du RVSM grâce à une redevance prélevée sur tous les vols internationaux assurés en Afrique par ses compagnies aériennes membres.

Numéro	Titre
Projet de Conclusion 8/5:	Agence régionale de certification des aéronefs pour les opérations RVSM Il est conclu que: <ul style="list-style-type: none"> a) Les États qui éprouvent des difficultés dans la mise en œuvre de la certification de la navigabilité dans le cadre du RVSM sollicitent le concours des Etats ayant de l'expertise en la matière. b) Des séminaires/ateliers soient organisés à l'intention du personnel OPS/navigabilité sur les questions liées à la certification du RVSM c) L'IATA, en collaboration avec l'OACI mène des études sur la création d'organismes de certification RVSM pour la région AFI.
Projet de Conclusion 8/6:	Campagne pour la mise en oeuvre du RVSM Il est conclu qu'une priorité soit accordée à la sensibilisation des directeurs de l'aviation civile par les directeurs régionaux de l'OACI et l'IATA quant à l'importance du RVSM et la nécessité de sa mise en œuvre au plus tôt dans la région AFI, lors des missions de l'OACI et de l'IATA auprès des Etats.
Projet de Conclusion 8/7:	Plan d'action/stratégie de mise en œuvre du RVSM dans la région AFI Il est conclu que le plan d'Action/stratégie actualisée du RVSM figurant à l'Appendice C soit communiquée aux États, pour suite à donner.
Projet de Conclusion 8/8:	Amendement au Doc. 7030 de l'OACI Il est conclu que l'OACI initie dès que possible la Proposition d'Amendement aux Procédures complémentaires régionales-Doc. 7030/4-Région Afrique-Océan Indien (AFI) (N° de série ESAF-S04/1-AFI RAC/1) qui comprend les dispositions pertinentes pour la mise en œuvre du RVSM(cf. Appendice D) eu égard au dossier préalable de mise en œuvre et son examen par la Commission de la navigation aérienne.
Projet de Conclusion 8/9:	Date limite pour la mise en oeuvre du RVSM dans la région AFI <ul style="list-style-type: none"> a) Il est conclu que les dates limites seront les suivantes: <ul style="list-style-type: none"> - Examen de l'évaluation révisée du risque de collision (CRA) par la 9ème réunion d'ARTF : mars 2006 - Examen du projet de dossier préalable de mise en oeuvre (PISC) par la 9ème réunion d'ARTF : mars 2006 - Examen du dossier préalable de mise en oeuvre (PISC) par la

Numéro	Titre
	<p>Commission de la navigation aérienne: mai 2006</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre par les Etats des plans nationaux de sécurité : juin 2006 - Réunion d'évaluation/concertation : juin 2006 - Émission par tous les Etats de NOTAM de mise en œuvre du RVSM avec avis de 3 cycles AIRAC: juin 2006 - Fin de recyclage de tout le personnel d'exploitation: juillet 2006 <p>et que</p> <p>b) La date butoir pour la mise en œuvre du RVSM dans la région AFI soit la date AIRAC du 28 septembre 2006.</p>
Projet de Conclusion 8/10:	<p>Diffusion des données AIS</p> <p>Il est conclu que dans l'esprit de la Conclusion 13/48 d'APIRG, les États qui ne l'ont pas encore fait établissent un site WEB de l'aviation civile prenant en compte l'intégrité, la sûreté de l'information et les éléments indicatifs sur l'utilisation de l'internet public à des fins aéronautiques (Doc. OACI 9855-AN/59).</p>
Projet de Conclusion 8/11:	<p>Mise en œuvre des organes AIS aux aérodromes</p> <p>Il est conclu que les Etats s'assurent que les organes AIS d'aérodrome visés au Tableau FASID AIS(1) (Appendice E) sont créés et dotés d'un personnel AIS qualifié.</p>
Projet de conclusion 8/12:	<p>Etats de mise en œuvre des spécifications de l'OACI dans le domaine AIS/MAP en Région AFI</p> <p>Il est conclu:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) que le tableau FASID AFI AIS-1, qui énonce les exigences en matière de création d'organes AIS d'aérodrome dans la région AFI ; b) Le Tableau FASID AIS-2, qui énonce les exigences liées au service d'information aéronautique requis aux aérodromes; c) Le Tableau FASID AIS-4, qui énonce les exigences pour une information aéronautique intégrée de la part des services d'information aéronautique étrangers (AIS) soient disponibles aux organes AIS, d'aérodromes/hélistations en région AFI en vue d'un briefing préalable au vol. d) Que ces tableaux soient communiqués au États pour actualisation des données et fassent par la suite l'objet d'une Proposition d'amendement

Numéro	Titre
	pour le FASID.
Projet de Conclusion 8/13:	<p>Etat de mise en œuvre de lots d'informations aéronautiques intégrées</p> <p>Il est conclu que l'état de mise en oeuvre de lots d'informations aéronautiques intégrées visé à l'Appendice F soit diffusé aux États aux fins d'actualisation des données.</p>
Projet de Conclusion 8/14:	<p>Organisation d'un système de services d'information aéronautique automatisés</p> <p>Il est conclu qu'il soit instamment demandé aux Etats de réaliser l'automatisation de leurs services aéronautiques à l'échelon national conformément à la Conclusion 13/44 de la treizième réunion d'APIRG (stratégie d'automatisation de l'AIS), en s'inspirant des principes régissant l'introduction de l'automatisation de l'AIS dans la région AFI figurant à l'Appendice G.</p>
Projet de Conclusion 8/15:	<p>Participation du personnel AISaux réunions de planification pour la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM</p> <p>Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Le personnel AIS soit associé aux réunions de planification organisées dans le cadre de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ; et b) L'.OACI s'assure que les besoins AIS/MAP sont clairement énoncés dans le Plan CNS/ATM.
Projet de Conclusion 8/16:	<p>Approche à l'automatisation de l'AIS en région AFI</p> <p>Il est conclu que pour une mise en œuvre progressive des systèmes AIS automatisés, les Etats qui n'ont pas encore procédé à l'automatisation de leurs services d'information aéronautique soient exhortés à :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) programmer d'abord l'automatisation de leurs services d'information avant le vol et des NOTAM ; et/ou b) prendre des dispositions pour fournir des services automatisés en leur nom en vertu d'accords bilatéraux ou multilatéraux conclus avec des Etats ou d'autres organisations non gouvernementales.

Numéro	Titre
Projet de Conclusion 8/17:	<p>Harmonisation des informations AIS, MET et FPL</p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) en vue de l'automatisation de l'AIS, les Etats prennent les mesures idoines pour permettre aux usagers d'accéder à la fois aux informations AIS et MET à partir d'une interface commune fondée sur les données du plan de vol à l'appui du briefing AIS/MET FPL préalable au vol à partir d'un point d'accès commun ; b) Les Etats mettent en oeuvre une fonctionnalité sélective fondée sur les critères de sélection de NOTAM de l'OACI et actualisent la fonctionnalité du briefing pour permettre la notification de données actualisées à la suite d'un briefing initial.
Projet de Conclusion 8/18:	<p>Système de gestion de la qualité</p> <p>Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) conformément aux dispositions de l'Annexe 15, les États qui ne l'ont pas encore fait soient instamment priés de prendre toutes les dispositions utiles pour mettre en œuvre un système de gestion de la qualité au niveau de leurs services d'information aéronautique suivant les normes de Série ISO 9001 ; b) le projet de questionnaire sur le système de gestion de la qualité figurant à l'Appendice H soit transmis aux Etats pour recueillir leurs observations avant son adoption en vue de son application dans la région AFI ; c) l'OACI élabore de toute urgence des éléments indicatifs en matière AIS portant sur le système de gestion de la qualité.
Projet de Conclusion 8/19:	<p>Conversion des coordonnées géographiques en route pour le système géodésique mondial(WGS-84) et mise à jour des cartes aéronautiques</p> <p>Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Les Etats qui ne l'ont pas encore fait achèvent la conversion de leurs coordonnées géographiques dans le cadre du WGS-84 pour les opérations en route et les points de compte rendu à la limite des FIR et actualisent toutes les cartes aéronautiques ; b) L'OACI assiste les Etats qui en ont besoin pour qu'ils se conforment aux exigences de l'alinéa a) ci-dessus.

Numéro	Titre
Projet de Conclusion 8/20:	<p data-bbox="512 327 847 360">Visite de familiarisation</p> <p data-bbox="512 398 1513 510">Il est conclu que dans l'esprit de Recommandation 12/3 de la réunion régionale AFI/7, les Etats soient encouragés à élaborer un programme de visites de familiarisation auprès des organes AIS d'autres Etats.</p>
Projet de Conclusion 8/21:	<p data-bbox="512 555 1358 589">Mandat et composition de l'Équipe de travail sur l'AIS/MAP</p> <p data-bbox="512 622 735 656">Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="560 689 1513 801">a) L'appellation « Équipe de travail sur l'automatisation de l'AIS/MAP » soit changée pour devenir « Équipe de travail AIS/MAP » afin d'englober toutes les questions AIS/MAP ; <li data-bbox="560 835 1513 992">b) Le mandat de l'équipe de travail AIS/MAP en Appendice I soit examiné par le Sous-groupe ATS AIS/SAR et soit considéré à la fois comme mandat et futur programme de travail de ladite Équipe de travail.
Projet de Conclusion 8/22:	<p data-bbox="512 1032 1166 1066">Base de données AIS centralisées en région AFI</p> <p data-bbox="512 1099 1513 1256">Il est conclu que l'IATA, en collaboration avec l'OACI et les prestataires des services de navigation aérienne dans la région AFI étudient la possibilité de créer une banque de données AIS centralisées pour la Région AFI similaire à la banque de données aéronautiques de la région EUR.</p>
Projet de Conclusion 8/23:	<p data-bbox="512 1294 938 1328">Mise en œuvre du service ATC</p> <p data-bbox="512 1361 1513 1552">Il est conclu que les Etats qui ne l'ont pas encore fait mettent en œuvre le service ATC le long de toutes les routes contenues dans le Tableau ATS1 du Plan AFI (Doc.7474) dès que possible et en tout état de cause avant le 8 juin 2006 selon l'esprit de la Recommandation 5/21 de la septième réunion régionale de navigation aérienne (AFI /7).</p>
Projet de Conclusion 8/24:	<p data-bbox="512 1597 1190 1630">Proposition d'amendement au Plan ATS/DS-AFI</p> <p data-bbox="512 1664 735 1697">Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="560 1731 1513 1809">a) Le Plan régional AFI (Doc. 7474)-Tableau CNS-IB soit amendé tel qu'il apparaît à l'Appendice J; et <li data-bbox="560 1843 1513 2000">b) en raison de la nouvelle date de mise en oeuvre du RVSM proposée en septembre 2006, les Etats soient instamment priés de mettre en œuvre dans l'intérêt de la sécurité les circuits ATS/DS dès que possible en tout état de cause avant le 30 juin 2006.
Projet de Conclusion 8/25:	Amendement du Plan AFI de navigation aérienne ATS-1

Numéro	Titre
	<p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Le Plan de navigation aérienne AFI Tableau ATS-1 de l'OACI soit amendé pour inclure le besoin en routes ATS (cf. Appendice. K); b) Les routes ATS en Appendice L soient rayées du Plan AFI de navigation aérienne; c) Le tracé des routes ATS en Appendice M soit modifié tel qu'indiqué.
Projet de Conclusion 8/26:	<p>Routes non mises en œuvre, y compris les Routes RNAV</p> <p>Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) La nouvelle date limite pour la mise en œuvre effective des routes qui ne l'ont pas été, y compris les routes RNAV en Appendice N soit la date AIRAC du 8 juin 2006. b) Les Etats qui ne l'ont pas fait accélèrent la mise en oeuvre des routes ATS dans leurs FIR tel qu'il ressort de l'Appendice N du présent rapport. c) L'Angola, le Botswana, la République démocratique du Congo, la Libye et l'Afrique du Sud mettent en oeuvre les tronçons de la route RNAV UM731 à la date AIRAC commune du 19 janvier 2006. d) L'Angola, le Botswana et la République démocratique du Congo mettent en oeuvre les tronçons de la route RNAV 998 à la date AIRAC commune du 19 janvier 2006.
Projet de Conclusion 8/27:	<p>Accords de coopération entre Etats en matière SAR</p> <p>Il est conclu qu'en vue d'une utilisation plus rationnelle et plus économique des installations de recherches et de sauvetage, les Etats concluent des accords spécifiques avec d'autres Etats pour une mise en commun de leurs ressources et une assistance mutuelle dans le cadre des opérations SAR, en s'inspirant du modèle d'accord figurant dans le Manuel IAMSAR (Doc.9731), Volume 1, Appendice I .</p>

Numéro	Titre
Projet de Conclusion 8/28:	<p>Application de la législation SAR</p> <p>Il est conclu que, à titre prioritaire, les Etats s'engagent à :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Promulguer une législation SAR légalisant la conduite des opérations SAR et habilitant le Coordonnateur de mission SAR à solliciter une assistance extérieure lorsque les installations et le personnel disponibles ne sont pas à la hauteur de la situation d'urgence ou sont insuffisants pour faire face à la situation de détresse b) S'assurer que la demande d'assistance visée à l'alinéa (a) ci-dessus n'est pas soumise à l'approbation des autorités supérieures, et qu'une notification seule suffit.
Projet de Conclusion 8/29:	<p>Projet de la CAFAC en matière de recherches et de sauvetage</p> <p>Il est conclu qu'en raison des problèmes persistants qui continuent d'entraver la mise en oeuvre des dispositions de l'OACI dans le domaine des recherches et du sauvetage, il soit instamment demandé aux Etats d'appuyer le projet SAR de la CAFAC dont l'objet est d'accélérer la mise en oeuvre des spécifications SAR de l'OACI, en mettant un accent particulier sur la législation, l'organisation et les accords en la matière.</p>
Projet de Conclusion 8/30:	<p>Examen des questions particulières de planification et de mise en oeuvre dans le domaine de la navigation aérienne et des carences observées dans la Région AFI.</p> <p>Il est conclu qu'en raison de l'incidence négative de la non-mise en oeuvre des dispositions du Plan de navigation aérienne et du fait que de graves cas de carences perdurent dans la région AFI,</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Les Etats concernés prennent le plus tôt possible des mesures concrètes pour remédier à toutes les carences dont la liste est donnée à l'Appendice O du présent rapport. b) Les Bureaux régionaux de l'OACI suivent régulièrement cette question ; et c) Les résultats soient portés à l'attention du groupe APIRG.

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

Rapport sur le point 1 de l'ordre du jour

Election du Président et du Vice-Président

1.1 La réunion élit comme Président M.Papa Atoumane FALL, Directeur de la navigation aérienne de l'Agence nationale de l'aviation civile du Sénégal (ANACS) et comme Vice-Président M. Patrick KINUTHIA, Chef des services de la circulation aérienne de la Kenya Civil Aviation Organization .

Rapport sur le Point 2 de l'ordre du jour

Examen des Conclusions et Décisions de l'APIRG et des Conclusions et Décisions de la 7^{ème} réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR en suspens et du futur programme de travail dudit Sous-groupe

2.1 Le Sous-groupe ATS/AIS/SAR examine les Conclusions et Décisions en suspens à la lumière des derniers développements afin de les actualiser et d'en limiter le nombre en fonction de l'état de leur mise en oeuvre. C'est ainsi que les Conclusions valides ont été maintenues. La réunion formule les projets de conclusions suivants:

Projet de Conclusions 8/1 - Compte rendu et analyse des incidents ATS

Il est conclu que conformément à la Résolution de l'Assemblée A31-10, aux dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI, alinéa 7.3 et à la Recommandation 5/26 de la septième réunion régionale de navigation aérienne (AFI/7), les Etats établissent des systèmes de comptes rendus non punitifs et formateurs afin de pouvoir disposer du maximum de comptes rendus d'incidents ATS possible.

Projet de Conclusions 8/2 - Vérification opérationnelle et application des normes de compétence ATS

Il est conclu que selon l'esprit de la Conclusion 5/27 de la septième réunion régionale de navigation aérienne (AFI/7), l'absence de procédures de vérification opérationnelle et d'application des normes de compétence ATS types au niveau des organes ATS des Etats soit incluse dans la liste APIRG des carences observées dans le domaine ATM.

Projet de Conclusion 8/3 - Utilisation de manière souple de l'espace aérien

Il est conclu que:

- a) Les Etats fassent montre de souplesse dans l'utilisation de l'espace aérien au moment d'établir des zones prohibées, réglementées ou dangereuses de façon à ce que ces zones soient créées de manière provisoire en prenant en compte les besoins de l'aviation civile ; et
- b) Les Etats réexaminent constamment l'existence des zones prohibées, réglementées ou dangereuses conformément aux dispositions de la Recommandation 2/21 de la Réunion restreinte de navigation aérienne LIM AFI (1988) .

2.2 Le Sous-groupe examine le mandat et le futur programme de travail et accorde la priorité à l'exécution des tâches. A ce sujet, veuillez vous reporter à l'Appendice B du présent rapport.

Rapport sur le Point 3 de l'Ordre du jour

Examen du rapport de la septième réunion de l'Equipe de travail RVSM/RNAV/RNP

3.1 Au titre de ce point, le Sous-groupe examine, le rapport de la 7ème réunion de l'Equipe de travail précipitée tenue à Dakar (Sénégal) les 8 et 9 août 2005 conformément aux recommandations 5/7 et 5/17 de la septième réunion régionale de navigation aérienne (AFI/7) et la Décision 13/58 de la 13ème réunion d'APIRG.

3.2 Il note que l'Equipe de travail a tenu sept réunions et qu'à chacune de ses rencontres des conclusions pertinentes ont été adoptées pour refléter l'état d'avancement des activités prévues dans la Stratégie/ Plan d'action pour la mise en oeuvre du RVSM dans la région AFI. Les conclusions valides sont contenues dans le rapport de la 7ème réunion de l'équipe de travail RVSM/RNAV/RNP, à savoir: la Conclusion 7/1-Données sur l'évaluation de la sécurité ; Conclusion 7/2-Coordination civile/militaire; Conclusion 7/3-Désignation de gestionnaires du programme national RVSM; Conclusion 7/4-Communication des données sur le suivi d'évaluations de sécurité; Conclusion 7/6-Formation et séminaires; Conclusion 7/7-Eléments indicatifs pour la navigabilité et l'homologation opérationnelle d'aéronefs/exploitants ; Conclusion 7/8-Législation RVSM ; Conclusion 7/9-Financement du programme RVSM ; Conclusion 7/10-Enquête sur l'aptitude des aéronefs et des exploitants ; Conclusion 7/11-Contrôle des écarts de hauteur ; Conclusion 7/12-Politique de sécurité en matière RVSM en région AFI ; Conclusion 7/13-Plans nationaux de sécurité ; Conclusion 7/14-Enquête sur l'aptitude des Etats ; Conclusion 7/15-Echange des données RVSM entre l'ASECNA et ARMA ; Conclusion 7/16-Evaluation du risque de Collision (CRA) ; Conclusion 7/17-RVSM-Dossier de sécurité préalable à la mise en oeuvre ; Conclusion 7/18-Maintien du bureau du

programme RVSM AFI ; Conclusion 7/19-Adoption du rapport sur l'évaluation du risque fonctionnel ; Conclusion 7/20-Délai optimal de commutation CVSM/RVSM ; Conclusion 7/21-Espace aérien essentiel pour le RVSM ; Conclusion 7/22-Période de basculement du RVSM en région AFI ; Conclusion 7/23-Exigences de sécurité en matière d'évaluation du risque fonctionnel.

3.3 Le Sous-groupe ATS/AIS/SAR examine et entérine des conclusions qui présentent un intérêt pour le Groupe APIRG. Il s'agit de :

**Projet de Conclusion 8/4 - Mise en œuvre du RVSM AFI-
Recouvrement
des coûts**

Il est conclu que:

- a) Les compagnies aériennes membres de l'IATA continuent de soutenir financièrement les efforts consentis pour la mise en œuvre du RVSM afin d'améliorer la sécurité et l'économie du trafic aérien en Afrique.
- b) L'IATA mette en place un mécanisme de recouvrement des coûts pour les besoins du RVSM grâce à une redevance prélevée sur tous les vols internationaux assurés en Afrique par ses compagnies aériennes membres.

**Projet de Conclusion 8/5 - Agence régionale de certification des
aéronefs pour les opérations RVSM**

Il est conclu que:

- a) Les États qui éprouvent des difficultés dans la mise en œuvre de la certification de la navigabilité dans le cadre du RVSM sollicitent le concours des États ayant de l'expertise en la matière.
- b) Des séminaires/ateliers soient organisés à l'intention du personnel OPS/navigabilité sur les questions liées à la certification du RVSM
- c) L'IATA, en collaboration avec l'OACI mène des études sur la création d'organismes de certification RVSM pour la région AFI.

Projet de Conclusion 8/6 - Campagne pour la mise en oeuvre du RVSM

Il est conclu qu'une priorité soit accordée à la sensibilisation des directeurs de l'aviation civile par les directeurs régionaux de l'OACI et l'IATA quant à l'importance du RVSM et la nécessité de sa mise en œuvre au plus tôt dans la région AFI, lors des missions de l'OACI et de l'IATA auprès des Etats.

Projet de Conclusion 8/7 - Plan d'action/stratégie de mise en œuvre du RVSM dans la région AFI

Il est conclu que le plan d'action/stratégie actualisée du RVSM figurant à l'Appendice C soit communiquée aux États, pour suite à donner.

Projet de Conclusion 8/8 - Amendement au Doc. 7030 de l'OACI

Il est conclu que l'OACI initie dès que possible la Proposition d'Amendement aux Procédures complémentaires régionales-Doc. 7030/4-Région Afrique-Océan Indien (AFI) (N° de série ESAF-S04/1-AFI RAC/1) qui comprend les dispositions pertinentes pour la mise en œuvre du RVSM (cf. Appendice D) eu égard au dossier préalable de mise en œuvre et son examen par la Commission de la navigation aérienne.

Projet de Conclusion 8/9 - Date limite pour la mise en oeuvre du RVSM dans la région AFI

- a) Il est conclu que les dates limites seront les suivantes:
- Examen de l'évaluation révisée du risque de collision (CRA) par la 9^{ème} réunion d'ARTF : mars 2006
 - Examen du projet de dossier préalable de mise en oeuvre (PISC) par la 9^{ème} réunion d'ARTF : mars 2006
 - Examen du dossier préalable de mise en oeuvre (PISC) par la Commission de la navigation aérienne: mai 2006
 - Mise en œuvre par les Etats des plans nationaux de sécurité : juin 2006
 - Réunion d'évaluation/concertation : juin 2006
 - Émission par tous les Etats de NOTAM de mise en œuvre du RVSM avec avis de 3 cycles AIRAC: juin 2006
 - Fin de recyclage de tout le personnel d'exploitation: juillet 2006

et que

La date butoir pour la mise en œuvre du RVSM dans la région AFI soit la date AIRAC du **28 septembre 2006**.

Point 4 de l'ordre du jour

Examen du rapport de la septième réunion de l'Equipe de travail sur l' AIS

4.1 Sous ce chapitre, le Sous-groupe examine le rapport de la troisième réunion de l'Equipe de travail sur l' AIS/MAP tenue à Dakar les **4 et 5 août 2005** . Au nombre des questions abordées figuraient les dispositions relatives à la mise en œuvre de lots d'information aéronautique intégrés et l'état de mise en œuvre des spécifications de l'OACI dans le domaine AIS/MAP.

4.2 La réunion approuve les conclusions de la réunion précitée qu'elle inclut dans son futur programme de travail. Le Sous-groupe adopte les nouveaux projets de conclusions ci-après, qui seront soumis à l'examen de l'APIRG:

Projet de Conclusion 8/10 - Diffusion des données AIS

Il est conclu que dans l'esprit de la Conclusion 13/48 d'APIRG, les États qui ne l'ont pas encore fait établissent un site WEB de l'aviation civile prenant en compte l'intégrité, la sûreté de l'information et les éléments indicatifs sur l'utilisation de l'internet public à des fins aéronautiques (Doc. OACI 9855-AN/59).

Projet de Conclusion 8/11 - Mise en œuvre des organes AIS aux aérodromes

Il est conclu que les Etats s'assurent que les organes AIS d'aérodrome visés au Tableau FASID AIS(1) (**Appendice E**) sont créés et dotés d'un personnel AIS qualifié.

Projet de conclusion 8/12 - Etat de mise en œuvre des spécifications de l'OACI ans le domaine AIS/MAP en Région AFI

Il est conclu:

- a) que le Tableau FASID AFI AIS-1, qui énonce les exigences en matière de création d'organes AIS d'aérodrome dans la région AFI ;
- b) Le Tableau FASID AIS-2, qui énonce les exigences liées au service d'information aéronautique requis aux aérodromes;
- c) Le Tableau FASID AIS-4, qui énonce les exigences pour une information aéronautique intégrée de la part des services d'information aéronautique étrangers (AIS) soient disponibles aux organes AIS d'aérodromes/hélistations en région AFI en vue d'un briefing préalable au vol.

- d) Que ces tableaux soient communiqués aux États pour actualisation des données et fassent par la suite l'objet d'une Proposition d'amendement pour le FASID.

Projet de Conclusion 8/13 - Etat de mise en œuvre de lots d'information aéronautiques intégrées

Il est conclu que l'état de mise en œuvre de lots d'informations aéronautiques intégrées visé à l'Appendice F soit diffusé aux États aux fins d'actualisation des données.

Projet de Conclusion 8/14 - Organisation d'un système de services d'information aéronautique automatisés

Il est conclu qu'il soit instamment demandé aux États de réaliser l'automatisation de leurs services aéronautiques à l'échelon national conformément à la Conclusion 13/44 de la treizième réunion d'APIRG (stratégie d'automatisation de l'AIS), en s'inspirant des principes régissant l'introduction de l'automatisation de l'AIS dans la région AFI figurant à l'Appendice G.

Projet de Conclusion 8/15 - Participation du personnel AIS aux réunions de planification pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM

Il est conclu que:

- a) Le personnel AIS soit associé aux réunions de planification organisées dans le cadre de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ; et
- b) L'OACI s'assure que les besoins AIS/MAP sont clairement énoncés dans le Plan CNS/ATM.

Projet de Conclusion 8/16 - Approche à l'automatisation de l'AIS en région AFI

Il est conclu que pour une mise en œuvre progressive des systèmes AIS automatisés, les États qui n'ont pas encore procédé à l'automatisation de leurs services d'information aéronautique soient exhortés à :

- a) programmer d'abord l'automatisation de leurs services d'information avant le vol et des NOTAM ; et/ou
- b) prendre des dispositions pour fournir des services automatisés en leur nom en vertu d'accords bilatéraux ou multilatéraux conclus avec des États ou d'autres organisations non gouvernementales.

Projet de Conclusion 8/17 - Harmonisation des informations AIS, MET et FPL

Il est conclu que :

- a) en vue de l'automatisation de l'AIS, les Etats prennent les mesures idoines pour permettre aux usagers d'accéder à la fois aux informations AIS et MET à partir d'une interface commune fondée sur les données du plan de vol à l'appui du briefing AIS/MET FPL préalable au vol à partir d'un point d'accès commun;
- b) Les Etats mettent en oeuvre une fonctionnalité sélective fondée sur les critères de sélection de NOTAM de l'OACI et actualisent la fonctionnalité du briefing pour permettre la notification de données actualisées à la suite d'un briefing initial.

Projet de Conclusion 8/18 - Système de gestion de la qualité

Il est conclu que:

- a) conformément aux dispositions de l'Annexe 15, les États qui ne l'ont pas encore fait soient instamment priés de prendre toutes les dispositions utiles pour mettre en oeuvre un système de gestion de la qualité au niveau de leurs services d'information aéronautique suivant les normes de Série ISO 9001;
- b) le projet de questionnaire sur le système de gestion de la qualité figurant à l'Appendice H soit transmis aux Etats pour recueillir leurs observations avant son adoption en vue de son application dans la région AFI ;
- c) l'OACI élabore de toute urgence des éléments indicatifs en matière AIS portant sur le système de gestion de la qualité.

Projet de Conclusion 8/19 - Conversion des coordonnées géographiques en route pour le système géodésique mondial (WGS-84) et mise à jour des cartes aéronautiques

Il est conclu que:

- a) Les Etats qui ne l'ont pas encore fait achèvent la conversion de leurs coordonnées géographiques dans le cadre du WGS-84 pour les opérations en route et les points de compte rendu à la limite des FIR et actualisent toutes les cartes aéronautiques;
- b) L'OACI assiste les Etats qui en ont besoin pour qu'ils se conforment aux exigences de l'alinéa a) ci-dessus.

Projet de Conclusion 8/20 - Visite de familiarisation

Il est conclu que dans l'esprit de Recommandation 12/3 de la réunion régionale AFI/7, les Etats soient encouragés à élaborer un programme de visites de familiarisation auprès des organes AIS d'autres Etats.

Projet de Conclusion 8/21 - Mandat et composition de l'Équipe de travail sur l'AIS/MAP

Il est conclu que:

- a) L'appellation « Équipe de travail sur l'automatisation de l'AIS/MAP » soit changée pour devenir « Équipe de travail AIS/MAP » afin d'englober toutes les questions AIS/MAP;
- b) Le mandat de l'équipe de travail AIS/MAP en **Appendice I** soit examiné par le Sous-groupe ATS /AIS/SAR et soit considéré à la fois comme mandat et futur programme de travail de ladite Équipe de travail.

Projet de Conclusion 8/22 - Base de données AIS centralisées en région AFI

Il est conclu que l'IATA, en collaboration avec l'OACI et les prestataires des services de navigation aérienne dans la région AFI étudie la possibilité de créer une banque de données AIS centralisées pour la Région AFI similaire à la banque de données aéronautiques de la région EUR.

Rapport sur le point 5 de l'ordre du jour**Examen de l'état de mise en oeuvre du service du contrôle régional**

5.1 Au titre de ce point, le Sous-groupe examine les besoins pour la mise en oeuvre du service du contrôle régional en région AFI.

5.2 Il rappelle l'énoncé des Exigences opérationnelles de base et les critères de planification pour la région AFI qui requièrent qu'un service de contrôle régional soit fourni pour tous les vols IFR le long des routes ATS servant aux vols internationaux, hormis dans les cas où le type et la densité du trafic ne justifient pas la fourniture d'un tel service. L'énoncé exige par ailleurs que le service de contrôle d'approche soit fourni à tous les aérodromes servant à l'aviation internationale et que des zones de contrôle régional soient créées pour couvrir au moins les niveaux de montée et de croisière des aéronefs au départ et la descente à partir du niveau de croisière des aéronefs à l'arrivée. Au moment de l'examen de l'état de mise en oeuvre du service du contrôle régional dans la région AFI, la réunion régionale AFI/7 avait élaboré une stratégie de mise en oeuvre, objet de sa Recommandation 5/21.

5.3 Le Sous-groupe note avec préoccupation qu'il n'y a pas eu suffisamment de progrès dans la mise en oeuvre du service du contrôle régional au cours des dernières années. Aussi juge-t-il de proroger jusqu'au 8 juin 2006 la date limite pour sa mise en oeuvre. C'est ainsi qu'il formule le projet de conclusion ci-après:

Projet de Conclusion 8/23 - Mise en œuvre du service ATC

Il est conclu que les Etats qui ne l'ont pas encore fait mettent en œuvre le service ATC le long de toutes les routes contenues dans le Tableau ATS1 du Plan AFI (Doc.7474) dès que possible et en tout état de cause avant le **8 juin 2006** selon l'esprit de la Recommandation 5/21 de la septième réunion régionale de navigation aérienne (AFI /7).

Rapport sur le point 6 de l'ordre du jour

Examen de la mise en oeuvre des circuits en phonie directe (ATS/DS)

6.1 Au titre de ce point, le Sous-groupe examine les conclusions de la première réunion du Sous-groupe CNS portant sur le Tableau CNS-IB Circuits ATS/DS. Il passe en revue les circuits nécessaires, les circuits à supprimer au Plan CNS ainsi que les circuits à mettre en oeuvre. Il formule en conséquence le projet de conclusion 8/24 ci-après :

Projet de Conclusion 8/24 - Proposition d'amendement au Plan ATS/DS-AFI

Il est conclu que:

- a) Le Plan régional AFI (Doc. 7474)-Tableau CNS-IB soit amendé tel qu'il apparaît à l'**Appendice J**; et
- b) en raison de la nouvelle date de mise en oeuvre du RVSM proposée en septembre 2006, les Etats soient instamment priés de mettre en œuvre dans l'intérêt de la sécurité les circuits ATS/DS dès que possible, en tout état de cause avant le **30 juin 2006**.

Rapport sur le Point 7 de l'ordre du jour : Examen du réseau des routes ATS

7.1 Sous ce chapitre, le Sous-groupe examine de manière approfondie l'état de mise en oeuvre du réseau des routes ATS de base, notamment les routes RNAV contenues dans le Plan AFI de navigation aérienne (Doc. 7474/27)-Tableau ATS1, cartes ATS2 et ATS3 afin :

- a) de cerner les besoins en routes additionnelles ;
- b) d'identifier les tronçons de route dont il faut modifier le tracé;
- c) d'identifier les routes à supprimer du Plan de navigation aérienne;
- d) d'identifier les routes non mises en oeuvre et de fixer une date butoir pour leur mise en oeuvre.

7.2 Le Sous-groupe établit un calendrier de mise en oeuvre pour les routes qui ne l'ont pas été et convient qu'il soit demandé aux Etats de mettre en oeuvre toutes ces routes au plus tard **le 8 juin 2006**.

7.3 A la lumière de ce qui précède, les projets de conclusions ci-après sont formulés :

Projet de Conclusion 8/25 - Amendement du Plan AFI de navigation aérienne ATS-1

Il est conclu que :

- a) Le Plan de navigation aérienne AFI Tableau ATS-1 de l'OACI soit amendé pour inclure le besoin en routes ATS (cf. **Appendice K**);
- b) Les routes ATS en Appendice L soient rayées du Plan AFI de navigation aérienne;
- c) Le tracé des routes ATS en Appendice M soit modifié tel qu'indiqué.

Projet de Conclusion 8/26 - Routes non mises en oeuvre, y compris les Routes RNAV

Il est conclu que:

- a) La nouvelle date limite pour la mise en oeuvre effective des routes qui ne l'ont pas été, y compris les routes RNAV en Appendice N soit la date AIRAC du **8 juin 2006**.
- b) Les Etats qui ne l'ont pas fait accélèrent la mise en oeuvre des routes ATS dans leurs FIR tel qu'il ressort de l'Appendice N du présent rapport.

- c) L'Angola, le Botswana, la République démocratique du Congo, la Libye et l'Afrique du Sud mettent en oeuvre les tronçons de la route RNAV UM731 à la date AIRAC commune du **19 janvier 2006**.
- d) L'Angola, le Botswana et la République démocratique du Congo mettent en oeuvre les tronçons de la route RNAV 998 à la date AIRAC commune du **19 janvier 2006**.

Rapport sur le Point 8 de l'ordre du jour

Examen de l'état de mise en oeuvre des spécifications de l'OACI dans le domaine AIS/MAP

8.1 Il est procédé à l'examen de l'état de mise en oeuvre des spécifications de l'OACI dans le domaine AIS/MAP. Les projets de conclusions correspondants apparaissent au Point 4 de l'ordre du jour .

Point 9 de l'ordre du jour

Examen de l'état de mise en oeuvre des dispositions de l'OACI en matière SAR

9.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Sous-groupe examine l'état de mise en oeuvre de toutes les dispositions de l'OACI en matière de recherches et du sauvetage. Il note avec préoccupation que la plupart de ces dispositions n'ont pas été mises en oeuvre. La réunion est d'avis qu'il faudrait sensibiliser les Etats à la nécessité de prendre d'urgence les mesures correctives qui s'imposent et estime que l'OACI devrait fournir une assistance pour améliorer la qualité des services de recherches et du sauvetage (SAR) dans la Région.

9.2 Il est souligné que l'absence d'accords SAR et d'une législation appropriée constituent de graves carences dans ce domaine.

9.3 Le Sous-groupe souligne par ailleurs qu'il est nécessaire que les Etats continuent d'appuyer le projet SAR de la CAFAC.

A la lumière de ce qui précède, il entérine les projets de conclusions suivants :

Projet de Conclusion 8/27 - Accords de coopération entre Etats en matière SAR

Il est conclu qu'en vue d'une utilisation plus rationnelle et plus économique des installations de recherches et de sauvetage, les Etats concluent des accords spécifiques avec d'autres Etats pour une mise en commun de leurs ressources et une assistance mutuelle dans le cadre des opérations SAR, en s'inspirant du modèle d'accord figurant dans le Manuel IAMSAR (Doc.9731), Volume 1, **Appendice I**.

Projet de Conclusion 8/28 - Application de la législation SAR

Il est conclu que, à titre prioritaire, les Etats s'engagent à :

- a) Promulguer une législation SAR légalisant la conduite des opérations SAR et habilitant le Coordonnateur de mission SAR à solliciter une assistance extérieure lorsque les installations et le personnel disponibles ne sont pas à la hauteur de la situation d'urgence ou sont insuffisants pour faire face à la situation de détresse ;
- b) S'assurer que la demande d'assistance visée à l'alinéa (a) ci-dessus n'est pas soumise à l'approbation des autorités supérieures, et qu'une notification seule suffit.

Projet de Conclusion 8/29 - Projet de la CAFAC en matière de recherches et de sauvetage

Il est conclu qu'en raison des problèmes persistants qui continuent d'entraver la mise en oeuvre des dispositions de l'OACI dans le domaine des recherches et du sauvetage, il soit instamment demandé aux Etats d'appuyer le projet SAR de la CAFAC dont l'objet est d'accélérer la mise en oeuvre des spécifications SAR de l'OACI, en mettant un accent particulier sur la législation, l'organisation et les accords en la matière.

Rapport sur le Point 10 de l'ordre du jour**Examen des problèmes particuliers de planification et de mise en oeuvre et des carences dans le domaine de la navigation aérienne**

10.1 Le Sous-groupe rappelle la préoccupation marquée par la Commission de la navigation aérienne et le Conseil quant à l'incidence des carences sur la sécurité. Il note que la Commission de la navigation aérienne et le Conseil se sont dits satisfaits des efforts de l'APIRG ainsi que des efforts déployés en vue de l'identification, de l'évaluation et du compte rendu des carences dans le domaine de la navigation aérienne.

10.2 Le Sous-groupe actualise la liste des carences relevées dans les domaines ATS, SAR et AIS/MAP (cf Appendice O) et formule le projet de conclusion ci-après :

Projet de Conclusion 8/30 - Examen des problèmes particuliers de planification et de mise en oeuvre dans le domaine de la navigation aérienne et des carences observées dans la Région AFI

Il est conclu qu'en raison de l'incidence négative de la non-mise en oeuvre des dispositions du Plan de navigation aérienne et du fait que de graves cas de carences perdurent dans la région AFI,

- a) Les Etats concernés prennent le plus tôt possible des mesures concrètes pour remédier à toutes les carences dont la liste est donnée à l'Appendice O du présent rapport.
- b) Les Bureaux régionaux de l'OACI suivent régulièrement cette question ; et
- c) Les résultats soient portés à l'attention du groupe APIRG.

Rapport sur le Point 11 de l'Ordre du jour

DIVERS

11.1 Aucune question n'est abordée au titre de ce point.

**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE**

**Huitième réunion du Sous-groupe ATM (ATM SG/8)
(Dakar, Sénégal 10 - 12 août 2005)**

LISTE DE PARTICIPANTS

Country/Etat	Name/Nom	Designation/Fonction	Address/Adresse	E-mail, Telephone, Fax
ALGERIA	Mr. D. Otsmane	Assistant Directeur Général, E.N.N.A	1 Avenue de l'Indépendance, Alger	Tel. : 213 21 66.22.62 E.mail : vondja2005@yahoo.fr
	Mr. Belloulou Rafik	Deputy Director of Operations, E.N.N.A Adjoint au Directeur des opérations	E.N.N.A B.P. 70D Dar El Beida 16100, Algiers	Tel.: 213 21.67.10.01 Fax: 213 21.67.10.01 E.mail: ennade2@sia-enna.dz
	Mr. A. Djatouf	E.N.N.A Head of ATS Chef ATS	E.N.N.A 1 Avenue de l'Indépendance, Alger01,	Tel.: 213 70.93.39.84 Fax: 213 21.67.73.95 E.mail: Dena.dca@enna.dz
ANGOLA	Mr. Abilio Pinto Da Cruz	Administrator/Director, ENANA	P.O. Box 2311 Luanda, Angola	Tel.: 244 912.50.22.19 Fax : 244 222 35.12.67 E.mail : dnav@snet.co.ao
	Mrs. B. De Paiva Henrique	ATM Chef Division of ENANA	Aeroporto International "4 de Fevereiro" C.P 841 DNAV Luanda, Angola	Tel. : 244 222 35.12.67 / 244 923.51.20.61 Fax : 244 222 35.12.67 E.mail : dinahenrique@hotmail.com
	Mrs. Dulce Cachimbombo Manuel	N.P.N, ENANA Chef Département CNS	Aeroporto International "4 de Fevereiro" C.P 841 DNAV Luanda, Angola	Tel. : 244 222 65.10.13 / 244 912.20.75.59 Fax : 244 222 35.12.67 E.mail : dulcecachimbombo@yahoo.com.br
	Mr. Lucas Manuel De Lima	Chief Department of ATM	Aeroporto International "4 de Fevereiro" C.P 841 DNAV Luanda, Angola	Tel. : 244 222 65.10.05 / 35.10.27 Fax : 244 912 51.94.35 E.mail : dgta@snet.co.ao
BURUNDI	Mr. Pascal Ntimpirangeza	Chef de la Navigation Aérienne	Régie des Services Aéronautiques B.P. 694, Bujumbura	Tel. : 257 22.37.97 / 22.42.39 / 09.86.022 Fax : 257 22.34.28 E.mail : rsa@cbinf.com
	Mr. Twagirayezu Ildephonse	Adjoint Chef de la Navigation Aérienne et Chef de la section Incendie et Sauvetage	B.P. 694 Bujumbura	Tel. : 257 22.37.97 / 21.83.80 / 09.06.776 E.mail : ildtwagira@yahoo.fr
CAMEROON	M. Tsamo Christien	Directeur de la Navigation aérienne	BP 6998, Yaoundé, Cameroun	Tel.: 237 230.30.90 / 968.57.00 Fax: 237 230.33.62 E.mail: dna@ccaa.aero E.mail: ctsamo@yahoo.fr
	Mlle Ngono Eloundou L.	Chef de Service Sécurité du trafic aérien CCAA	BP 6998, Yaoundé, Cameroun	Tel.: 237 230.30.90 / 230.47.66 Fax: 237 230.33.62 E.mail: n_eloundou@yahoo.com
COTE D'IVOIRE	Angaman Boa	Chef de la Navigation aérienne, ANAC	12 BP 1385 Abidjan 12 Côte d'Ivoire	Tel.: 225 07.64.84.96 Fax : 225 21.27.63.46 E.mail : boachaang@yahoo.fr
FRANCE (REUNION)	M. Pujol Patrick	Chef de la Subdivision Circulation aérienne	Service de la Navig. Aérien. De l'Océan Indien BP 52 F 97408 St. Denis Cedex 9	Tel. : 262 72.88.30 E.mail : patrick.pujol@aviation- civile.gouv.fr
GHANA	Mr. Martey Boye Atoklo	ATC Watch Manager	Ghana C.A.A. PMB, K.A. Accra, Ghana	Tel.: 021 77.32.83 / 021 76.27.03 Fax: 021 77.32.93 E.mail: matoklo@hotmail.com E.mail: mbatoklo@gcaagh.com
	Mr. Edwin Addo	Director, Air Traffic Services	Ghana C.A.A. PMB, K.A. Accra, Ghana	Tel.: 233 21.77.60.79 Fax: 233 21.77.32.93 E.mail: edwin_addo@yahoo.com
KENYA	Mr. Patrick M. Kinuthia	CATCO	P.O. Box 30163-00100 Nairobi	Tel.: 254 02 82.74.70 Fax: 254 02 82.47.16 E.mail: kcaa@nbnet.co.ke

Country/Etat	Name/Nom	Designation/Fonction	Address/Adresse	E-mail, Telephone, Fax
MAURITANIE	M. Mohamed Abdellahi	Chef de Service	ANAC, B.P. 91 Nouakchott, Mauritanie	Tel.: 222 524.40.05 Fax : 222 525.35.78
MOZAMBIQUE	Mr. Ernesto dos S.M. Junior	SATCO, ADM.E.P	Av. Acordos de Lusaka n° 3325 P.O. Box 2631 Maputo, Mozambique	Fax: 258.21.46.53.75/6 E.mail: admptec@tropical.co.mz
NIGERIA	Mr.Chinny A. Enechukwu	Head ATS Radar, Nigeria NCAT Zaria	ATS/COM School, NCAT, Zaria P.M.B. 1031	Tel.: 069 33.01.22 Fax : 069 33.47.56 E.mail: chinnyenechukwu@yahoo.com
	Mr. Yahaya Saheed Tunde	Head, Area/Airways Dept.	ATS/COM School, NCAT, Zaria P.M.B. 1031	Tel.: 069 33.01.22 Fax: 069 33.47.56 E.mail: saheedyahaya@yahoo.co.uk
	Mr. Nwafor Martins Emeka	AGM ASP(TE/PROC.) NCAA	Aviation Hse, NAMA, NCAA Ikeja, Lagos PMB 4944	Tel.: 234 180.33.04.84.27 234 1 794.28.83 Fax: 234 1 493.15.97 E.mail: dinma2002@yahoo.com
	Mr. Jibrin Haske Ibrahim	Asst. General manager Technical Evaluation, NAMA	P.M.B. 21084, Ikeja, Lagos, NAMA, Murtala Muhammed Airport	Tel.: 234 1 493.13.30 / 493.34.16 Fax: 234 1 493.13.30 / 493/13/31 E.mail: haskejibrin@yahoo.co.uk
	Mr. Anusonwu	Deputy General Manager (ATS), NAMA	NAMA, Kano, Nigeria	Tel.: 234 064 63.22.54 Fax: 234 08.32.87.98.43 E.mail: anusonwuge@yahoo.com
	Mr. Solola Mukaila Alani	DGM (AIS) Air Traffic Operations Manager, Lagos	NAMA – P.M.B. 21084 Lagos – Nigeria	Tel.: 234 1 80.23.31.41.45 / 1 493.34.16 Fax: 234 1 493.34.16 E.mail: mumukasolola@yahoo.co.uk
	Mr. Nkemakolam Joyce Daniel	Deputy General Manager, ATS OPS	Aviation House, DAAS PMB 4944 NCAA – Ikeja Lagos	Tel.: 234 1 (0) 80.33.01.62.09 Fax: 234 (4) 493.15.97 E.mail: jdudem@hotmail.com
SENEGAL	Mr. Fall Papa Atoumane	Director of Air Navigation, ANACS	B.P. 8184 Aéroport L.S. Senghor Dakar Yoff	Tel. : 221 869.53.35 Fax : 221 820.04.03 E.mail : atoumanef@yahoo.com
	Mme Ndoumbe Niang Thioune	ANACS	Aéroport L.S. Senghor Dakar Yoff	Tel. : 221 869.53.35 Fax : 221 820.39.67 / 820.04.03 E.mail : daviacivile@sentoo.sn
SOUTH AFRICA	Mr. Matshoba	Air Traffic Management Spec.	Private Bag x 15 Kempton Park,	Tel.: 27 11 961.02.08 Fax: 27 11 392.38.69 E.mail: jeffn@aans.co.za
	Mr. Ronnie Mothusi	SACAA, National RVSM Safety manager, Air Traffic Services Inspector	Bag X 73 HA2F way House	Tel.: 27 11 545.10.65 Fax: 27 11 545.14.59 E.mail: mothusir@caa.co.za
TANZANIA	Mr. Godwin Makoroma	Chef of Air Traffic Management	P.O. Box 2819 Dar Es Salaam	Tel. : 255 0744.33.56.33 Fax : 255 22 21.24.914 E.mail: tcaa@tcaa.go.tz E.mail : gmakoroma@tcaa.go.tz
INTERNATIONAL ORGANIZATIONS/ORGANISATIONS INTERNATIONALES				
AFRAA	Mr. Eujah Chingosho	Technical & Training Director	P.O. Box 20116, Nairobi, Kenya 00200	Tel.: 254 20 60.48.32 Fax: 254 20 60.11.73 E.mail: chingosho@hotmail.com
ARMA	Mr. Ewels	Manager ARMA		Tel. : 27 11 928.65.06 Fax : 27 11 928.64.20
ASECNA	Mr. Amadou O. Guitteye	Directeur de l'Exploitation, D.G. ASECNA	B.P. 3144 Dakar, Sénégal	Tel. : 221 869.56.79 Fax : 820.74.94 E.mail : guitteyema@asecna.org
	M. Samake Wodiaba	Chef Service Etudes et Normalisation N.A,	B.P. 3144 Aéroport L.S. Senghor	Tel. : 221 869.56.74 Fax : 221 820.75.25 E.mail : samakewod@asecna.org
	M. Mamadou Niang	Chef Bureau de la Circulation Aérienne, ASECNA, Dakar	B.P. 8108, Dakar, Sénégal	Tel. : 221 869.23.05 Fax : 221 869.06.56 E.mail : niangmam1@asecna.org.
	M. Sacramento Martin	Chef CESNA Direction de l'Exploitation	B.P. 3144, Dakar, Sénégal	Tel. : 221 869.57.46 Fax : 221 820.74.95 E.mail : sacramentomar@asecna.org
	M. Nsana Bernard	Chef Bureau Réglementation et Etudes ATM	B.P. 3144, Dakar, Sénégal	Tel. : 221 869.56.61 Fax : 221 820.74.95 E.mail : nsanaber@asecna.org

Country/Etat	Name/Nom	Designation/Fonction	Address/Adresse	E-mail, Telephone, Fax
	Mr. Diallo Amadou Yoro	Bureau Règlementation ASECNA, Direction de l'Exploitation, Dakar	B.P. 3144, Dakar, Sénégal	Tel. : 221 869.57.53 Fax : 221 820.74.95 E.mail : dialloamad@asecna.org
	M. Gningue Mamadou	Bureau Exploitation, des Activités Nationales du Sénégal/AANS ASECNA, Yoff	B.P. 29329, Dakar, Yoff	Tel. : 221 869.50.50 / 869.53.37 Fax : E.mail : magningue@yahoo.fr
	M. Maiga Issa Saley	Chef Bureau Coordination Navigation aérienne	75 rue La Boetie 75008 Paris	Tel. : 331 44.95.07.38 Fax : 331 42.25.73.11 E.mail : maigaiss@asecna.fr
IATA	Mr. Daniel Galibert	Directeur Régional Afrique de l'IATA	Sandown Mews East 88 Stella Street Sandown 2196 South Africa	Tel. : 27 11 523 27.37 Fax : 27 11 523 27.02 E.mail : galibertd@iata.org
ROBERTS FIR	Mr. Alimamy Dixon Conteh	Senior Air Traffic Control Officer (SATCO),	BP 5294/ 020 BP 507 (MATAM) Conakry, Guinea	Tel.: 224 40.43.91 Fax: 224 40.49.87 / 43.19.70 E.mail: alimamydixon.yahoo.co.uk E.mail: adconteh@robertsfir.org.gn
ICAO, Dakar	Mr. Mensah A.K.	Ag. Regional Director, ICAO, Dakar	P.O. Box 2356, Dakar, Sénégal	Tel. : 221 839.93.93 Fax : 221 823.69.26 E.mail : icaodkr@icao.sn
	Mr. Cissé Hassan	Regional Officer/MET, ICAO, Dakar	P.O. Box 2356, Dakar, Sénégal	Tel. : 221 839.93.93 Fax : 221 823.69.26 E.mail : hcisse@icao.sn
	Mr. Apollo Kharuga	Regional Officer/ATM, Nairobi, Kena		Tel.: 254 20 62.23.95 Fax: 254 20 62.30.28 E.mail: icao@icao.unon.org
	Mr. Auyo Ibrahim Usman	Regional Officer/ATM, ICAO Dakar	P.O. Box 2356, Dakar, Sénégal	Tel. : 221 839.93.93 Fax : 221 823.69.26 E.mail : iauyo@icao.sn
	Mr. Georges Baldeh	Regional Officer/AIS/MAP, ICAO DAKAR		Tel. : 221 839.93.80 Fax : 221 823.69.26 E.mail : gbaldeh@icao.sn

**TERMES DE REFERENCE, PROGRAMME DE TRAVAIL ET COMPOSITION
DU SOUS-GROUPE ATS/AIS/SAR**

1. Termes de référence

- a) Identifier, Etat par Etat, les carences et les problèmes qui constituent des obstacles majeurs à la gestion efficace du trafic aérien, de la fourniture des services d'information aéronautique et des services de recherches et sauvetage, et recommander des mesures concrètes pour les éliminer;
- b) examiner constamment la pertinence des besoins dans les domaines de la gestion du trafic aérien, des services d'information aéronautique et des services de recherches et sauvetage, en tenant compte notamment de l'évolution dans l'exploitation des aéronefs, ou des nouveaux besoins opérationnels ou des progrès technologiques.

2. Programme de travail

No.	Description des tâches	Priorité	Date Prévue
	Analyser les incidences, sur le plan de l'exploitation, de la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI dans les domaines ATS, SAR, AIS/MAP et sujets MET et proposer toutes mesures nécessaires en vue d'assurer l'intégration harmonieuse dans le contexte opérationnel.	A	Continue
2	En tenant compte des facteurs humains, étudier les problèmes concernant le personnel ATS et AIS, et formuler des recommandations précises pour disposer d'effectifs compétents offrant les meilleurs services aux usagers. (Rec.14/7 de l'AFI/7)	B	Continue
3	Elaborer les procédures de coordination entre les autorités civiles et militaires, incluant la promotion de la mise en oeuvre des concepts d'utilisation commune de l'espace aérien, la liberté des vols, les routes flexibles, etc. et envisager la réduction, et/ou l'élimination, des zones interdites, réglementées et dangereuses. (Rec. 5/3 de l'AFI/7).	A	APIRG/15
*4	Déterminer le cadre dans lequel doivent s'effectuer la collecte de données sur la circulation aérienne, l'analyse statistique de ces données et les prévisions du trafic aérien.	C	Continue
5	Revoir les besoins et surveiller le programme de mise en œuvre du service de contrôle régional. (Rec. 5/21 de l'AFI/7)	A	APIRG/15

No.	Description des tâches	Priorité	Date Prévüe
6	Revoir systématiquement le réseau actuel de routes ATS (y compris les routes RNAV) en vue de parvenir à un écoulement optimal du courant de trafic aérien tout en maintenant les distances de vol au strict minimum. (Rec. 5/8 de l'AFI/7)	A	APIRG/15
7	Examiner les problèmes et faire des recommandations spécifiques concernant les routes ATS d'interface avec d'autres régions.	A	Continue
8	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	Continue
9	Suivre l'établissement de critères de planification du SSR et revoir l'allocation des codes SSR dans la Région pour s'assurer qu'il n'existe pas de double emploi avec les régions voisines. (Rec. 5/20 de l'AFI/7)	A	Continue
10	Examiner les besoins des services ATS pour la navigation aérienne. (Rec. 10/4)	A	APIRG/15
11	Examiner les besoins des services ATS en matière de communications, y compris l'extension de la couverture VHF. (Rec. 5/12 et 5/13 de l'AFI/7 et Rec. 10/36 de la LIM AFI)	A	APIRG/15
12	Identifier les besoins des services ATS pour la surveillance (radars, ADS, communications vocales, etc.). (Rec. 11/1 de l'AFI/7)	A	APIRG/15
13	Etudier et formuler des recommandations pour faciliter, dans la région AFI, les plans d'urgence, réduire les incidents ATS, mettre en oeuvre les systèmes anticollision embarqués (ACAS), les services d'information automatique en région terminale(ATIS), les transpondeurs signalant l'altitude-pression, du service d'information en vol informatisé (D-FIS), du minimum de séparation verticale réduite (RVSM), l'emport des systèmes d'avertissement CFIT/MSAW, l'emploi du système satellitaire COSPAS/SARSAT, et du programme de supervision dans le domaine de la sécurité.	A	Continue
14	Veiller sur la mise en oeuvre d'un audit opérationnel ATS uniforme et d'un maintien des compétences. (Rec. 5/27 de l'AFI/7)	B	Continue
15	Examiner les besoins et suivre de près la mise en oeuvre des services de recherches et de sauvetage.	B	Continue

No.	Description des tâches	Priorité	Date Prévue
16	Examiner les besoins et veiller sur la mise en œuvre des services AIS et MAP, y compris, l'automatisation de l'AIS.	B	Continue
17	Analyser, examiner et suivre les carences dans les domaines ATS, AIS/MAP et SAR.	A	Continue
18	Elaborer des directives pour le compte-rendu et les enquêtes sur les incidents ATS dans la Région AFI, en tenant compte des directives développées par d'autres organisations telles que la Commission européenne, EUROCONTROL, FAA, etc...	A	Continue
19	Elaborer des critères standards pour la détermination des besoins de nouvelles routes ATS à inclure dans le Plan de Navigation aérienne AFI de l'OACI	A	Continue

priorité:

- A** Tâches de haute priorité pour lesquelles le travail devrait s'accomplir de toute urgence.
- B** Tâches de priorité moyenne pour lesquelles le travail devrait s'accomplir dès que possible, mais pas au détriment des tâches de priorité A.
- C** Tâches de faible priorité qu'il faudrait accomplir lorsque le temps et les ressources le permettent, mais pas au détriment des tâches de priorité A et B.

* Cette tâche sera coordonnée avec l'Equipe de travail sur les prévisions du trafic aérien.

3. Composition:

Afrique du sud, Algérie, Burkina Faso, Cameroun, Congo, Congo (RDC), Côte d'Ivoire, Egypte, Espagne, Ethiopie, France, Gabon, Ghana, Guinée, Kenya, Madagascar, Malawi, Maroc, Mauritanie, Niger, Nigéria, Sénégal, Soudan, Tanzanie, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe, ASECNA, IATA et IFATCA.

**PLAN D'ACTION POUR LA MISE EN OEUVRE DU
MINIMUM DE SEPARATION VERTICALE REDUIT DANS
LA REGION AFRIQUE- OCEAN INDIEN**

9 AOUT 2005

Préparé par le Secrétaire de l'Equipe de travail sur le RVSM

PLAN D' ACTION POUR LA MISE EN OEUVRE DU RVSM AFI

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
Gestion de Programme					
1	Convenir de la structure du Groupe de Travail pour permettre une prise en charge efficace des tâches techniques spécialisées	21/11/03	Action accomplie	Equipe de soutien du Secrétariat : Afrique du Sud, ASECNA, IATA, Nigeria, Tunisie.	Tâche achevée le 21-11-03
2	Rapport du Projet Spécial de Mise en oeuvre (SIP) du RVSM	21/11/03	Action accomplie	RVSM/TF2	Tâche achevée le 21-11-03
3	Deuxième réunion de l'équipe de travail sur le RVSM/RNAV/RNP (TF/2)	21/11/03	Action accomplie	RVSM/TF2	Achevé le 21-11-03
4	Identifier les ressources pour accomplir les tâches techniques spécialisées	21/11/03	Action accomplie	RVSM/TF2	Achevé le 21-11-03
5	Rechercher les méthodes pour financer toute assistance extérieure requise.	31/03/04	Action accomplie	OACI/IATA	Aborder la question de financement à venir selon le besoin et le moment
6	Finaliser la Stratégie/Plan d'action de mise en oeuvre du RVSM.	31/12/03	Action accomplie	OACI	Plan sorti le 5/12/03
7	Faire circuler la Stratégie et le plan d'action pour la mise en oeuvre du RVSM auprès des Etats pour commentaires.	5/1/04	Action accomplie	OACI	Plan sorti le 5/12/03
8	a) Proposition d'Amendement du Doc 7030 b) Faire circuler la proposition auprès des Etats c) Approbation de l'ANC	01/6/04 15/6/04 15/8/05	Action accomplie Action accomplie En cours	OACI OACI OACI	*Achevé 31/5/04 *Projet d'approbation par (TF/6) *Approbation du projet final par (TF/9) mars 2006
9	Commentaires des Etats sur le Plan d'action et la Stratégie de mise en oeuvre du RVSM	31-3-04	Action accomplie	Etats/OACI, RVSM/TF3	Achevé le 31-3-04

**Rapport du ATSG8
Appendice C**

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
10	Site web des informations sur le RVSM régional.	31/03/04	Action accomplie	Etats/ IATA/OACI	Achevé le 1-2-04
11	Séminaire RVSM + Troisième réunion de l'Equipe de travail sur le RVSM (TF/3)	19-22/04/04	Action prise	OACI	Achevé come prévu
12	Séminaire RVSM + Quatrième réunion de l'Equipe de travail sur le RVSM (TF/4)	26-30/07/04	Action accomplie	OACI/RVSM TF/4	Achevé comme prévu
13	Coordination et harmonisation des procédures avec les régions adjacentes.	En cours	En cours	OACI et AFI RMA	Contacts continuent avec d'autres régions.
14	Publication d'AIC pour notifier l'intention de mettre le RVSM en Œuvre.	31/5/04	En cours	Etats/OACI	Contacts continuent avec d'autres régions.
15	Confirmer la date limite AIRAC de mise en oeuvre (Supplément AIP à publier)	15/11/05	En cours	Etats/OACI	Sera examiné par la réunion TF/8
16	Rapports sur l'état de mise en oeuvre du RVSM régional.	En cours	En cours	OACI	Rapports mensuels
17	Evaluation des apprêtages RVSM, CRA, PISC, Doc. 7030	mars 2006	En cours	OACI	TF/9
18	Cinquième réunion de l'Equipe de travail sur le RVSM (TF/5)	15-16/11/04	Terminé	OACI/RVSM/ITF/5	
19	Sixième réunion de l'Equipe de travail sur le RVSM (AR TF/6)	25-27/05/05	Terminé	ARTF/6	
20	Septième réunion de l'Equipe de travail sur le RVSM (AR TF/7) ATS/AIS/SAR/SG/8	8-9/08/05/ 10-12/08/05	Terminé Terminé	ARTF TF/7 ATS SG/8	
21	Huitième réunion de l'Equipe de travail sur le RVSM (AR TF/8)+ Séminaire RVSM	10-14 octobre 2005	En cours		
22	Neuvième réunion de l'Equipe de travail sur le RVSM (AR TF/9)	Mars 2006	En cours	Equipe de travail	
23	Dixième réunion de l'Equipe de travail sur le RVSM (AR TF/10) et la réunion sur la décision de mise en œuvre ou pas (GO/no GO) du RVSM.	Juin 2006	En cours	Etats Réunion de tous les partenaires	La Dixième réunion de l'Equipe de travail sur le RVSM (AR TF/10) de confirmer la date

**Rapport du ATSG8
Appendice C**

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
24	Publication du NOTAM déclencheur	Juin 2006	En cours	Etats	Dixième réunion de l'Equipe de travail sur le RVSM (AR TF/10) et réunion sur la décision de mettre en oeuvre ou pas (GO/no GO) du RVSM
25	Elaborer un plan de passage au RVSM	A déterminer ARPO		OACI	Huitième réunion de l'Equipe de travail sur le RVSM (AR TF/8)
Exploitation et navigabilité des aéronefs					
26	Document de directives RVSM d'Exploitation régional/Navigabilité	21/11/03	Action accomplie	OACI	Doc. transmis le 5/12/03 aux Etats pour attribution
27	Développer des directives régionales pour la formation des pilotes sur le RVSM.	30/04/04	Action accomplie	IATA	Doc. Transmis en mai 2004 aux Etats pour attribution
28	Directives du processus d'homologation et d'exploitation des aéronefs	31/05/04	Action accomplie	Etats, OACI	Doc. Transmis en juin 2004 aux Etats pour attribution
29	Examen de l'homologation des aéronefs RVSM	En cours	En cours	OACI, Etats	Continu
30	Assurer le processus d'homologation des aéronefs/l'exploitant	En cours	En cours	OACI/ARMA/IATA	Formation en navigabilité à donner aux autorités des Etats
Gestion du Trafic Aérien (ATM)					
31	Plan national RVSM	31/03/04	En cours	Etats, OACI	Les Etats doivent l'achever au plus tard en juin 2006
32	Panel de validation du Plan national de sécurité.	12 – 23/09/05	En cours	ARMA/IATA/OACI	
33	Examen des rapports des Equipes de travail par la Quinzième réunion d'APIRG (APIRG/15)	20-30/9/05	En cours	OACI	
34	Manuel régional d'OPS et d'ATC	31/03/04	Action accomplie	OACI	Transmis aux Etats le 05/05/04
35	Déterminer les limites de l'espace aérien RVSM	30/06/04	Action accomplie	Etats/OACI	La TF/4 a vérifié les limites
36	Programme et Directives régionaux de formation en ATC.	juin 2006	En cours	Etats	Formation des instructeurs achevée. Cours de mise à niveau nécessaire pour tout le personnel d'exploitation.

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
37	Simulations pour évaluer la charge de travail et , si possible, le besoin de modification de l'espace aérien/secteurs de route aérienne	mars 2006	En cours	Etats	Dans le Plan national RVSM
38	Lettres d'accord	Mars 2006	Terminé	Etats	Exemplaire de Lettre d'accord transmis aux Etats.
39	Préparation de l'aviation militaire	Mars 2006	En cours	Etats	Dans le Plan national RVSM
40	Dispositions réglementaires nationales du RVSM	Mars 2006	En cours	Etats, OACI	Identifier les exigences
41	Evaluation de l'impact du RVSM par les Etats, mise en œuvre des systèmes d'automatisation des contrôleurs et planifier leur amélioration/modification	Septembre 2005	En cours	Etats	Dans le Plan national RVSM
42	Collecte des données météorologiques et de turbulence pour analyse.	31/05/05	Achevé	ARMA/OACI/Etats	TF/7
43	a) Conduite par les Etats de la formation locale des contrôleurs de la circulation aérienne au RVSM b) Remise à niveau pour tout le personnel opérationnel	Mai 2006 Juin 2006	En cours	Etats	Dixième réunion de l'Equipe de travail sur le RVSM (AR TF/10) et réunion sur la décision de mise en œuvre ou pas (GO/no GO) du RVSM en juin 2006.
Assurance sécurité RVSM					
44	Collecte des données préliminaires et évaluation des préparatifs/apprêtages	En cours	En cours	ARMA/OACI	En cours
45	Développement d'une politique de sécurité RVSM AFI.	30/06/04	Terminé	RVSM TF/4	Transmis aux Etats pour publication en juillet 2004
46	a) Développer le Plan national de sécurité RVSM b) organiser des Ateliers de travail conduits par des experts ATC sur le Plan national de sécurité (NSP) RVSM c) Soumettre le NSP à la validation	30/6/04 juillet 2005 31/08/05	Terminé Terminé En cours	OACI OACI/IATA/ATNS/ASECNA Etats	Transmis aux Etats pour publication en juillet 2004 Nairobi et Dakar en juillet 2005 TF/7

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
	d) Soumettre le NSP final après validation. Les commentaires ayant été pris en compte			Etats	TF/7
	e) Une fois que les NSP sont mis en oeuvre, les DAC doivent confirmer l'état apprêtages pour la mise en œuvre du RVSM par écrit	juin 2006		Etats	TF/7
	f) Mettre à jour le document d'apprêtage de l'Etat	juin 2006		OACI	
47	Evaluation du risque fonctionnel (FHA)	4 - 8/04/05		ARMA/OACI	3 réunions FHA organisées. Réunion FHA finale 4-8/04/05. Rapport terminé et adopté en mai 2005
48	Validation de l'évaluation du risque fonctionnel	31/05/05	Terminé	RVSM ARTF/6	TF/6 25-27/05/05
49	Mettre à jour les activités sur les NSPVP, PISC, CRA, Doc. 7030	10-12/10/05	En cours	TF/8	octobre 2005
50	Evaluation du risque de collision (CRA)	mars 2006	En cours	ARMA/OACI/IATA	Evaluation révisée
51	Validation du risque de collision	mars 2006	En cours	RVSM ARTF/9	
52	Elaboration du dossier de sécurité préalable à la mise en œuvre du RVSM (PISC)	mars 2006	En cours	ARMA/OACI/IATA	Révision du TF/9 sur la progression du PISC
53	Dossier de sécurité préalable à la mise en œuvre du RVSM (PISC) : APIRG/ANC	mai 2006	En cours	ARPO/ANC/IATA	
54	Mise en œuvre du RVSM	28/09/2006		Etats	Date cible prévue

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
Agence de surveillance régionale (ARMA)					
55	Evaluer les options dans la mise en place de l'Agence de surveillance régionale AFI	21/11/03	Action accomplie	RVSM ITF/2	Tâche terminée comme prévue
56	Identifier une RMA AFI	21/11/03	Action accomplie	RVSM TF/2	Tâche terminée comme prévue
57	Etablir une RMA AFI	31/03/04	Action accomplie	Afrique du Sud/ OACI	Tâche exécutée comme prévue
Dossier de sécurité après la mise en œuvre du RVSM (POSC)					
58	Valider l'évaluation des apprêtages de mise en œuvre	15/11/04	Terminé	OACI/ARMA	
59	Continuer la collecte des données à soumettre à ARMA	Mensuellement	En cours	Etats	
60	Evaluer le système de sécurité après plus de 3, 6, 12 et 24 mois de mise en œuvre			ARMA	
61	Surveiller le système de sécurité dans les Régions adjacentes			ARMA	

ANNEXE

**PROPOSITION D'AMENDEMENT DES PROCEDURES
COMPLEMENTAIRES REGIONALES – DOC 7030
REGION AFRIQUE - OCEAN INDIEN (AFI)**

(Numéro de Série ESAF-S 04/1 - AFI/RAC/1)

a) Proposé par :

Le Groupe Régional de Planification et de Mise en Œuvre AFI (APIRG).

b) **Amendement proposé :** (cfr *Procédures Complémentaires Régionales*, Doc.7030/4 – AFI, 1^{ère} partie, Règles de l'Air, Services de la Circulation aérienne et Recherches et Sauvetage, incorporant l'Amendement No 206). Note de la Rédaction: Le texte visé par les amendements est indiqué par une ligne tracée à travers les mots concernés lorsqu'il s'agit du texte à supprimer d'une part (~~texte à supprimer~~), et par la coloration en gris du texte à ajouter lorsqu'il s'agit du texte à insérer d'autre part (texte à insérer).

Amender les SUPPs dans la Région AFI de la manière suivante :

PROCEDURES COMPLEMENTAIRES REGIONALES AFI

**1^{ère} PARTIE – REGLES DE L'AIR, SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE ET
RECHERCHES ET SAUVETAGE**

Les procédures ci-dessous s'ajoutent aux dispositions de l'Annexe 2, de l'Annexe 6 (2^{ème} Partie), de l'Annexe 11, des PANS – ATM (Doc. 4444) et des PANS – OPS (Doc 8168).

b) Obtenir l'autorisation de l'organe ATC approprié; et

c) transmettre les comptes rendus de position qui seront demandés.

1.0 REGLES DE VOLS

1.1 Règles de vol à vue (VFR)
(A2 – 4.7 et 4.8)

1.1.1 Sur des aérodromes sélectionnés, seuls les aéronefs qui doivent effectuer des vols VFR à l'intérieur de la zone de contrôle établie à un aérodrome desservant les vols internationaux et dans les parties spécifiées de la région de contrôle terminale associée devront:

a) disposer d'émetteurs-récepteurs de télécommunications ;

Note : Par « parties spécifiées de la région de contrôle terminale » on entend au minimum les parties de la TMA utilisées pour les vols IFR internationaux en corrélation avec les procédures d'approche, d'attente, de départ et d'atténuation du bruit.

1.2 Règles de vol aux instruments (IFR)
(A2–2.2 et chapitre 5)

Note : L'Annexe 2, 2.2 laisse aux aéronefs la latitude d'appliquer soit les règles de vol aux instruments soit les règles de vol à vue lorsqu'ils volent dans les conditions météorologiques de vol à vue sous réserve

de certaines restrictions mentionnées au chapitre 4 de l'Annexe. Voici quelques autres restrictions à cette latitude :

1.2.1 Application particulière des règles de vol aux instruments.

1.2.1.1 Les vols seront effectués conformément aux règles de vol aux instruments (même lorsque les conditions météorologiques de vol aux instruments ne sont pas réunies) au-dessus du niveau de vol (FL) 150.

1.3 Changements de niveaux de vol (A2 – 5.2.2)

1.3.1 Tous les changements de niveau de vol qui s'imposent lorsque l'on passe du système des niveaux de croisière désignés pour les vols empruntant des routes contrôlées au système semi-circulaire des niveaux de croisière, ou inversement, s'effectueront en des points de l'espace aérien contrôlé.

1.3.2 Les points précis à utiliser pour les changements de niveau de vol visés en 1.3.1 ci-dessus feront l'objet d'une coordination entre les organismes ATS intéressés, ayant à l'idée la nécessité d'éviter les points coïncidant avec des frontières ou autres points dont le choix aurait des répercussions fâcheuses sur le transfert des communications/transfert de responsabilité.

1.4 Service consultatif de la Circulation aérienne (P – ATM, 9.1.4)

Note : Lorsqu'il existe un service consultatif de la circulation aérienne, les PANS-ATM laissent au pilote le soin de décider s'il désire bénéficier de ce service. Les procédures ci-après astreignent le pilote à

se prévaloir de ce service dans certaines circonstances.

1.4.1 Tous les vols IFR seront effectués conformément aux procédures du service consultatif de la circulation aérienne lorsque l'aéronef vole dans l'espace aérien à service consultatif.

1.5 Minimum de Séparation Verticale Réduite (RVSM) de 300m (1,000 ft)

1.5.1 Zone d'application

1.5.2 Le RVSM sera appliqué dans ce volume d'espace aérien entre le FL 290 et FL 410 inclus dans les régions d'information en vol/ régions supérieures d'information en vol (FIR/UIR) suivant:

Accra, Addis Abéba, Alger, Antananarivo, Asmara, Beira, Brazzaville, Le Caire, Canaries, Le Cap, Casablanca, Dakar, Dar es Salaam, Entebbe, Gaborone, Hararé, Johannesburg, Kano, Khartoum, Kinshasa, Lilongwe, Luanda, Lusaka, Ile Maurice, Mogadishu, Nairobi, N'Djaména, Niamey, Roberts, Sal Océanique, Seychelles, Tripoli, Tunis, Windhoek.

Note : Le volume d'espace aérien spécifié en 1.5.2 sera désigné « espace aérien RVSM AFI »

2.0 PLANS DE VOLS

2.1 Teneur des Plans de vol

(A2 – 2.3 ; P- ATM, 4.4.1 et Appendice 2)

2.1.1 Route

2.1.1.1 Lorsque cela est possible, les aéronefs devraient être autorisés à effectuer des vols directs entre deux points intermédiaires ou terminaux quelconques du réseau de routes ATS de la Région AFI. Dans ce cas, les comptes rendus de progression de vol devraient se faire en

relation avec les points significatifs définissant la route de base.

2.1.2 Nombre de Mach

2.1.2.1 Pour les aéronefs à turbomachines qui ont l'intention d'évoluer au FL 250 ou au-dessus à l'intérieur de la FIR Canaries, le nombre de Mach qu'il est prévu d'utiliser sera spécifié à la case 15 du plan de vol.

2.2 Présentation des Plans de vol (A2 – 3.3.1.4)

2.2.1 L'autorité ATS compétente qui pratique la disposition 3.3.1.4 de l'Annexe 2, devra prescrire un préavis différent de 60 minutes avant le départ, pour le dépôt des plans de vol des vols devant bénéficier du service de contrôle de la circulation aérienne, du service consultatif de la circulation aérienne ou du service d'information en vol devra, autant que possible, prescrire à cette fin, un préavis de 30 minutes.

2.3 Statut d'approbation RVSM et immatriculation des aéronefs.

2.3.1 La rubrique 10 du plan de vol (Equipement) portera l'annotation de la lettre W si l'aéronef et l'exploitant ont reçu l'approbation RVSM de l'Etat. En plus, l'immatriculation de l'aéronef sera indiquée à la case 18 du formulaire du plan de vol OACI.

2.3.2 Dépôt d'un plan de vol

2.3.2.1 L'information relative à un vol ou une partie de vol projeté, à fournir aux unités des Services de la circulation aérienne, sera de la forme de plan de vol.

2.3.2.2 En plus des opérations militaires, les exploitants d'aéronefs des services de la douane ou de la police devront insérer la lettre M

dans la rubrique 8 du formulaire de plan de vol de l'OACI.

2.3.3 Utilisation des plans de vol répétitifs

2.3.3.1 Les dispositions nécessaires seront prises pour que les plans de vol répétitifs soient acceptés pour tout vol effectué le 28 septembre 2006 dans l'espace aérien RVSM AFI.

2.3.3.2 Planification des vols pour les aéronefs homologués RVSM.

2.3.3.3 Les exploitants des aéronefs homologués RVSM indiqueront leur statut d'homologation en inscrivant la lettre W dans la case 10 du modèle de plan de vol de l'OACI, quel que soit le niveau de vol demandé.

2.3.3.4 Les exploitants des aéronefs homologués RVSM devront aussi inclure la lettre W dans la case Q du RPL, quel que soit le niveau de vol demandé. Si un changement de l'aéronef exploité conformément à un plan de vol répétitif entraîne une modification du statut d'approbation du RVSM comme indiqué dans la case Q, un message de modification(CHG) devra être transmis par l'exploitant.

2.3.3.5 Les exploitants d'aéronefs homologués RVSM et les aéronefs d'Etat non approuvés RVSM qui ont l'intention de voler dans l'espace aérien RVSM AFI, comme indiqué dans 2.1, devront inclure dans la case 15 du formulaire du plan de vol de l'OACI ce qui suit :

- a) le point d'entrée aux limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI et le niveau de vol demandé pour cette portion de route commençant immédiatement après le point d'entrée RVSM ; et
- b) le point de sortie aux limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI et le

niveau de vol pour cette portion de route commençant immédiatement après le point de sortie RVSM.

2.3.3.6 Les exploitants d'aéronefs d'Etat non homologués RVSM avec une demande de niveau de vol FL 290 ou au-dessus, devront incarrer STS/NON RVSM dans la case 18 du formulaire du plan de vol OACI.

2.3.3.7 Plan de vol pour aéronefs non approuvés RVSM

2.3.3.8 A l'exception des opérations dans l'espace aérien de transition RVSM AFI, les exploitants des aéronefs non approuvés RVSM devront remplir un plan de vol leur permettant de voler à l'extérieur de l'espace aérien RVSM.

2.3.3.9 les exploitants des aéronefs non approuvés RVSM qui ont l'intention de voler à partir d'un aéroport de départ situé à l'extérieur des limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI à destination un aéroport situé dans les limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI devront inclure dans la case 15 du formulaire du plan de vol OACI ce qui suit :

a) le point d'entrée à la limite latérale de l'espace aérien RVSM AFI ; et

b) une demande de niveau de vol au-dessous du FL 290 ou au-dessus du FL 410 pour ce tronçon de route qui commence immédiatement après le point d'entrée.

2.3.3.10 les exploitants des aéronefs non approuvés RVSM qui ont l'intention de voler à partir d'un aéroport de départ à destination d'un aéroport qui sont tous les

deux situés à l'intérieur des limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI devront inclure dans la case 15 du formulaire du plan de vol OACI une demande de niveau de vol au-dessous du FL 290 ou au-dessus du FL 410

2.3.3.11 les exploitants des aéronefs non approuvés RVSM qui ont l'intention de voler à partir d'un aéroport de départ situé à l'intérieur des limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI à destination un aéroport situé à l'extérieur des limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI devront inclure dans la case 15 du formulaire du plan de vol OACI ce qui suit :

a) un niveau de vol demandé au-dessous du FL 290 ou au-dessus du FL 410 pour cette portion de route situé à l'intérieur des limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI; et

b) Le point de sortie à la limite latérale de l'espace aérien RVSM AFI, et le niveau de vol demandé pour cette portion de route commençant immédiatement après le point de sortie.

2.3.3.12 les exploitants des aéronefs non approuvés RVSM qui ont l'intention de voler à partir d'un aéroport de départ situé à l'extérieur des limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI à destination d'un aéroport situé aussi à l'extérieur des limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI avec une portion de route située à l'intérieur des limites latérales de l'espace aérien AFI, devront inclure dans la case 15 du formulaire du plan de vol OACI ce qui suit:

a) le point d'entrée à la limite latérale de l'espace aérien RVSM AFI, et un niveau de vol demandé au-dessous du FL 290 ou au-dessus du FL 410 pour cette portion de route située à l'intérieur des limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI; et

b) Le point de sortie à la limite latérale de l'espace aérien RVSM AFI, et le niveau de vol demandé pour cette portion de route commençant immédiatement après le point de sortie.

3.0 COMMUNICATIONS AIR-SOL ET COMPTE RENDU EN-VOL

Note : L'Annexe 2, 3.6.3, 3.6.3, 3.6.5.1 et 5.3.3 et PANS-ATM, 4.11 stipulent que les aéronefs en vol contrôlés et certains aéronefs en vol IFR hors de l'espace aérien contrôlé doivent garder l'écoute en permanence sur la fréquence appropriée et signaler leur position dans des circonstances spécifiées. Les procédures ci-après développent ces dispositions et donnent des détails additionnels sur la transmission et la teneur des comptes rendus en vol.

3.1 Application (A2 – 3.6.3, 3.6.5, 5.3.3 ; P-ATM, 4.11)

3.1.1 Tout aéronef qui effectue un vol VFR ou qui effectue un vol VFR hors de l'espace aérien contrôlé gardera l'écoute d'une station assurant les communications pour l'unité chargée du service d'information de vol dans la région d'information de vol et communiquera à cette station des renseignements sur sa position, sauf autorisation contraire de l'Etat survolé.

3.2 Moment ou Lieu de comptes rendus de positions

(A2 – 3.6.3, 3.6.5, 5.3.3 ; P-ATM, 4.11)

3.2.1 Les comptes rendus de position en plus de ceux qui sont requis aux termes des procédures générales de compte rendu de position devront se faire à l'entrée ou à la sortie de l'espace aérien contrôlé ou de l'espace aérien à service consultatif.

3.3 Transmission des comptes rendus de positions (P-ATM, 4.11)

3.3.1 Le dernier compte rendu de position avant le passage d'une région d'information de vol dans une région d'information de vol adjacente sera également fait à l'unité ATS qui assure le service dans l'espace aérien où l'aéronef va pénétrer.

3.4 Procédures en cas d'interruption des Communications air-sol

3.4.1 Aussitôt qu'il sera établi qu'il y a une interruption des radiocommunications bidirectionnelles, l'ATC maintiendra une séparation verticale de 600m (2,000 ft) entre l'aéronef en panne de communication et un autre aéronef lorsque les deux aéronefs évoluent dans l'espace aérien RVSM AFI, à moins que la séparation horizontale entre les aéronefs est considérée comme adéquate. La procédure ci-dessus suppose que l'aéronef volera conformément aux dispositions 3.4.2 ou 3.4.3.

Conditions Météorologiques à vue (VMC)

3.4.2 Sous réserve des dispositions du paragraphe 3.4.3, un vol contrôlé qui fait face à une panne de communications en VMC :

- a) affichera le code transpondeur 7600 ;
- b) poursuivra son vol en VMC ;
- c) atterrira à l'aérodrome approprié le plus proche ;
- d) transmettra, par le moyen le plus rapide, aux services concernés de la circulation aérienne, un compte rendu précisant son heure d'arrivée.

3.4.3 Conditions Météorologiques aux instruments (IMC)

Un aéronef en vol contrôlé IFR qui est l'objet d'une panne de communications en IMC, ou pour lequel il ne semble pas indiqué de poursuivre le vol conformément au 3.4.2, devra:

- a) afficher le code transpondeur 7600 ; et
- b) maintenir pendant une période de 7 minutes la dernière vitesse et le dernier niveau prescrits ou l'altitude minimale de vol, si cette dernière est supérieure au dernier niveau de vol prescrit.

FIR.

La période des 7 minutes commence :

(i) si l'aéronef évolue le long d'une route qui ne comporte pas de points de comptes rendus obligatoires ou s'il a reçu l'instruction de ne pas donner de compte rendu de position :

- 1) au moment où le dernier niveau de vol ou la dernière altitude de vol prescrit (e) est atteint(e), ou
- 2) au moment où l'aéronef affiche le code transpondeur 7600, lequel des deux est le plus tard possible ; ou si l'aéronef évolue le long d'une route comportant des points de comptes rendus obligatoires et n'a pas reçu l'instruction d'omettre les comptes rendus de position:

- i) au moment où le dernier niveau de vol prescrit ou l'altitude minimale de vol est atteinte, ou
- ii) à la dernière estimée transmise par le pilote pour le point de compte rendu obligatoire, ou

- iii) au moment où l'aéronef ne peut pas transmettre sa position au passage à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire, lequel des deux est le plus tard possible.

Note 1 : - La période de 7 minutes permet à la circulation aérienne de prendre des mesures de contrôle et de coordination nécessaires.

Note 2 : - Les conditions météorologiques aux instruments(IMC), l'aéronef maintiendra la dernière vitesse et le dernier niveau de vol prescrit (e) ou l'altitude minimum de vol pour une période de 20 minutes au lieu de 7 minutes.

- c) Par la suite, ajuster le niveau et la vitesse conformément au plan de vol transmis ;

Note : En ce qui concerne les changements des niveaux et des vitesses, le Plan de Vol déposé qui est le plan de vol tel que transmis à une unité ATS par le pilote ou un représentant désigné, sans aucun changement ultérieur sera utilisé.

- d) si l'aéronef est en train de suivre le vecteur radar ou de progresser en compensation conformément à la RNAV sans limite spécifiée, progresser de la manière la plus directe possible pour rejoindre la route du plan de vol en vigueur avant d'atteindre le point significatif suivant, en tenant compte de l'altitude minimum de vol applicable;

Note : En ce qui concerne la route à survoler ou le temps du début descente jusqu'à l'aérodrome d'arrivée, on utilisera le plan de vol en vigueur qui est le plan de vol, en incluant, s'il y a lieu, les changements causés par les clairances ultérieures.

e) procéder conformément à la route du plan de vol en vigueur jusqu'à l'aide radio à la navigation desservant l'aérodrome de destination et, s'il est exigé de se conformer aux dispositions de (f) ci-dessous, rester en attente à la verticale de cette aide jusqu'à début descente;

f) Commencer la descente à partir de l'aide à la navigation spécifiée en (e) ci-dessus, à la dernière heure d'approche reçue dont on a accusé réception, à l'heure estimée d'arrivée ou la plus proche de celle-ci résultant du plan de vol en vigueur;

g) exécuter une procédure normale d'approche aux instruments comme spécifiée pour l'aide à la navigation désignée ; et

h) atterrir, si possible, dans les trente minutes après l'heure estimée d'arrivée spécifiée en (f) ci-dessus ou la dernière heure d'approche prévue reçue, la plus proche sera prise en considération.

4.0 PROCEDURES SPECIALES POUR LES CONTINGENCES EN VOL DANS LE CORRIDOR EUR/SAM

4.1 Introduction

4.1.1 Les procédures ci-dessous sont données à titre indicatif uniquement et elles seront applicables dans le corridor EUR/SAM. Bien qu'il soit impossible de couvrir toutes les éventualités, ces procédures visent les cas suivants :

- a) impossibilité de tenir le niveau de vol assigné en raison des conditions météorologiques, des performances

de l'aéronef , de panne de pressurisation ou de problèmes associés au vol supersonique en haute altitude ;

- b) perte ou réduction significative de la capacité de navigation requise lorsque l'aéronef est en train d'évoluer dans les tronçons de l'espace aérien où la précision de la performance de navigation est un prérequis à la conduite sûre des opérations de vol ; et
- c) une déviation en-route à travers le courant de trafic EUR/SAM qui prévaut.

4.1.2 En ce qui concerne la rubrique 4.1.1 a) et c) ci-dessus, les procédures sont applicables essentiellement lorsque s'imposent une descente rapide, un demi-tour ou les deux. Il appartiendra au pilote de déterminer la séquence des mesures à prendre, en fonction des circonstances. Le contrôle de la circulation aérienne (ATC) apportera toute assistance possible.

4.2. Procédures générales

4.2.1 Les procédures générales ci-après sont applicables à la fois aux avions subsoniques et aux avions supersoniques. Bien qu'il soit impossible de couvrir toutes les contingences, ces procédures visent les cas de l'impossibilité de tenir le niveau assigné en raison des conditions météorologiques, des performances de l'aéronef, de panne de pressurisation ou de problèmes associés au vol supersonique en haute altitude. Elles sont applicables essentiellement lorsque s'imposent une descente rapide et /ou un demi - tour, ou une déviation vers un aérodrome de dégagement. Il appartiendra au pilote de déterminer la séquence des mesures à prendre, en fonction des circonstances spécifiques.

- 4.2.1.1 Si un aéronef n'est pas en mesure de poursuivre son vol conformément à la clairance reçue du contrôle de la circulation

aérienne, et/ou si un aéronef n'est pas en mesure de maintenir la précision de performance de navigation spécifiée pour l'espace aérien, le pilote devra obtenir, chaque fois que ce sera possible, une clairance révisée avant de prendre une mesure quelconque, en recourant selon le cas au signal de détresse ou d'urgence. L'action ultérieure de l'ATC en ce qui concerne cet aéronef sera basée sur les intentions du pilote et la situation du trafic dans l'ensemble.

4.2.1.2 Si la clairance préalable ne peut être obtenue, une clairance ATC sera obtenue dès que possible et, en attendant, le pilote fera ce qui suit :

- a) si possible, dévier du système organisé de trajectoire ou de route avant de commencer la descente d'urgence ;
- b) établir des communications avec les aéronefs se trouvant dans les environs en diffusant à des intervalles appropriés, l'identification de l'aéronef, le niveau de vol, la position de l'aéronef (y compris l'identification de la route ATS ou le code de la trajectoire) et les intentions, sur la fréquence utilisée, ~~et~~ aussi bien que sur la fréquence 121.5 MHz (ou, en guise de renfort[, sur la fréquence 123.45 MHz utilisée entre pilotes dans les communications air-air) ;
- c) rester vigilant face au trafic conflictuel à la fois en observant visuellement et en se référant à l'ACAS (si l'aéronef en est équipé) ;
- d) allumer tous les feux extérieurs (proportionnés avec des limitations d'utilisation approuvées) ;
- e) afficher le transpondeur SSR tout le temps ; et

f) initier toute action nécessaire visant à assurer la sécurité de l'aéronef.

4.3 Aéronef subsonique

4.3.1 Action initiale

4.3.1.1 S'il n'est pas en mesure de se conformer aux dispositions du paragraphe 4.2.1.1 en vue d'obtenir une clairance révisée de l'ATC, l'aéronef devrait quitter la route ou la trajectoire qui lui avaient été prescrites en tournant de 90 degrés vers la droite ou la gauche dès que possible. La direction dans laquelle il doit tourner devrait, si possible, être déterminée par la position de l'aéronef par rapport à tout système de trajectoires organisées de routes, par exemple voir si l'aéronef se trouve en dehors, au bord ou à l'intérieur du système. D'autres facteurs ~~qui pourraient affecter le sens du tour~~ à considérer sont la direction vers ~~un~~ l'aéroport de décollage, la clairance de terrain et les niveaux de vol alloués aux routes ou trajectoires adjacentes.

4.3.2 Mesures subséquentes (espace aérien RVSM)

4.3.2.1 Dans l'espace aérien RVSM, un aéronef en mesure de maintenir son niveau de vol assigné devrait tourner afin d'acquiescer et maintenir dans n'importe quelle direction une trajectoire latéralement séparée de 46 km (25 NM) de sa route ou trajectoire prescrite dans un système à routes multiples espacé à 93 km (50NM) ou autrement, à une distance qui est à mi-chemin de la route ou trajectoire parallèles adjacentes et :

- a) s'il se trouve au-dessus du niveau de vol FL 410, monter ou descendre de 300m (1000 ft); ou
- b) s'il se trouve en-dessous du niveau de vol FL 410, monter ou descendre de 150 m (500 ft) ; ou

c) s'il se trouve au niveau de vol FL 410, monter de 300 m (1000 ft) ou descendre de 150 m (500 ft).

4.3.2.2 Un aéronef qui n'est pas en mesure de maintenir son niveau de vol prescrit devrait :

a) initialement réduire au minimum son taux de descente dans les limites opérationnelles possibles;

b) virer en descendant pour acquérir et maintenir dans l'une ou l'autre direction une trajectoire séparée latéralement de 46 km (25 NM) de sa route ou trajectoire assignées dans un système multi-trajectoires espacé de 93 km (50 NM) ou autrement, à une distance qui est à mi-chemin de la route ou trajectoire parallèle adjacentes ; et

c) pour le vol stable ultérieur, sélectionner un niveau qui diffère de ceux normalement utilisés par 300 m (1000 ft) si l'on se trouve au-dessus du niveau de vol FL 410 ou par 150 m (500 ft) si l'on se trouve au-dessous du FL 410.

4.3.3 Action ultérieure (espace aérien non-RVSM)

4.3.3.1 Dans l'espace aérien non-RVSM, un aéronef en mesure de maintenir son niveau de vol prescrit devrait virer pour acquérir et maintenir dans l'une ou l'autre direction ou trajectoire séparées latéralement par 46 km (25 NM) de sa route ou trajectoire prescrites dans un système à routes multiples espacées de 93 km (50NM) ou autrement, à une distance à mi-chemin de la route ou trajectoires parallèles adjacentes et :

a) s'il se trouve au-dessus du niveau de vol FL 290, monter ou descendre de 300m (1000 ft) ; ou

b) s'il se trouve en-dessous du FL 290, monter ou descendre de 150m (500ft) ; ou

c) s'il se trouve au FL 290, monter de 300m (1000 ft) ou descendre de 150m (500ft).

4.3.3.2. Un aéronef qui n'est pas en mesure de maintenir son niveau de vol prescrit devrait :

4.3.3.3 Déviation en-route à travers le courant de trafic majeur SAT

4.3.3.3.1 Avant le déroutement à travers Le courant de trafic adjacent, l'aéronef devrait monter au-dessus de FL 410 ou descendre au-dessous du FL 290 en utilisant les procédures spécifiées en 4.3.1 ou 4.3.2 ou 4.3.3. Cependant, si le pilote n'est pas en mesure ou ne veut pas exécuter une montée ou descente majeures, l'aéronef devrait voler à un niveau tel que spécifié en 4.3.2.1 ou 4.3.3.1 jusqu'à ce qu'une clairance révisée de l'ATC soit obtenue.

4.3.3.4 Opérations à long rayon d'action par des aéronefs à deux turbomachines (ETOPS)

4.3.3.4.1 Si les présentes procédures d'urgence sont appliquées par un aéronef équipé de deux moteurs à turbomachine à la suite d'un arrêt de moteur ou d'une panne d'un système critique ETOPS, le pilote devrait aviser l'ATC, aussitôt que possible, de la situation, rappelant à l'ATC le type d'aéronef impliqué, et demander un secours d'urgence.

4.4 Aéronef supersonique

4.4.1 Procédures de demi-tour

4.4.1.1 Si un aéronef supersonique n'est pas en mesure de poursuivre son vol jusqu'à sa destination et que la procédure inverse de retour est nécessaire, il devrait :

a) s'il évolue sur une route extérieure d'un système à routes-multiples, virer en s'éloignant de la route adjacente;

b) s'il évolue sur une route aléatoire ou sur une route intérieure d'un système à routes-multiples, virer soit à gauche soit à droite comme suit:

- 1) si le virage doit se faire à droite, l'avion devra atteindre une position 46 km (25 NM) à gauche de la route assignée et ensuite virera à droite pour reprendre la route inverse à un taux de virage le plus grand possible;
- 2) si le virage doit se faire à gauche, l'avion devra atteindre une position 46 km (25 NM) à droite de la route assignée et ensuite virera à gauche pour reprendre la route inverse à un taux de virage le plus grand possible;

c) pendant l'exécution du demi-tour, l'aéronef devrait perdre de la hauteur de manière à se retrouver au moins à 1.850m (6,000 ft) au-dessous du niveau auquel a débuté le demi-tour, au moment où s'est terminé le demi-tour;

d) une fois le demi-tour achevé, l'aéronef devrait corriger le cap pour maintenir un écart latéral de 46 km (25 NM) par rapport à sa route initiale en sens inverse en conservant, si possible, le niveau de vol atteint à la fin du demi-tour.

Note : Pour des systèmes à routes multiples où l'espacement des routes est supérieur à 93 km (50 NM), la distance à mi-chemin devrait être utilisée au lieu de 46 km (25 NM).

4.5 Procédures de déviations dues aux conditions météorologiques

4.5.1 Généralités

4.5.1.1 Les procédures ci-dessous ont pour objet de donner des indications. Toutes les circonstances possibles ne peuvent pas être couvertes. Il appartient au pilote de déterminer en dernier ressort la séquence des mesures à prendre. L'ATC donnera toute assistance possible.

4.5.1.2 Si l'aéronef devra dévier de sa trajectoire pour des raisons météorologiques avant d'avoir reçu la clairance de l'ATC, une clairance ATC devra être obtenue le plus tôt possible. Jusqu'à ce qu'une clairance soit reçue, l'aéronef observera les procédures détaillées au paragraphe 4.5.4 ci-dessous.

4.5.1.3 Le pilote avisera l'ATC lorsque la déviation due à la météo n'est plus requise, ou lorsqu'une déviation due à la météo est achevée et l'aéronef a réintégré la ligne centrale de sa route autorisée.

4.5.2 Obtention de la priorité de l'ATC lorsqu'une déviation due aux conditions météorologiques est requise.

4.5.2.1 Lorsque le pilote initie des communications avec l'ATC, une réponse rapide pourrait être obtenue en disant « DEVIATION CONDITIONS METEO REQUISES » pour indiquer que la priorité est souhaitée sur la fréquence et pour la réponse ATC.

4.5.2.2 Le pilote reste toujours avec l'option d'initier des communications en utilisant l'appel d'urgence « PAN PAN » (de préférence répété trois fois) pour alerter toutes les parties à l'écoute à une condition spéciale devant être gérée et qui recevra de l'ATC la priorité pour la délivrance d'une clairance ou assistance.

4.5.3 Mesures à prendre lorsque les communications contrôleur-pilote sont établies.

4.5.3.1 Le pilote notifie l'ATC et demande la clairance d'effectuer une déviation de la route, en l'avisant si possible de l'amplitude de la déviation attendue.

4.5.3.2 L'ATC prend l'une des mesures ci-dessous :

- a) S'il n'y a pas de trafic conflictuel dans le plan horizontal, l'ATC délivrera une clairance de déviation de la route; ou
- b) S'il y a du trafic conflictuel dans le plan horizontal, l'ATC séparera les aéronefs en établissant une séparation appropriée ; ou
- c) S'il y a du trafic conflictuel dans le plan horizontal et que l'ATC n'est pas en mesure d'établir une séparation appropriée, l'ATC fera ce qui suit :
 - 1) aviser le pilote de l'incapacité d'accorder une clairance pour la déviation demandée ;
 - 2) aviser le pilote du trafic conflictuel ; et
 - 3) demander l'intention du pilote.

PHRASEOLOGIE MODELE

« INCAPABLE (déviation demandée), LE TRAFIC EST (nom code, position, altitude, sens), AVISEZ INTENTIONS »

4.5.3.3 Le pilote prendra les mesures suivantes :

- a) aviser l'ATC de ses intentions par le moyen le plus rapide ; et
- b) se conformer à la clairance accordée par l'ATC ; ou
- c) exécuter les procédures détaillées au paragraphe 4.5.4 ci-dessous. L'ATC délivrera l'information de trafic essentiel à tous les aéronefs ; et
- d) Si nécessaire, établir des communications vocales avec l'ATC pour diligenter le dialogue sur cette situation.

4.5.4 Mesures à prendre si une clairance révisée ATC ne peut pas être obtenue

4.5.4.1 Les dispositions de cette section s'appliquent aux situations où le pilote a besoin d'exercer l'autorité d'un pilote – commandant de bord conformément aux dispositions de l'Annexe 2, 2.3.1.

4.5.4.2 Si une clairance révisée de l'ATC ne peut pas être obtenue et qu'une déviation de la trajectoire est requise afin d'éviter de mauvaises conditions météorologiques, le pilote prendra les mesures suivantes :

- a) si possible, dévier du système de trajectoires ou de routes organisées ;
- b) établir des communications avec les aéronefs se trouvant dans les environs et les alerter en diffusant, à des intervalles appropriés : niveau de vol, identification de l'aéronef, position de l'aéronef (y compris l'identification de la route ATS ou le code de la trajectoire) et les intentions, sur la fréquence utilisée et sur la fréquence 121,5 MHz (ou, en guise de renfort, sur la fréquence 123,45 MHz utilisée par les pilotes dans leurs communications air – air);
- c) rester vigilant face au trafic conflictuel tant visuellement que par

référence à l'ACAS (si l'aéronef en est équipé) ;

Note : si, comme conséquence des mesures prises en respect des dispositions décrites aux paragraphes 4.5.4.2 b) et c) ci-dessus, le pilote détermine qu'il y a un autre aéronef au même niveau de vol ou dans le voisinage de ce dernier, et avec lequel il pourrait se produire un conflit, le pilote doit s'attendre à ajuster le cheminement de l'aéronef, afin d'éviter le conflit.

- d) allumer tous les feux extérieurs de l'aéronef (proportionnés avec les limitations d'utilisation appropriées) ;
- e) pour des déviations de moins de 19 km (10 NM), l'aéronef devrait rester à un niveau prescrit par l'ATC ;
- f) pour les déviations de plus de 19 km (10 NM), lorsque l'aéronef se trouve approximativement à 19 km (10 NM) de la trajectoire, initier un changement de niveau de vol en se basant sur les critères décrits dans le Tableau 1 ci-dessous ;

Tableau 1

Trajectoire de la ligne Centrale de la route	Déviations > 19 km (10 NM)	Changement de niveau
EST 000 ⁰ - 179 ⁰ magnétique	GAUCHE	DESCENDRE 90 m (300 ft)
	DROITE	MONTER 90 m(300 ft)
OUEST 180 ⁰ - 359 ⁰ magnétique	GAUCHE	MONTER 90 m(300 ft)
	DROITE	DESCENDRE 90 m(300 ft)

- g) en réintégrant la trajectoire, être à son niveau prescrit, lorsque l'aéronef se

situé dans approximativement 19 km (10 NM) de la ligne centrale ; et

- h) si le contact n'était pas établi avant la déviation, continuer de tenter de contacter l'ATC afin d'obtenir l'autorisation. Si le contact était établi, continuer d'aviser l'ATC de ses intentions et obtenir l'information essentielle sur le trafic.

4.6 Procédures spéciales pour les urgences en vol impliquant une perte de performance de navigation verticale requise des aéronefs dans l'espace aérien RVSM AFI.

4.6.1 Généralités

4.6.1.1 Une urgence en vol affectant les vols dans l'espace aérien RVSM AFI est due à des circonstances qui ont un impact direct sur l'habileté d'un ou de plusieurs aéronef(s) d'opérer conformément aux exigences de performance de navigation verticale dans l'espace aérien RVSM AFI, tel que spécifié au paragraphe 1.5.2. De telles urgences en vol peuvent être causées par la dégradation de l'équipement de l'aéronef associé au maintien de la hauteur, et par des conditions de turbulences atmosphériques.

4.6.1.2 Le pilote informera le contrôle de la circulation aérienne (ATC) le plus tôt possible de toutes circonstances où les exigences de performance de la navigation verticale pour l'espace aérien RVSM AFI ne peuvent pas être respectées. Dans de tels cas, le pilote obtiendra une clairance révisée du service de contrôle de la circulation aérienne avant d'initier une quelconque déviation de la route et/ou du niveau de vol autorisés initialement, dans la mesure du possible. Au cas où une clairance révisée du contrôle de la circulation aérienne n'a pas pu être obtenue avant une telle déviation, le pilote obtiendra cette clairance révisée peu après.

4.6.1.3 Le contrôle de la circulation aérienne (ATC) donnera toute l'assistance possible à un pilote confronté à une urgence en-vol. Des mesures ultérieures de contrôle de la circulation aérienne se baseront sur les intentions du pilote, la situation du trafic aérien dans l'ensemble, et la dynamique réelle de l'urgence en question.

4.6.2 Dégradation de l'équipement d'un aéronef signalée dans le compte rendu du pilote

4.6.2.1 Lorsqu'il est informé par le pilote d'un aéronef approuvé RVSM opérant dans l'espace aérien RVSM AFI que l'équipement de cet aéronef ne satisfait plus aux MASPS RVSM, tel que spécifiés au paragraphe 18, le contrôle de la circulation aérienne considérera l'aéronef comme non-homologué RVSM.

4.6.2.2 Le contrôle de la circulation aérienne prendra directement des mesures pour fournir un minimum de séparation verticale de 600m (2000 ft) ou une séparation longitudinale appropriée à partir de tout autre aéronef concerné évoluant dans l'espace aérien RVSM AFI. Un aéronef devenu non-homologué RVSM sera normalement demandé par l'ATC à se retirer de l'espace aérien RVSM AFI, s'il est possible de procéder ainsi.

4.6.2.3 Les pilotes informeront le contrôle de la circulation aérienne, aussitôt que possible, de toute restauration du fonctionnement normal de l'équipement conformément aux MASPS RVSM.

4.6.2.4 Le premier ACC/UAC à se rendre compte d'un changement de statut d'un aéronef homologué RVSM coordonnera de manière appropriée, avec les ACC/UAC adjacentes.

4.6.3 Forte Turbulence - imprévue

4.6.3.1 Lorsqu'un aéronef opérant dans l'espace aérien RVSM AFI rencontre une

forte turbulence due aux conditions météorologiques ou à la turbulence de sillage ou vortex qui, de l'avis du pilote, peuvent avoir un impact sur l'aptitude de l'aéronef à maintenir le niveau de vol autorisé, le pilote en informera l'ATC. Le contrôleur devra soit établir une séparation longitudinale appropriée ou accroître le minimum de séparation verticale.

4.6.3.2 Le contrôleur de la circulation aérienne devra, dans la mesure du possible, accepter les demandes de changements de niveau de vol et/ou de routes par les pilotes, et transmettre l'information sur le trafic comme requis.

4.6.3.3 Le contrôleur de la circulation aérienne demandera des comptes rendus des autres aéronefs afin de déterminer si le RVSM devrait être suspendu entièrement ou s'il doit l'être dans une bande de niveaux de vol spécifiée et/ou dans une zone donnée.

4.6.3.4 L'ACC/UAC qui suspend le RVSM coordonnera de telle (s) suspension(s), et tout ajustement aux aptitudes des secteurs avec les ACC/UAC adjacents, de manière appropriée, en vue d'assurer une progression harmonieuse vers le transfert du trafic.

4.6.4 Forte turbulence - Prévues

4.6.4.1 Lorsqu'une prévision météorologique annonce de fortes turbulences dans l'espace aérien RVSM AFI, le contrôle de la circulation aérienne décidera si le RVSM devrait être suspendu et, le cas échéant, pour quelle période et quel(s) niveau(x) de vol et/ou dans quelle zone.

4.6.4.2 Aux cas où le RVSM sera suspendu, l'ACC/UAC qui suspend le RVSM devra coordonner avec les ACC/UAC adjacents en ce qui concerne les niveaux de vol appropriés pour le transfert du trafic, à moins qu'un plan d'allocation des niveaux de vol d'urgence n'ait été déterminé au moyen d'une lettre d'accord.

L'ACC/UAC qui suspend le RVSM devra également coordonner les capacités du secteur applicables avec les ACC/UAC adjacents, de manière appropriée.

5.0 AUTORISATIONS DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

5.1 Adhésion au nombre Mach approuvé par l'ATC (A2 – 3.6.2)

5.1.1 Autorisations du contrôle de la circulation aérienne

5.1.1. Les aéronefs à turboréacteurs évoluant au FL 250 ou au-dessus à l'intérieur de la FIR Canaries se conformeront au nombre de Mach approuvé par le contrôle de la circulation aérienne et demanderont son approbation avant de le modifier. S'il est indispensable de modifier provisoirement et sans délai le nombre de Mach (en raison de turbulence par exemple), le contrôle de la circulation aérienne sera avisé dès que possible de cette modification.

5.1.2 Si les performances de l'aéronef ne permettent pas le maintien du dernier nombre de Mach assigné pendant les montées en-route et descentes, les pilotes, des aéronefs concernés, informeront l'ATC au moment de la demande d'autorisation de monter /descendre.

5.1.3 Autorisation ATC dans l'espace aérien RVSM AFI

5.1.3.1 A l'exception des opérations dans l'espace de transition RVSM AFI et dans l'espace aérien spécifiquement désigné, seuls les aéronefs homologués obtiendront de l'ATC l'autorisation de pénétrer dans l'espace aérien RVSM AFI.

5.1.3.2 L'autorisation de pénétrer dans l'espace aérien RVSM AFI ne sera pas accordée aux aéronefs en vol de formation.

6.0 SEPARATION DES AERONEFS

6.1 Séparation Latérale

(A11 – Annexe B ; P – ATM, 5.4.1 et 5.11)

6.1.1 Le minimum de séparation latérale sera de 185 km (100 NM) sous réserve des dispositions des paragraphes 6.1.2 et 6.1.3 ci-dessous.

6.1.2 Lorsque des aéronefs sont en train de transiter vers un espace aérien avec un minimum latéral plus large que l'espace aérien dont ils sont en train de sortir, la séparation latérale continuera d'exister pourvu que :

- a) le minimum de séparation plus petit existe ;
- b) les trajectoires des vols sont séparées par 15 degrés ou plus jusqu'à ce qu'un minimum plus large soit établi ; et
- c) il soit possible de s'assurer, aux moyens approuvés par l'autorité ATS appropriée, que les aéronefs ont la capacité de navigation nécessaire pour assurer un guide de trajectoire exact.

6.1.3 Pour les vols opérés sur des routes océaniques contrôlées désignées ou des zones situées dans la FIR Canaries (Secteur Austral), les FIRs Dakar Oceanic, Recife et Sal Oceanic, le minimum de séparation latérale entre des aéronefs équipés de RNAV et approuvés RNP 10 ou mieux, sera de 93 km (50 NM).

6.1.3.1 La lettre R sera mise comme annotation à la rubrique 10 (Equipment) sur le plan de vol pour indiquer que l'aéronef remplit le type de RNP prescrit.

6.1.3.2 Pour réduire la production de grandes erreurs de trajectoires latérales suite aux défaillances de l'équipement ou à des

erreurs opérationnelles, les exploitants élaboreront des programmes qui :

- a) permettent de s'assurer que les manœuvres opérationnelles incluent des procédures de contrôle obligatoires de navigation en vue d'identifier des erreurs de navigation suffisamment à temps et ainsi prévenir la déviation involontaire de l'aéronef de la route autorisée par l'ATC ; et
- b) fournissent au maintien de la navigabilité des aéronefs des systèmes de navigation nécessaires pour opérer avec le degré de précision requis.

Note : Des éléments indicatifs détaillés sur la RNP figurent dans le Manuel sur la Performance de Navigation Requise (RNP) (Doc 9613)

6.1.3.3 Un niveau de sécurité visé de 5×10^{-9} d'accidents mortels par heure de vol par dimension sera établi pour les systèmes de routes opérant un minimum de séparation latérale de 93 km (50 NM) et un niveau de sécurité d'un tel espace aérien sera déterminé par une évaluation de sécurité appropriée.

Note : Des éléments indicatifs sur la conduite de l'évaluation de la sécurité figurent dans le Manuel sur la Méthodologie de Planification de l'Espace Aérien pour Déterminer les Minima de Séparation (Doc 9689).

6.1.3.4 Les critères ci-dessous sont utilisés dans l'évaluation opérationnelle de la sécurité d'un système d'espace aérien :

- a) la proportion du temps de vol total passé par les aéronefs 46 km (25 NM) en dehors de la trajectoire autorisée sera moins de $7,0 \times 10^{-4}$; et

- b) la proportion du temps de vol total passé par les aéronefs entre 74 km et 111 km (40NM et 60 NM) en dehors de la trajectoire autorisée sera moins de $4,1 \times 10^{-5}$.

6.1.3.5 Il faudra conduire une surveillance adéquate des exploitations de vol en vue de fournir les données à utiliser dans l'évaluation du respect continu par l'aéronef des aptitudes de performance de navigation latérale de la RNP 10 et 6.1.3.3 ci-dessus. De telles données incluront des erreurs opérationnelles dues à toutes sortes de causes. Une évaluation de la sécurité sera conduite périodiquement, en se basant sur les données collectées, pour confirmer que le niveau de sécurité continue d'être respecté.

Note : Des éléments indicatifs sur la surveillance figurent dans le Manuel de Planification des Services de la Circulation Aérienne (Doc 9426) et le Manuel Sur la Méthodologie de Planification de l'Espace Aérien pour Déterminer les Minima de Séparation (Doc 9689)

6.2 Séparation Longitudinale (P – ATM, 5.4.2 et 5.11)

6.2.1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 6.2.2, le minimum de séparation longitudinale entre aéronefs à turboréacteurs sera de :

- a) 20 minutes, sauf pour les cas spécifiés ci-dessous ;
- b) 15 minutes au niveau de vol FL 250 ou au-dessus dans les FIRs Canarias, Dakar Oceanic, Recife et Sal Oceanic, pourvu que la

technique de nombre de Mach soit utilisée, et, que ce soit exactement au niveau, en montée ou en descente, les aéronefs aient donné le compte rendu du même point de pénétration vers les routes ATS ou un point commun vers l'intérieur de l'espace aérien contrôlé par l'océan et suivent la même trajectoire ou des trajectoires continuellement divergente(s) ; ou

- c) 10 minutes ou 150 km (80NM) provenant du RNAV, lorsque la technique du nombre de Mach est appliquée sur des routes océaniques contrôlées désignées dans le corridor EUR/SAM, dans les FIRs Dakar Oceanic, Recife et Sal Oceanic.

6.2.2 Pour les vols dans le Corridor EUR/SAM (les FIRs Canarias(secteur austral), Dakar Oceanic, Recife et Sal Oceanic), le minimum de séparation longitudinale entre des aéronefs équipés de RNP 10 ou meilleurs sur la même trajectoire sera de 93 km (50 NM) pourvu que :

- a) la lettre R soit mise comme annotation à la rubrique 10 (Equipement) du plan de vol pour indiquer que l'aéronef remplit le type de RNP prescrit ; et
- b) un niveau cible de sécurité de 5×10^{-9} d'accidents mortels par heure de vol par dimension soit établi et un niveau de sécurité d'un tel espace aérien soit déterminé par une évaluation de sécurité appropriée.

6.2.2.1 Il faudra conduire une surveillance adéquate des exploitations de vols afin de dégager les données à utiliser dans l'évaluation du respect continu par les aéronefs des capacités de performance de navigation longitudinale de RNP 10. De telles données incluront des erreurs opérationnelles suite à toutes causes. Une

évaluation de la sécurité sera conduite périodiquement, en se basant sur les données collectées, pour confirmer que le niveau de sécurité continue d'être respecté.

Note : Des éléments indicatifs détaillés sur la surveillance figurent dans le Manuel de Planification des Services de la Circulation Aérienne pour Déterminer les Minima de Séparation (Doc 9689).

6.3 Minimum de Séparation Verticale

6.3.1 Entre les niveaux de Vol FL 290 et FL 410 inclus dans l'espace aérien RVSM AFI, le minimum de séparation verticale sera de :

- a) 300 m (1000 ft) entre des aéronefs homologués RVSM ;
- b) 600m (2000 ft) entre :
- un aéronef d'Etat non-homologué RVSM et tout autre aéronef évoluant dans l'espace aérien RVSM AFI.
 - Les aéronefs d'Etat non-homologués RVSM et tout autre aéronef évoluant dans l'espace aérien de transition RVSM AFI et l'espace aérien spécialement désigné.

6.3.2 L'ATC fournira un minimum de séparation verticale de 600 m (2000 ft) entre un aéronef confronté à une panne de communications en vol et tout autre aéronef, lorsque les deux aéronefs évoluent dans l'espace aérien RVSM AFI.

~~Le minimum de séparation verticale qui sera appliqué entre les FL 290 et FL 410 inclus est 300m (1000 ft).~~

~~6.3.1 Zone d'application~~

~~Le minimum de séparation verticale réduit (RVSM) sera appliqué pour les aéronefs entre les niveaux de vol FL 290 et FL 410 inclus, dans les FIRs Canarias (Secteur Austral), (Dakar Oceanic, Recife (Partie Océanique) et Sal Oceanic.~~

~~Note : La mise en œuvre sera effectuée en phases et elle sera promulguée par des compléments d'AIP appropriés et incluse dans les AIPs respectives.~~

~~6.3.2 ——— Etablissement des Zones de transition RVSM
(A2 Appendice 3 ; A6, 1^{ère} et 2^{ème} Parties;
——— 7.2.3 ; A11 — 3.3.4 ; P ATM, 5.3.2)~~

~~6.3.2.1 ——— Afin de permettre la transition des vols vers et en provenance de l'espace aérien EUR/SAM, les autorités ATS responsables des FIRs Canarias, Dakar Oceanic, Recife et Sal Oceanic pourraient établir des zones de transition RVSM désignées. Un minimum de séparation verticale de 300 m (1000 ft) peut être appliqué entre des aéronefs homologués RVSM dans ces zones de transition.~~

~~6.3.2.2 ——— Une zone de transition RVSM aura une grandeur comprise entre le FL 290 et FL 410 inclus, sera contenue dans les dimensions longitudinales déterminées par les Etats fournisseurs, sera à cheval sur l'espace aérien RVSM EUR/SAM ou sera comprise dans ce dernier, et devrait avoir des communications contrôleur pilote directes.~~

~~6.3.3 — Homologation RVSM~~

~~Le minimum de séparation évoqué au paragraphe 6.3 ne sera appliqué qu'entre des aéronefs et exploitants qui ont obtenu l'homologation de l'Etat d'enregistrement ou l'Etat de l'Exploitant, selon le cas, pour~~

~~conduire des vols dans l'espace aérien RVSM et qui seront capables de satisfaire aux exigences du maintien de la hauteur (ou l'équivalent) faisant partie des spécifications du Minimum de Performances du Système d'aéronefs (MASPS)~~

~~6.3.4 ——— MASPS~~

~~Les exigences du maintien de la hauteur MASPS sont ainsi formulées :~~

~~a) pour tous les aéronefs, les différences entre le niveau de vol autorisé et l'altitude pression réellement survolée sera symétrique d'une moyenne d'à peu près 0 m (0 ft), auront une déviation standard ne dépassant pas 13 m (43 ft) et seront telles que la fréquence d'erreur diminue avec l'augmentation de l'amplitude à un taux qui est au moins exponentiel ;~~

~~b) pour les groupes d'aéronefs qui sont nominalement de plan identique et construits en fonction de tous les détails qui pourraient influencer la précision de la performance du maintien de la hauteur dans l'enveloppe de vol RVSM (FL 290 à FL 410 inclus) :~~

~~4) l'erreur moyenne du système altimétrique (ASE) du groupe ne dépassera pas 25 m (80 ft) en amplitude ; et~~

~~5) la somme de la valeur absolue de l'ASE moyenne et de trois déviations standard de l'ASE ne dépassera pas 75 m (245 ft) ;~~

~~e) pour des aéronefs n'appartenant pas au groupe pour lesquels les caractéristiques et les éléments du système altimétrique sont uniques et par conséquent ne peuvent être classés en aucun groupe : l'ASE ne dépassera pas 61 m (200 ft) en~~

~~amplitude dans l'enveloppe de vol RVSM (FL 290 à FL 410 inclus) ; et~~

~~(VSM) de 300 m (1000 ft) pour application dans le Corridor EUR/SAM.~~

~~f) les critères suivants seront utilisés dans l'exploitation opérationnelle de la sécurité du système de l'espace aérien : l'erreur verticale totale (TVE) qui est la différence entre la hauteur géométrique de l'aéronef et la hauteur géométrique du niveau de vol qui lui est prescrit, est requise d'être telle que :~~

- ~~1) la probabilité que la TVE égale ou supérieure à 91 m (300 ft) en amplitude est égale ou inférieure à $2,0 \times 10^3$;~~
- ~~2) la probabilité que la TVE égale ou supérieure à 152 m (500 ft) en amplitude est égale ou inférieure à $5,0 \times 10^6$;~~
- ~~3) la probabilité que la TVE égale ou supérieure à 200 m (650) en amplitude est égale ou inférieure à $1,4 \times 10^6$;~~
- ~~4) la probabilité que la TVE entre 290 m et 320 m (950 ft et 1050 ft) inclus, en amplitude est égale ou inférieure à $7,1 \times 10^7$; et~~
- ~~5) la proportion de temps qu'un aéronef passe à des niveaux de vol incorrects, 300 m (1000 ft), ou se multiplie, et s'écarte des niveaux de vol prescrits est égale ou inférieure à $7,1 \times 10^7$;~~

~~Note : Des éléments indicatifs concernant l'accomplissement initial et le maintien de la performance du maintien de la hauteur au paragraphe 6.3.4 figurent dans les Eléments Indicatifs sur la Mise en Œuvre du Minimum de Séparation Verticale~~

~~6.3.5 Niveau de Sécurité Visé~~

~~L'application du RVSM dans l'espace aérien désigné au paragraphe 6.3.1 rencontrera un TLS de 5×10^9 des accidents mortels par heure de vol d'aéronef suite à toutes les causes de risques dans la dimension verticale.~~

~~6.3.6 Statut d'homologation et Enregistrement de l'aéronef~~

~~La rubrique 10 du plan de vol (Equipement) portera l'annotation de la lettre W si l'aéronef et l'exploitant ont obtenu l'homologation RVSM de l'Etat. En plus, l'enregistrement de l'aéronef sera indiqué dans la case 18 du plan de vol.~~

~~6.3.7 Exploitation d'un aéronef non homologué RVSM~~

~~6.3.7.1 A l'exception des zones où les zones de transition ont été créées, des aéronefs ne satisfaisant pas aux exigences évoquées au paragraphe 6.3.1 ne seront pas autorisés à évoluer dans l'espace aérien RVSM EUR/SAM.~~

~~6.3.7.2 A titre exceptionnel, les aéronefs qui n'ont pas obtenu l'homologation RVSM de l'Etat pourraient être autorisés à évoluer dans l'espace aérien conformément à la politique et aux procédures établies par l'Etat pourvu que 5-600 m (2000 ft) de séparation verticale soit appliqué.~~

~~Note : les transitions vers et en provenance de l'espace aérien RVSM EUR/SAM aura lieu normalement dans la première FIR de l'espace aérien RVSM EUR/SAM~~

~~6.3.8 Surveillance~~

Il faudra conduire une surveillance adéquate des exploitations de vols dans l'espace aérien RVSM EUR/SAM pour s'en servir dans l'évaluation du respect continu des exigences des aéronefs en matière des capacités de maintien de la hauteur évoquées au paragraphe 6.3.4. La surveillance inclura l'évaluation des autres sources de risques pour s'assurer que le TLS spécifié au paragraphe 6.3.5 n'est pas dépassé.

Note : Les détails de la politique et des procédures pour la surveillance mise en place par l'agence de surveillance Sud Atlantique (SATMA) sont contenus dans les Eléments Indicatifs sur la Mise en Œuvre du Minimum de Séparation Verticale (VSM) pour application dans le corridor EUR/SAM.

~~6.3.9.1 Procédures en cas de sillages de turbulences vortex~~

~~6.3.9.1 Les procédures spéciales suivantes sont applicables pour réduire les rencontres de sillages de turbulences vortex dans l'espace aérien où le RVSM est appliqué.~~

~~6.3.9.2 Un aéronef qui rencontre des sillages de turbulence vortex devrait notifier l'ATC et demander une autorisation révisée de ce service. Cependant, dans des situations où une autorisation révisée n'est ni possible ni pratique :~~

- ~~a) le pilote devrait établir le contact avec d'autres aéronefs, si possible, sur la fréquence air air 123.45 MHz ; et~~
- ~~b) l'un des (les deux) aéronefs pourrait (ent) initier une (des) route(s) ou trajectoire(s) prescrite(s), pourvu que :~~

- ~~1) aussitôt que ce sera pratique, l'aéronef~~

~~effectuant une (des) compensation(s) notifie l'ATC qu'une déviation latérale provisoire de compensation a été menée et spécifier les raisons de cette mesure ; et~~

- ~~2) l'aéronef qui effectue la (les) compensation(s) notifie l'ATC lorsqu'il a réintégré la (les) route(s) ou trajectoire(s) prescrites.~~

Note : Dans les circonstances d'urgences décrites ci-dessous, l'ATC ne donnera pas d'autorisation pour les compensations latérales et normalement il ne répondra pas à l'action entreprise par les pilotes.

6.4 Information sur l'application des Minima de Séparation

(A11 – 3.4 ; P – ATM, 5.4.1, 5.4.2 et 5.11)

6.4.1 Là où les circonstances le permettent, les minima de séparation en-dessous de ceux spécifiés aux paragraphes 6.1 et 6.2 seront appliqués conformément ou PANs – ATM ; l'information appropriée devrait être publiée dans les Publications d'Information Aéronautique afin que les usagers de l'espace aérien soient totalement informés des parties de l'espace aérien où les minima de séparation verticale réduits seront appliqués et des instruments de navigation dont l'utilisation a servi de base à ces minima.

7.0 PROCEDURES DU REGLAGE D'ALTIMETRE APPLICABLES

**AUX SERVICES DE LA
CIRCULATION AERIENNE ET
AUX NIVEAUX MINIMUM
(P – ATM, 4.10 et 4.10.3)**

7.1 Le niveau de vol utilisable le plus bas pour les manœuvres d'attente et d'approche sera calculé à partir du QNH réel, à moins que la variation de pression ne soit tellement petite que la référence aux données climatologiques est acceptable.

Note 1 : Le niveau de vol utilisable le plus bas fournira une autorisation de terrain d'au moins 300 m (1000 ft) et, pour l'exploitation dans le voisinage d'un aérodrome, ne sera pas établi en-dessous de 450 m (1500 ft) au-dessus de l'aérodrome d'élévation.

Note 2 : Les Bureaux météorologiques informeront les organes ATC lorsque, dans des conditions anormales, la pression va en-dessous de la valeur climatologique minimale, afin que les efforts appropriés puissent être faits en vue d'annuler provisoirement l'utilisation du niveau de vol le plus bas ou des niveaux qui ne pourraient pas assurer une autorisation du minimum de terrain.

7.2 Sur base de la distribution courante et prévisible de la pression atmosphérique, les Centres de Contrôle régionaux coordonneront, si cela est nécessaire, le niveau de vol le plus bas à utiliser.

7.3 En déterminant le niveau de la transition, le tableau à l'Appendice A devrait être utilisé si nécessaire. Ce tableau montre le niveau de transition directement comme une fonction d'altitude de transition de l'aérodrome et de la valeur courante QNH du réglage de l'altimètre.

**8.0 SERVICE D'INFORMATION DE
VOL**

8.1 Information sur les conditions de la piste

(A11 – 4.2.1 ; P – ATM, 6.6)

8.1.1 A moins qu'il n'y ait des dispositions différentes, les centres de contrôle régionaux tiendront disponible, pour transmission aux aéronefs et à leur demande juste avant la descente, l'information sur les conditions actuelles de la piste à l'aérodrome prévu pour l'atterrissage.

8.2 Transmission de l'information SIGMET
(P-ATM, 9.1.3.2)

8.2.1 La transmission de l'information SIGMET aux aéronef sera faite sur l'initiative de l'organe ATS approprié, par la méthode préférée de la transmission dirigée suivie par un accusé de réception, ou par un appel général lorsque le nombre des aéronefs rendrait la méthode préférée impraticable.

8.2.2 L'information SIGMET transmise à un aéronef couvrira un tronçon de la route jusqu'à deux heures de vol en avance de l'aéronef.

8.3 Transmission des prévisions de l'aérodrome amendées
(P- ATM, 9.1.3.5)

8.3.1 Les prévisions de l'aérodrome amendées seront transmises à un aéronef dans les 60 minutes à partir de l'aérodrome de destination, à moins que l'information n'ait été rendue disponible à travers d'autres moyens.

8.4 Transmission des prévisions de courants
(A11 – 4.2.2)

8.4.1 Les prévisions de courants les plus récentes disponibles pour l'organe ATS, pourvu qu'il ne soit d'une ancienneté de plus d'une heure, seront toujours transmises

à un aéronef avec le dernier compte rendu des observations spéciales ou de routine, lorsque l'aéronef demande l'information en question.

9.0 COORDINATION DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE (ATS)

9.1 Coordination entre organes fournisseurs du service de contrôle régional (P – ATM, 10.3)

9.1.1 Si un aéronef devrait pénétrer dans une zone adjacente, l'information concernant une quelconque révision de trois minutes d'estimée ou plus sera transmise au centre de contrôle régional adjacent.

10.0 MESSAGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE (ATS)

10.1 Messages de plan de vol et de départ (P – ATM, 11.3.3 et 11.4.2.2)

10.1 Les messages du plan de vol transmis aux aéronefs qui prévoient de faire des opérations dans la Région NAT à une distance de 60 NM ou moins à partir des limites nord et sud des Régions à information de vol Gander Oceanic et Shanwick Oceanic seront adressés aux centres de contrôle régionaux en charge des régions d'information de vol NAT le long de la route et, en plus, aux centres de contrôle régionaux en charge des régions d'information de vol NAT adjacentes.

10.1.2 Pour des vols portant des points situés dans les régions adjacentes et pénétrant dans la Région NAT sans atterrissages intermédiaires, le message du plan de vol déposé sera transmis aux centres de contrôle régionaux juste après que le plan de vol soit déposé.

10.2 Processus de coordination assisté par ordinateur

10.2 Procédures

10.2.1 Procédure opérationnelle.

10.2.1.1 Les règles élémentaires suivantes seront applicables pour l'utilisation des messages EST et ACT :

- a) Ces messages seront automatiquement générés, échangés et transmis pour éviter l'intervention humaine dans les proportions acceptables.
 - b) Un message unique sera transmis en fonction de chaque vol devant être transféré et toute révision ultérieure fera l'objet de coordination verbale.
 - c) Le message fournira l'information la plus récente disponible sur toutes les conditions de transfert au moment de la transmission.
 - d) L'acceptation pour l'organe accepteur des conditions de transfert impliqués dans le message sera assumée, à moins que l'organe n'initie une coordination verbale visant à amender les conditions de transfert.
- Note : Un arrangement bilatéral pourrait être requis pour couvrir l'événement de panne du circuit de discours direct de l'ATS.*
- e) Il y aura un accord bilatéral en ce qui concerne le point de frontière et les temps de transmission pour chaque route. Le temps normal de transmission sera de 15 minutes avant que l'aéronef concerné ne soit attendu pour traverser la frontière.
 - f) Au cas où des données qui ne sont pas en corrélation par l'ordinateur

- accepteur avec l'entrée appropriée dans sa base de données du plan de vol, l'ordinateur créera un message d'avertissement au secteur ATC concerné pour qu'il prenne les mesures nécessaires en vue de l'acquisition des détails manquants du plan de vol. Ceci impliquera normalement une enquête par téléphone.
- g) Au cas où il y a des données incompréhensibles ou illogiques qui sont dictées dans le message, l'ordinateur initiera un message d'avertissement au secteur de Contrôle ATC impliqué, si cela peut être déterminé, pour action appropriée à suivre.
- Note : Tout avertissement initié par le système exigera un retour à la coordination verbale.*
- h) Si l'organe accepteur n'a pas reçu de plan de vol, l'organe transfère de contrôle du trafic aérien informera verbalement l'organe accepteur si l'aéronef a obtenu l'homologation RVSM ou non.
- i) Lorsqu'un message automatique ne contient pas l'information contenue dans la rubrique 18 du plan de vol OACI en rapport avec les opérations RVSM, l'organe ATC transfère informera l'organe accepteur de cette information en ajoutant verbalement le message ACT en utilisant les termes « RVSM NEGATIF » ou « RVSM NEGATIF, AERONEF D'ETAT », selon le cas.
- j) Lorsqu'un processus de coordination verbale est utilisé, le service ATC transfère inclura l'information contenue dans la rubrique 18 du plan de vol OACI en rapport avec les opérations RVSM à la fin du message verbal d'estimée, en utilisant les termes « RVSM NEGATIF » ou « RVSM NEGATIF AERONEF D'ETAT » selon le cas.
- k) Lorsqu'un seul aéronef est en situation d'urgence en vol qui a des conséquences sur les opérations RVSM, la coordination de messages qui est associée sera complétée verbalement par une description de la cause de l'urgence.

11.0 SERVICES D'ALERTE ET DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

11.1 Routes et équipement des aéronefs privés

(P – ATM, 11.3.3 et 11.4.2.2)

11.1.1 Les aéronefs de l'Aviation Générale évoluant au-dessus des zones, terres ou mers désignées, où les opérations de recherche et de secours seraient difficiles, devraient :

- a) transporter l'équipement de secours approprié ;
- b) suivre la route ou les procédures spécifiées s'il n'est pas équipé d'une radio à communications bilatérales, sauf que dans circonstances spéciales, l'autorité appropriée pourrait garantir des exemptions spécifiques vis-à-vis de cette exigence.

11.2 Services d'alerte

(P – ATM, 9.2)

11.2.1 Les procédures pour le « Service d'Alerte » détaillées dans le PANS – ATM, 9.2, sont applicables à tous les aéronefs à l'exception de ceux conduits totalement dans le voisinage d'un aéroport au moment où il est exempté par l'organe approprié du contrôle de la circulation aérienne.

<p>12.0 IDENTIFICATION DES ROUTES ATS (A11, Appendice 1-2-4)</p>
--

12.1 Composition des indicateurs

12.1.1 La lettre D indique que sur une route ou portion de route, seul le service consultatif est fourni et la lettre F indique que sur une route ou portion de route, seul le service d'information de vol est fourni. Ces lettres seront ajoutées après les indicateurs de base de la route ATS en question.

<p>13.0 UTILISATION DU RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR) (P-ATM, Chapitre 8)</p>
--

13.1 L'information du radar secondaire peut être utilisée seule pour les besoins de la séparation horizontale entre aéronefs équipés pour la circonstance et sous les conditions spécifiées ci-dessous :

a) Dans la zone de couverture du radar primaire associé, et pour suppléer aux insuffisances connues de ce radar, par exemple le fait que les échos du radar primaire générés par certains aéronefs ne sont pas, ou ne sont pas continuellement visibles sur l'écran du radar à cause des caractéristiques de ces aéronefs, clutter, etc. Dans ce cas, les réponses SSR peuvent être utilisées pour les séparations entre aéronefs équipés de transpondeurs et autres aéronefs connus qui n'utilisent pas le SSR mais visibles clairement sur l'écran du radar primaire, à condition que les réponses SSR de n'importe quel aéronef (pas nécessairement celui qui a été séparé) coïncident avec l'écho radar primaire du même aéronef.

ou par une corrélation visuelle de la réponse SSR avec l'écho du radar primaire provenant d'un aéronef donné, les réponses SSR seules peuvent être utilisées pour l'identification.

b) En dehors de la zone de couverture du radar principal associé, ou dans certaines zones (qui seront définies aussi bien horizontalement que verticalement) et sous des conditions spécifiées par l'autorité compétente et les exploitants, pourvu que

- 1) une couverture SSR fiable existe dans la zone ;
- 2) cette zone ait le statut d'espace aérien contrôlé ;
- 3) le contrôle de la circulation aérienne dans cette zone soit délégué à un organisme ATS sauf si des moyens adéquats de coordination existent entre tous les organismes de contrôle de la circulation aérienne concernés ;
- 4) l'expérience ait démontré que la perte de réponses SSR n'atteint pas un taux qui affecte la sécurité des opérations aériennes et que des mesures adéquates soient prises pour une détection au plus vite de ces pertes d'information ;
- 5) la densité et/ou la complexité de la circulation aérienne et la fourniture d'un guidage de la navigation permettent de revenir en toute sécurité à d'autres procédés de séparation en cas de panne du SSR ;

Note : Lorsque l'exactitude du SSR ne peut être vérifiée par des équipements adéquats

- 6) les avions concernés aient au préalable été identifiés et que l'identification ait été gardée ;
- 7) la séparation aux procédures soit appliquée entre aéronefs équipés de transpondeurs et d'autres aéronefs ; et
- 8) lorsqu'un radar primaire tombe en panne, et jusqu'à ce que la séparation aux procédures soit appliquée:
- (i) la précision de position des réponses SSR ait été vérifiée (voir 13.1 a) et la note) : et
 - (ii) les pilotes des aéronefs concernés aient été informés.

c) Dans le cas où l'aéronef est dans une situation d'urgence.

~~13.2 — Emport et fonctionnement des transpondeurs SSR indiquant l'altitude-pression~~

~~13.2.1 — A partir du 1^{er} janvier 2000, tous les aéronefs volant en IFR dans la Région AFI seront équipés d'un transpondeur SSR indiquant l'altitude-pression.~~

~~13.2.2 — Sauf indication contraire du contrôle de la circulation aérienne, on retiendra le dernier code d'identification assigné (mode A). S'il n'a pas été assigné de code d'identification, on sélectionnera et retiendra le code 2000 mode A.~~

14.0 — UTILISATION DES SYSTEMES ANTICOLLISION — EMBARQUES (ACAS)

~~(A2 — 3.2 ; A6, 1^{ère} Partie 6.18 ; A10 Vol. IV ; A11. 2.4.2 ; P OPS.Vol.1, 8^{ème} Partie ; P ATM, Chapitre 4)~~

14.1 Emport et utilisation de l'ACAS II

~~14.1.1 L'ACAS II sera emporté et utilisé dans la Région AFI par la totalité des aéronefs répondant aux critères suivants :~~

- ~~a) Avec effet au 1^{er} janvier 2000, tous les avions civils à turbomachines et à voilure fixe dont la masse maximale au décollage est supérieure à 15000 kg ou dont le nombre maximal approuvé de sièges passagers est supérieur à 30.~~
- ~~b) Avec effet au 1^{er} janvier 2005, tous les aéronefs civils à turbomachines et à ailes fixes ayant une masse maximale au décollage supérieure à 5600 kg ou autorisés à transporter plus de 19 passagers.~~

~~14.2 — Responsabilité pour la séparation des aéronefs au cours des manœuvres en respect du conseil des résolutions (RA)~~

~~14.2.1 L'utilisation de l'ACAS II ne change en rien les responsabilités respectives des pilotes et des contrôleurs pour l'exploitation sûre des aéronefs.~~

~~14.2.2 — Une fois informé qu'un aéronef, sous contrôle de la circulation aérienne, opère des manœuvres conformément à un conseil des résolutions (RA), un contrôleur ne devrait pas donner à cet aéronef des instructions contraires à celles du RA telles que communiquées par le pilote. Une fois que l'aéronef s'éloigne du respect de l'autorisation courante ATC avec un RA, les contrôleurs cessent d'être responsables de garantir la séparation entre cet aéronef et d'autres aéronefs affectés, ceci étant la conséquence directe de la manœuvre induite par le RA. Cependant, quand les circonstances le permettent, le contrôleur~~

devrait s'efforcer de fournir l'information de trafic à un aéronef affecté par la manœuvre en question. Le contrôleur reprend la responsabilité pour tous les aéronefs affectés lorsque :

- a) le contrôleur accuse réception d'un compte rendu du pilote comme quoi l'aéronef a réintégré l'autorisation en vigueur ; ou
- b) le contrôleur accuse réception d'un compte rendu du pilote comme quoi l'aéronef est en train de réintégrer l'autorisation en vigueur et délivre une autorisation de réserve qui est reconnue par l'équipage de conduite.

14.3 ACAS

14.3.1 L'ACAS peut avoir un effet significatif sur le contrôle de la circulation aérienne. Ainsi, il y a une nécessité croissante de surveiller la performance de l'ACAS dans un environnement de gestion du trafic aérien en développement.

14.3.2 En suivant un événement en rapport avec le RA, ou un autre événement significatif concernant l'ACAS, pilotes et contrôleurs devraient finaliser un compte rendu RA ACAS ; les exploitants d'aéronefs et les autorités ATS devraient transmettre les comptes rendus finalisés à travers des canaux établis.

15. Procédures spéciales applicables aux Espaces aériens Désignés

15.1 Dispositions pour la transition des aéronefs vers/en provenance de l'espace aérien de transition RVSM AFI.

15.1.1 Zone d'application

15.1.1.1 Les tâches de la transition associées à l'application du minimum de séparation verticale de 300m (1000 ft) dans l'espace aérien RVSM AFI seront exécutées dans toutes ou quelques-unes des parties des FIRs/UIRs ci-dessous:

Abidjan, Addis Abeba, Alger, Asmara, Le Caire, Canaries, Casablanca, Dakar, Johannesburg, Khartoum, Luanda, Maurice, Mogadishu, Roberts, Sal, Sychelles, Tripoli, Tunis,

Note : Le volume d'espace mentionné au paragraphe 15.1.1.1 sera évoqué sous l'appellation « espace aérien de transition RVSM AFI »

15.1.1.2 Les aéronefs homologués RVSM et ceux des Etats non-homologués RVSM pénétrant dans l'espace aérien RVSM AFI à partir d'un environnement non-RVSM.

15.1.1.3 Les aéronefs homologués RVSM et ceux des Etats non homologués RVSM qui pénètrent dans l'espace aérien RVSM AFI à partir d'un environnement non-RVSM seront établis à un niveau de vol conformément aux éléments suivants :

- a) les Tableaux des Niveaux de Croisière, tels que publiés dans l'Annexe 2, Appendice 3, a) de l'OACI ; et/ou
- b) un plan d'allocation des niveaux de vol, si tel est le cas ; et/ou
- c) tel que spécifié dans une lettre d'accord entre centres de contrôle régionaux (ACC).

15.1.1.4 Tous les changements des niveaux non-RVSM aux niveaux de vol RVSM seront initiés par le premier Centre de contrôle Régional/Centre supérieur de contrôle Régional (ACC/UAC) fournisseur des services ATC aux aéronefs dans l'espace aérien RVSM AFI et seront réalisés avant que l'aéronef ne franchisse le transfert du point de contrôle vers le Centre de contrôle (ACC/UAC) adjacent, à moins qu'il n'en soit autrement spécifié dans la lettre d'accord entre-centres.

15.1.2 *Aéronefs pénétrant dans un environnement non-RVSM à partir d'un espace aérien RVSM AFI.*

15.1.2.1 Les aéronefs pénétrant dans un environnement non-RVSM à partir de l'espace aérien RVSM AFI seront établis avec le minimum de séparation verticale applicable.

15.1.2.1.1 Le minimum de séparation verticale applicable sera établi par le dernier ACC/UAC fournisseur du service ATC aux aéronefs se trouvant dans l'espace aérien RVSM AFI, et avant que l'aéronef ne franchisse le transfert du point de contrôle vers l'ACC/UAC adjacent.

15.1.2.1.2 De tels aéronefs seront établis à un niveau de vol conformément aux éléments suivants :

- a) les Tableaux de Niveaux de croisière, tels que publiés dans l'Annexe 2, Appendice 3 b) de l'OACI ; et/ou
- b) un plan d'allocation des niveaux de vol, si tel est le cas ; et/ou
- c) tel que spécifié dans la lettre d'accord entre ACCs.

15.1.3 Exploitation de vols civils non-RVSM

15.1.3.1 Les aéronefs d'Etat non-homologués RVSM opérant à partir d'un aéroport de départ situé en dehors des limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI avec un aéroport de destination situé dans les limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI :

- a) seront autorisés à un niveau de vol en-dessous du FL 290 ;et
- b) de tels changements de niveaux de vol seront initiés par le premier ACC/UAC fournisseur du service

ATC aux aéronefs situés dans l'espace aérien RVSM AFI, et seront réalisés avant que l'aéronef ne franchisse le transfert du point de contrôle vers l'ACC/UAC adjacent.

15.1.3.2 Les aéronefs non-homologués RVSM opérant à partir d'un aéroport de départ situé tout comme l'aéroport de destination, dans les limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI seront autorisés à un niveau de vol en-dessous du FL 290.

15.1.3.3 Les aéronefs non-homologués RVSM opérant à partir d'un aéroport de départ situé dans les limites latérales de l'espace aérien RVSM vers un aéroport de destination situé en dehors des limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI :

- a) seront autorisés à un niveau de vol en-dessous du FL 290 ; et
- b) pourraient être autorisés au niveau de vol FL 290 ou aux niveaux supérieurs par l'ACC/UAC fournisseur du service ATC aux aéronefs situés dans l'espace aérien RVSM AFI, et de tels changements de niveaux de vol seront réalisés avant que l'aéronef ne franchisse le transfert du point de contrôle vers l'ACC/UAC adjacent.

15.1.3.4 Les aéronefs non-homologués RVSM opérant à partir d'un aéroport de départ situé, tout comme l'aéroport de destination, en dehors des limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI, avec un tronçon de la route située dans les limites latérales de l'espace aérien RVSM AFI :

- a) seront autorisés à un niveau de vol en-dessous du FL 290 ou au-dessus du FL 410 par le premier ACC/UAC fournisseur du service ATC aux aéronefs situés dans l'espace aérien RVSM AFI, et de tels changements de niveaux de vol seront réalisés avant que l'aéronef ne franchisse le

transfert du point de contrôle vers l'ACC/UAC adjacent, conformément au plan d'allocation des niveaux de vol (FLAS), si tel est le cas, et/ou comme spécifié dans une lettre d'accord entre ACCs ; et

- b) pourraient être plus tard autorisés à un niveau de vol demandé dans ou à travers l'espace aérien RVSM AFI par le dernier ACC/UAC fournisseur du service ATC aux aéronefs situés dans l'espace aérien RVSM AFI, et de tels changements de niveaux de vol seront réalisés avant que l'aéronef ne franchisse le transfert du point de contrôle vers l'ACC/UAC adjacent.

16 Messages des Services de la Circulation Aérienne (ATS)

16. Phraséologie relative aux Exploitations de vols dans L'ESPACE AERIEN RVSM AFI

16.1 Phraséologie Radiotéléphonique (RTF) contrôleur/pilote

Signification de l'expression	Signification de l'expression
(nom-code) CONFIRMEZ HOMOLOGUE RVSM	Un contrôleur veut connaître le statut d'homologation d'un aéronef
RVSM NEGATIF*	Un pilote fait le compte rendu du statut de non-homologation : a) A l'appel initial sur n'importe quelle fréquence dans l'espace aérien RVSM AFI (les contrôleurs

	répliqueront la même réponse) ; et b) Dans toutes les demandes de changements de niveaux de vol en rapport avec les niveaux de vol dans l'espace aérien RVSM AFI ; et
	c) dans tous les messages réponses aux autorisations de niveaux de vol en rapport avec les niveaux de vol dans l'espace aérien RVSM AFI. En plus, à l'exception des aéronefs d'Etat, les pilotes incluront cette expression radiotéléphonique (RTF) pour répondre aux autorisations de niveaux de vol impliquant la transition verticale à travers les niveaux de vol FL 290 et FL 410.
AFFIRME RVSM*	Lorsqu'un pilote fait le compte rendu du statut d'homologation
Signification de l'expression	Signification de l'expression
RVSM NEGATIF AERONEF D'ETAT*	Lorsqu'un pilote d'un aéronef d'Etat non-homologué RVSM fait le compte rendu du

	statut de non-homologation, en réponse au message RTF (nom code) CONFIRMEZ HOMOLOGUÉ RVSM.
RVSM IMPOSSIBLE RAISON TURBULENCE*	Refus d'autorisation de la part de l'ATC pour pénétrer dans l'espace aérien RVSM AFI
RVSM IMPOSSIBLE RAISON EQUIPEMENT*	Le pilote informe que l'équipement de l'aéronef s'est dégradé en-dessous des MASPS RVSM requis pour les opérations dans l'espace aérien RVSM. Cette expression est utilisée pour exprimer à la fois l'indication initiale de la non-satisfaction des MASPS RVSM, et par conséquent, au contact initial sur toutes les fréquences dans les limites latérales de l'espace aérien AFI jusqu'à ce que le problème cesse d'exister, ou le fait que l'aéronef est sorti de l'espace aérien RVSM.

Signification de l'expression	Signification de l'expression
PRET A REPRENDRE L'EXPLOITATION RVSM*	Le pilote informe qu'il est capable de réintégrer l'exploitation du vol dans l'espace aérien RVSM AFI après une urgence liée à l'équipement ou au mauvais temps.

INDIQUEZ SI CAPABLE REPRENDRE REVSM	Le contrôleur veut confirmer qu'un aéronef a réintégré son statut d'homologation RVSM, ou confirmer que le pilote est prêt à reprendre l'exploitation RVSM.
-------------------------------------	---

Note - * indique la transmission du pilote

16.2 Phraséologie entre les organes ATS

RVSM NEGATIF ou RVSM NEGATIF AERONEF D'ETAT [selon le cas]	Pour compléter verbalement un échange de message automatiques d'estimée qui ne contient pas automatiquement l'information de la rubrique 18. Utilisé également pour compléter verbalement des messages d'estimée des aéronefs non-homologués RVSM
RVSM IMPOSSIBLE RAISON TURBULENCE [ou EQUIPEMENT, selon le cas]	Pour communiquer la cause d'une urgence liée à un aéronef qui est incapable de conduire l'exploitation RVSM pour raisons de fortes turbulences ou autres causes en rapport avec les phénomènes météorologiques graves [ou des pannes d'équipement, selon le cas]. Fin du

	nouveau texte.
--	----------------

17. Homologation RVSM

17.1 A l'exception des aéronefs d'Etat, les exploitants d'aéronefs qui prévoient d'exploiter des vols dans le volume d'espace aérien spécifié au paragraphe 1.5.1.2 où le RVSM est appliqué seront requis d'obtenir l'homologation RVSM soit de l'Etat dans lequel l'exploitant est basé ou dans celui dans lequel l'aéronef est enregistré. Pour obtenir cette homologation, les exploitants devront convaincre l'Etat concerné des faits suivants :

- a) que l'aéronef pour lequel l'homologation est demandée a des capacités de performance de navigation verticale requises pour les exploitations RVSM en respectant les critères MASPS (Spécifications du Minimum de Performance du Système d'aéronefs) du RVSM ;
- b) qu'ils ont mis en place des procédures visant à respecter les pratiques et programmes du maintien de la navigabilité (entretien et réparation) ; et qu'ils ont mis en place des procédures relatives aux équipages de conduite pour l'exploitation de vols dans l'espace aérien RVSM AFI spécifié dans le paragraphe 1.5.1.2

Note 1 : Une homologation RVSM n'est pas restreinte à une région spécifique. Au contraire, elle est valable au niveau mondial étant entendu que des procédures d'exploitations spécifiques à une région AFI, devraient être indiquées dans le manuel d'exploitations ou dans un autre guide des équipages appropriés.

Note 2 : Les aéronefs qui ont reçu de l'Etat l'homologation pour les exploitations RVSM seront désignés « aéronefs homologués RVSM »

Note 3 : Des aéronefs qui n'ont pas obtenu de l'Etat l'homologation pour les opérations RVSM seront désignés « aéronefs non-homologués RVSM ».

18. Minimum de Performances du Système d'Aéronefs (MASPS)

18.1 Les caractéristiques de la distribution des Erreurs Verticales Totales (TVE) constituent la base des MASPS qui ont été développées pour soutenir l'introduction des exploitations RVSM conformément aux normes générales de sécurité convenues. Les MASPS ont été développées pour s'assurer que :

a) en ce qui concerne les groupes d'aéronefs qui, selon tous les détails qui pourraient influencer la précision des performances du maintien de la hauteur, la capacité du maintien de la hauteur sera telle que les TVE pour le groupe d'aéronefs auront une moyenne ne dépassant pas 25 m (80 ft) en amplitude et auront la déviation standard ne dépassant pas $92 - 0.004 z$ pour $0 < z < 0$ z étant l'amplitude de la moyenne TVE en pieds ou $28 - 0.013 z$ pour $0 < z < 25$ z étant en mètres. En plus, les composantes des TVE doivent avoir les caractéristiques suivantes :

- 1) l'erreur moyenne du système altimétrique (ASE) du groupe ne dépassera pas 25 m (80 ft) en amplitude;
- 2) la somme de la valeur absolue de l'ASE moyenne et des trois déviations standard de l'ASE ne dépassera par 75 m (245 ft) ; et

- 3) les différences entre les niveaux de vol autorisés et l'altitude – pression indiquée réellement survolée sera symétrique d'une moyenne d'à peu près 0 m, avec une déviation standard ne dépassant pas 13,3 m (43,7 ft), et en plus, la diminution en fréquence des différences avec l'amplitude croissante de la différence sera au moins exponentielle.

b) en ce qui concerne un aéronef n'appartenant pas au groupe dont les caractéristiques et celles du système altimétrique sont uniques et par conséquent ne peuvent être classées dans un groupe, la capacité de performance du maintien de la hauteur sera telle que les composantes de la TVE de l'aéronef aient les caractéristiques suivantes :

- 2) l'ASE d'un aéronef n'appartenant pas au groupe ne dépassera pas 60 m (200 ft) en amplitude sous toutes les conditions de vol ; et
- 3) les différences entre le niveau de vol et l'altitude pression indiquée réellement survolée sera symétrique d'une moyenne d'à peu près 0 m, avec une déviation standard ne dépassant pas 13,3m (43,7 ft), et en plus, la réduction en fréquence des différences avec la différence croissante de l'amplitude sera au moins exponentielle.

18.2 Des éléments indicatifs utiles aux personnes impliquées dans l'accomplissement initial et l'entretien continu de la capacité de la performance du maintien de la hauteur a été publiée par

l'OACI sous le titre « Manuel sur la Mise en Œuvre du Minimum de Séparation Verticale (VSM) de 300 m (1000 ft) entre les niveaux de vol FL 290 et FL 410 inclus. Des éléments indicatifs techniques détaillés sur la navigabilité, le maintien de la navigabilité, et les pratiques et procédures opérationnelles pour l'espace aérien AFI sont fournis dans le Feuillet No.6 du Guide Administratif et Indicatif des Autorités Jointes de l'Aviation, Section 1 : Généralités, 3^e Partie.

19. Surveillance RVSM

19.1 Il faudra conduire une surveillance adéquate des exploitations de vols dans l'espace aérien RVSM AFI en vue de s'en servir dans l'évaluation du respect continu des conditions des aéronefs avec les capacités du maintien de la hauteur décrites dans la rubrique 18. La surveillance inclura l'évaluation des autres sources de risques afin de s'assurer que les TLS spécifiés dans la rubrique 20 ne sont pas dépassés.

Note : Les détails de la politique et des procédures pour la surveillance mis en place par l'Agence de Surveillance AFI (Afrique du Sud) sont contenus dans les Eléments Indicatifs sur la Mise en Œuvre du Minimum de Séparation Verticale de 300 m (VSM) (1000 ft). En ce qui concerne l'Application dans la Région AFI, ces éléments figurent dans le Doc 9574 de l'OACI et dans d'autres documentations appropriées à ce sujet.

20. Niveau de Sécurité Visé (TLS)

20.1 L'application du RVSM dans l'espace aérien désigné au paragraphe 6.3.1.1 rencontrera un TLS de 5×10^{-9} d'accidents mortels par heure de vol d'aéronef suite à toutes les causes de risques dans la dimension verticale.

21. Procédures de Sillages de Turbulences Vortex

~~21.1 Les procédures spéciales suivantes sont applicables pour réduire les rencontres de turbulences vortex dans l'espace aérien où le RVSM est appliqué.~~

~~21.2 Un aéronef qui rencontre des sillages de turbulences vortex devrait le notifier le service de la circulation aérienne (ATC) et demander une autorisation révisée. Cependant, dans les situations où l'autorisation révisée n'est ni possible ni pratique :~~

~~Note : Dans le cas de situations d'urgence décrites ci-dessus, l'ATC n'accordera pas d'autorisations pour des compensations~~

~~a) le pilote devrait établir un contact avec d'autres aéronefs, si possible, sur la fréquence VHF appropriée utilisée entre pilotes dans les communications air-air ; et~~

~~b) l'un des aéronefs (ou les deux) pourraient (pourraient) initier une (des) compensations(s) latérale(e) ne pouvant pas dépasser 2NM à partir de la (des) route(s) ou trajectoire(s) prescrites, à condition que : tant qu'il est pratique de faire ainsi, l'aéronef effectuant la compensation~~

~~latérales et, en principe, il ne donnera pas de réponse aux actions entreprises par les pilotes.~~

c) Raisons sur lesquelles se base l'APIRG pour proposer le présent amendement :

La mise en œuvre du Minimum de Séparation Verticale Réduit (RVSM) dans la Région AFI. La réduction dans le sens de la séparation Verticale permettra l'amélioration de l'assurance des services ATS dans les domaines concernés et ce système rentre dans le cadre de la stratégie de mise en œuvre adoptée dans le plan de mise en œuvre CNS/ATM AFI. Cela permettra d'améliorer l'efficacité de l'ATC et la capacité de l'espace aérien.

d) Date proposée pour la mise en œuvre de l'amendement :

Dès qu'il sera approuvé par le Conseil OACI.

e) La présente proposition a été disséminée aux Etats et Organisations Internationales énumérés ci-dessous :

Afghanistan	Botswana
Afrique du Sud	Brésil
Algérie	Bulgarie
Allemagne	Burkina Faso
Angola	Burundi
Arabie Saoudite	Cameroun
Argentine	Canada
Arménie	Cap Vert
Australie	Chili
Autriche	Chine
Bahrein	Chypre
Bangladesh	Colombie
Béla rus	Congo
Belgique	Comores
Bénin	Côte d'Ivoire
Bosnie et Herzégovine	Croatie
	Cuba

Danemark	Niger
Djibouti	Nigeria
Egypte	Norvège
Emirats Arabes Unis	Nouvelle Zélande
Erythrée	Oman
Espagne	Ouganda
Ethiopie	Pakistan
Ex-Yougoslavie	Philippines
Fédération Russe	Pologne
Finlande	Portugal
France	Qatar
Gabon	République Centre Africaine
Gambie	République Démocratique du Congo
Ghana	République Démocratique Populaire de Corée
Grèce	République de Macédoine
Guinée Bissau	République Islamique de l'Iraq
Guinée Equatoriale	République Tchèque
Hongrie	République Unie de Tanzanie
Inde	Roumanie
Indonésie	Rwanda
Iran	Sao Tomé et Príncipe
Irlande	Sénégal
Israël	Seychelles
Italie	Sierra Léone
Jamahiriya Arabe Libyenne	Singapore
Jamaïque	Slovaquie
Japon	Slovénie
Jordanie	Somalie
Kenya	Soudan
Koweït	Suède
Lesotho	Suisse
Liban	Swaziland
Libéria	Togo
Luxembourg	Tunisie
Madagascar	Turquie
Malawi	Uruguay
Malaisie	USA
Maldives	Vietnam
Mali	Yémen
Malte	Zambie
Maroc	Zimbabwe
Maurice	ASECNA
Mauritanie	IATA
Mexique	IFALPA
Mozambique	
Namibie	

f) Commentaires du Secrétariat

- a) Le présent amendement a été élaboré dans le cadre des conclusions/ Décision 12/66, 13/58 et 14/21 des Douzième, Treizième et Quatorzième Réunions APIRG respectivement et toutes en rapport avec la planification et la mise en œuvre évolutive du RVSM dans la Région AFI.
- b) La mise en œuvre du RVSM dans la Région AFI permettrait aux aéronefs opérant dans l'espace aérien de cette Région de poursuivre leurs activités sous le RVSM dans les espaces aériens RVSM EUR/NAT, MID/ASIA PAC, CAR/SAM et ASIA/PAC, rendant ainsi l'exploitation des vols harmonieuse et plus efficace.

- FIN -

Table AIS 3 – Tableau AIS 3 – Tabla AIS 3

**DESIGNATED INTERNATIONAL NOTAM OFFICES (NOF)
IN THE AFI REGION**

**BUREAU NOTAM INTERNATIONAUX (NOF) DESIGNES
POUR LA REGION AFI**

**OFICINAS NOTAM INTERNACIONALES (NOF) DESIGNADAS
PARA LA REGIONE AFI**

NOF	Areas of responsibility by FIR Zones de responsabilité par FIR Zonas de responsabilidad por FIR	Remarks Rémarques observaciones
Accra	Accra	
Addis Ababa	Addis Ababa	
Alger	Alger	
Antananarivo	Antananarivo	
Asmara	Asmara	
Brazzaville	Brazzaville	
Bujumbura	Bujumbura	
Cairo	Cairo	
Casablanca	Casablanca	
Dakar	Dakar, Dakar Oceanic, Niamey	
Dar-es-Salaam	Dar-es-Salaam	
Entebbe	Entebbe	
Freetown	Roberts	
Gaborone	Gaborone	
Harare	Harare	
Johannesburg	Bloemfontein, Capetown, Durban, Johannesburg, Johannesburg Oceanic, Port Elizabeth, Windhoek	
Khartoum	Khartoum	
Kigali	Kigali	
Kinshasa	Kinshasa	
Lagos	Kano	
Lilongwe	Lilongwe	
Luanda	Luanda	

NOF	Areas of responsibility by FIR Zones de responsabilité par FIR Zonas de responsabilidad por FIR	Remarks Rémarques observaciones
Lusaka	Lusaka	
Madrid	Canarias	
Mahe	Seychelles	
Manzini	Swaziland (within Johannesburg FIR)	
Maputo	Beira	
Maseru	Lesotho (within Bloemfontein FIR)	
Mogadishu	Mogadishu	
Nairobi	Nairobi	
Plaisance	Mauritius	
Sal	Sal Oceanic	
Tripoli	Tripoli	
Tunis	Tunis	
Windhoek	Windhoek	

ETAT D'IMPLEMENTATION – AIP (ANNEX 15, 4.1.1)						
	EDITION	GEN	ENR	AD	DERNIER AMENDMENT (NUMÉRO/ANNÉE)	REMARQUES
Angola	2001	√	√	√	-	AIP NOUVEAU MODELE
Botswana	1998	√	√	√	2/99	AIP NOUVEAU MODELE
Burundi	2001	√	√	√	-	AIP NOUVEAU MODELE
Comoros	-	X	X	X	-	AIP NON PUBLIÉE
Djibouti	1996	X	X	X	2/87	AIP DÉMODÉ
Eritrea	1996	√	√	√	2/00	AIP NOUVEAU MODELE
Ethiopia	1996	√	√	√	1/00	AIP NOUVEAU MODELE
Kenya	2002	√	√	√	-	AIP NOUVEAU MODELE
Lesotho	1987	X	X	X	3/88	AIP DÉMODÉ
Madagascar	-	√	√	√	-	AIP NOUVEAU MODELE
Malawi	1977	X	X	X	69/89	AIP DÉMODÉ
Mauritius	1997	√	√	√	2/00	AIP NOUVEAU MODELE
Mozambique	1987	X	X	X	104/88	AIP DÉMODÉ
Namibia	1999	√	√	√	-	AIP NOUVEAU MODELE
Réunion (France)	-	√	√	√	-	AIP NOUVEAU MODELE

ETAT D'IMPLEMENTATION – AIP (ANNEX 15, 4.1.1)						
	EDITION	GEN	ENR	AD	DERNIER AMENDMENT (NUMÉRO/ANNÉE)	REMARQUES
Rwanda	1982	X	X	X	5/89	AIP DÉMODÉ
Seychelles	1996	√	√	√	1/00	AIP NOUVEAU MODELE
Somalia	1978	X	X	X	3/86	AIP DÉMODÉ
South Africa	-	√	√	√	-	AIP NOUVEAU MODELE
Swaziland	2000	√	√	√	-	AIP NOUVEAU MODELE
Tanzania	2002	√	√	√	7/02	AIP NOUVEAU MODELE
Uganda	1997	√	√	√	2/00	AIP NOUVEAU MODELE
Zambia	1996	X	X	X	41/86	AIP DÉMODÉ
Zimbabwe	1999	√	√	√	1/02	AIP NOUVEAU MODELE

Note: √ means available
X means not available

Rapport du ATSG8
Appendice F1-F2

State/Territory Etat/ Territoire	AIP	AIP AMENDMENT			AIP SUPPLEMENT			AIC	NOTAM				AIRAC		REMARKS OBSERVACIONES
		REG	AIRAC	NIL	REG	AIRAC	NIL		REG	TRIGGER DECLENCHEU R	CHKLIST LISTE DE CONTRÔLE	SUMMARY SOMMAIRE	REG	NIL	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BURKINA FASO	X	X	X	N	X	X	N	X	X	X	X	X	X	X	
CAMEROON	X	X	X	N	X	X	N	X	X	X	X	X	X	X	
CAPE VERDE	X	X	X	N	X	X	N	X	X	X	X	X	X	X	
CENTRAL AFRICAN REPUBLIC	X	X	X	N	X	X	N	X	X	X	X	X	X	X	
CHAD	X	X	X	N	X	X	N	X	X	X	X	X	X	X	
COMOROS	X	X	X	N	X	X	N	X	X	X	X	X	X	X	
CONGO	X	X	X	N	X	X	N	X	X	X	X	X	X	X	
CONGO (RDC)	X	N	N	N	N	N	N	X	X	X	X	X	X	X	
COTE D'IVOIRE	X	X	X	N	X	X	N	X	X	X	X	X	X	X	
EQUATORIAL GUINEA	X	X	X	N	X	X	N	X	X	X	X	X	X	X	
GABON	X	X	X	N	X	X	N	X	X	X	X	X	X	X	
GAMBIA	X	X	X	N	X	N	N	X	X	X	X	X	X	X	
GHANA	X	N	X	N	X	N	N	X	X	X	X	X	X	X	
GUINEA	X	N	X	N	X	N	N	X	X	X	X	X	X	X	
GUINEA-BISSAU	N	N	N	N	X	N	N	X	X	X	X	X	X	X	
LIBERIA	X	N	N	N	X	N	N	X	X	X	X	X	X	X	
MALI	X	X	X	N	X	X	N	X	X	X	X	X	X	X	
MAURITANIA	X	X	X	N	X	X	N	X	X	X	X	X	X	X	
NIGER	X	X	X	N	X	X	N	X	X	X	X	X	X	X	
NIGERIA	X	N	N	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
SAO TOME & PRINCIPE	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
SENEGAL	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
SIERRA LEONE	X	N	N	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
TOGO	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

Principes Directeurs de l'introduction de l'automatisation de l'AIS dans la Région AFI

- a) Chaque Etat participant dans l'élaboration de son système central d'AIS national (NASCS), devrait coopérer étroitement dans l'adoption des différents éléments qui constitueront un système AIS automatisé intégré dans la Région AFI, prenant en compte son degré actuel et planifié de développement;
- b) Les Etats, qui ne l'ont pas encore fait, devraient initialement automatiser le service NOTAM à l'intérieur de leur propre AIS tout en tenant compte les besoins des usagers;
- c) une utilisation optimum devrait être faite des communications disponibles et des réseaux publics aussi bien que la nouvelle technologie de communication pour la dissémination, l'échange et la récupération des informations aéronautiques, en particulier les NOTAM;
- d) le format NOTAM OACI qui contient les qualificateurs nécessaires dont on a besoin pour faciliter le stockage, le triage et la récupération des informations de NOTAM devraient être exclusivement utilisés;
- e) des procédures ordinaires de recherche d'interrogation AIS ou de base de données NOTAM devraient être utilisées. Ces procédures devraient être en rapport avec les différents niveaux des besoins des usagers;
- f) les Etats doivent mettre en place un système de qualité et des procédures qui assureront que l'information aéronautique disponible est de bonne qualité (précision, résolution, intégrité et opportunité);
- g) Tout Etat qui décide de ne pas automatiser son AIS peut s'arranger, dans l'intérêt d'améliorer l'efficacité, sur la base d'accord bi ou multilatéral entre Etats ou organisations non-gouvernementales, pour la fourniture des services automatisés en son nom. L'arrangement devrait prendre en compte le non transfert de responsabilité des Etats pour la fourniture de l'information aéronautique aussi bien que d'autres aspects techniques et administratifs associés à de tels arrangements.



**INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
WESTERN AND CENTRAL AFRICAN OFFICE**

**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE ORIENTALE ET AUSTRALE**

**QUESTIONNAIRE DE MESURE DE
SATISFACTION CLIENT**

Dans le cadre de la mise en place d'un système de management de la qualité conformément à la norme internationale (ISO 9001/Version 2000) et pour être à l'écoute de ses clients, le SIA (**ETAT**) sollicite les usagers de l'air de bien vouloir répondre au questionnaire ci-joint.

A la lumière de vos réponses, le SIA (**ETAT**) entreprendra les actions d'amélioration qui s'imposent pour satisfaire ses clients.

N.B : Les réponses peuvent parvenir au SIA par :

**QUESTIONNAIRE OF MEASURING
CUSTOMER SATISFACTION**

As part of setting up a quality management system in compliance with the international standard (ISO 9001/version 2000), and in order to attentive to the needs of its customers, Air users are kindly requested by (**STATE**) AIS to answer the herewith attached questionnaire.

According to your answers, (**STATE**) AIS will undertake improvement actions that are essential to satisfy its customers.

N.B : Answers are to be forwarded to AIS by :

FIN/END

cette circulaire comporte 1 page+ 1 annexe /
This AIC includes 1 page+1 annex



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
WESTERN AND CENTRAL AFRICAN OFFICE

QUESTIONNAIRE DE MESURE DE SATISFACTION CLIENT /

QUESTIONNAIRE OF MEASURING CUSTOMER SATISFACTION

Date : / /2005

Organisme / Organism :

Personne de contact / Person of contact :

Prière de mettre une croix dans la case appropriée / Please to put a cross in the puts fitting.

	1	2	3	4
Degré d'importance / Degree of importance	Peu important / <i>Not very important</i>	Moyennement important / <i>Fairly important</i>	Important / <i>important</i>	Très important / <i>Very important</i>
Degré de satisfaction / Degree of satisfaction	Peu satisfaisant / Not very satisfactory	Moyennement satisfaisant / Fairly satisfactory	Satisfaisant / Satisfactory	Très satisfaisant / Very satisfactory

Service d'Information Aéronautique/Aeronautical Information Service

1/ AIP, SUP AIP et/and AIC :

Degré d'importance / Degree of importance				CRITERES / CRITERIONS	Degré de satisfaction / Degree of satisfaction			
1	2	3	4		1	2	3	4
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Degré de conformité de l'AIP (STATE) avec les SARP de l'OACI / Degree of (STATE) AIP compliance with ICAO SARP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Suffisance de l'information aéronautique publiée par AIP, SUP AIP et AIC / Sufficiency of the published aeronautical information (AIP, SUP AIP and AIC).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Exactitude de l'information aéronautique publiée par AIP, SUP AIP et AIC / Accuracy of the published aeronautical information AIP, SUP AIP and AIC).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La fréquence de publication d'amendement d'AIP / Frequency of AIP amendment publication.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nombre de corrections manuscrites figurant dans l'AIP (ETAT) / Number of handwritten corrections appearing in (STATE) AIP.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Degré de compréhension du texte de l'AIP (ETAT) / Degree of comprehension of (STATE) AIP text.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Qualité des cartes aéronautiques / Quality of the aeronautical Charts.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2/ Publication sur support papier / Publication on paper support :

Degré d'importance / Degree of importance				CRITERES / CRITERIONS	Degré de satisfaction/ Degree of satisfaction			
1 	2 	3 	4 		1 	2 	3 	4 
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La qualité du papier utilisé pour l'impression des amendements d'AIP, suppléments d'AIP, AIC et listes des NOTAM valides / <i>Quality of paper used for AIP AMDT, SUP AIP, AIC and list of valid NOTAM.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Délais de réception des amendements AIP, SUP AIP, AIC par courrier / <i>Receiving delay of AIP AMDT, SUP AIP and AIC by mail.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Qualité de l'emballage / Package quality.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Prix des publications d'information aéronautique / <i>Price of the aeronautical information publications.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Modalités de règlement des factures d'achat des publications / <i>Regulation terms of buying invoices of publication.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3/ Publication sur CD ROM / Publication on CD ROM :

Degré d'importance / Degree of importance				CRITERES / CRITERIONS	Degré de satisfaction/ Degree of satisfaction			
1 	2 	3 	4 		1 	2 	3 	4 
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fréquence de la mise à jour du CD-ROM renfermant les éléments du système intégré d'information aéronautique / <i>Frequency of up-dating of CD-ROM including Integrated Aeronautical Information Package.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Facilité de l'usage du CD ROM / <i>Easiness of the use of CD-ROM.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Prix du CD ROM / <i>Price of CD-ROM.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Modalités de règlement / <i>Regulation terms.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4/ NOTAM :

Degré d'importance / Degree of importance				CRITERES / CRITERIONS	Degré de satisfaction/ Degree of satisfaction			
1 	2 	3 	4 		1 	2 	3 	4 
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Degré de conformité des NOTAM (ETAT) avec les SARP de l'OACI/ <i>Degree of (STATE)n NOTAM compliance with ICAO SARP.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Annulation ou remplacement à temps des NOTAM "EST"/ <i>Cancelling or replacement in time of NOTAM "EST".</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Degré de compréhension des textes des NOTAM (ETAT) / <i>Comprehension of (STATE) NOTAM language.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Suffisance de l'information aéronautique publiée par NOTAM / <i>Sufficiency of the aeronautical information published by NOTAM.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Exactitude de l'information aéronautique publiée par NOTAM / <i>Accuracy of the aeronautical information published by NOTAM.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Utilisation des codes et abréviations de l'OACI pour la diffusion des NOTAM /	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

				<i>Use of ICAO Codes and Abbreviations for NOTAM distribution.</i>				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Délais de réception des NOTAM pour être exploités/ <i>Delay of reception of NOTAM to be exploited.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Délais d'incorporation par amendement des informations publiées par NOTAM dans l'AIP / <i>Delay of incorporation by amendment of information published by NOTAM in the AIP.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La production de PIB par le SIA en cas de nécessité / <i>The production of PIB published by (STATE)n AIS in case of necessity.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5/ Information diffusée sur Internet / Information broadcast on Internet :

Degré d'importance / Degree of importance				CRITERES / CRITERIONS	Degré de satisfaction/ Degree of satisfaction			
1	2	3	4		1	2	3	4
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Qualité de la rubrique Service de l'Information Aéronautique du Site Web de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports (OACA) www.oaca.----- / <i>Quality of Item Aeronautical Information Service within the "Office de l'Aviation Civile et des Aéroports" OACA) Web Site (www.oaca.-----).</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'information diffusée par le SIA (ETAT) via le Forum AGORA AIS / <i>Information published by (STATE) AIS through the AGORA AIS Forum.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Facilité de l'usage de la rubrique Service de l'Information Aéronautique du Site Web / <i>Easiness of the use of the Item Aeronautical Information Service in the Web-Site.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'élément NOTAM sous la rubrique Service de l'Information Aéronautique du Site Web de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports (OACA) / <i>The NOTAM element under item Aeronautical Information Service within the "Office de l'Aviation Civile et des Aéroports" OACA) Web-Site.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3/ Generalités / Generalities:

Degré d'importance / Degree of importance				CRITERES / CRITERIONS	Degré de satisfaction/ Degree of satisfaction			
1	2	3	4		1	2	3	4
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Gestions des réclamations et suggestions des clients / <i>Managements of claims and customers' suggestions.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Qualité de l'affichage mural des informations/ <i>Quality of the wall billing of information.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Communication avec les clients / <i>Communication with the customers.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vos commentaires / Your comments:

Vos suggestions : Your suggestions

Bureau d'Information Aéronautique (BIA)/AIS Briefing Office

1/ AIP, SUP AIP et AIC de (STATE) et de l'étranger : (STATE)n and foreign AIP, SUP AIP and AIC :

Degré d'importance / Degree of importance				CRITERES / CRITERIONS	Degré de satisfaction/ Degree of satisfaction			
1 	2 	3 	4 		1 	2 	3 	4 
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Disponibilité des documents dans les BIA/ Availability of documents in Aerodrome AIS Office	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Etat des documents/ Keeping of documents.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Présentation des documents/ Presentation of documents.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mise à jour des documents/ Up-dating of documents.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2/ PIB :

Degré d'importance / Degree of importance				CRITERES / CRITERIONS	Degré de satisfaction/ Degree of satisfaction			
1 	2 	3 	4 		1 	2 	3 	4 
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Temps de réponse aux demandes d'établissement de Time of answer to requests of establishment of PIB.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Conformité du PIB à la demande Conformity of the PIB with request.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Présentation du PIB/ Presentation of PIB.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La qualité du papier utilisé pour l'impression du PIB/ The quality of the paper used for the impression of the PIB.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6/ Generalités / Generalities:

Degré d'importance / Degree of importance				CRITERES / CRITERIONS	Degré de satisfaction/ Degree of satisfaction			
1 	2 	3 	4 		1 	2 	3 	4 
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Gestions des réclamations et suggestions des clients / Managements of claims and customers' suggestions.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Temps de réponse SIA aux demandes des clients / Time of answer of the AIS to requests of customers.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Communication avec les clients / Communication with the customers.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vos commentaries / Your comments:

Vos suggestions : Your suggestions

EQUIPE DE TRAVAIL AIS/MAP Termes de référence et composition

1. Termes de référence

1.1 L'Equipe de travail AIS/MAP a été établie dans le cadre du Sous-groupe de travail ATS/AIS/SAR (Rec.12/39 AFI/7) afin de développer un plan cohésif de Navigation aérienne concernant l'AIS/MAP pour la Région AFI, en tenant compte des principes suivants :

- a) Chaque Etat participant dans l'élaboration de son système central d'AIS national (NASC), devrait coopérer étroitement dans l'adoption des différents éléments qui constitueront un système AIS automatisé intégré dans la Région AFI, prenant en compte son degré actuel et planifié de développement;
- b) Les Etats, qui ne l'ont pas encore fait, devraient initialement automatiser le service NOTAM à l'intérieur de leur propre AIS tout en tenant compte les besoins des usagers;
- c) une utilisation optimum devrait être faite des communications disponibles et des réseaux publics aussi bien que la nouvelle technologie de communication pour la dissémination, l'échange et la récupération des informations aéronautiques, en particulier les NOTAM;
- d) le format NOTAM OACI qui contient les qualificateurs nécessaires dont on a besoin pour faciliter le stockage, le triage et la récupération des informations de NOTAM devraient être exclusivement utilisés;
- e) des procédures ordinaires de recherche d'interrogation AIS ou de base de données NOTAM devraient être utilisées. Ces procédures devraient être en rapport avec les différents niveaux des besoins des usagers;
- f) les Etats doivent mettre en place un système de qualité et des procédures qui assureront que l'information aéronautique disponible est de bonne qualité (précision, résolution, intégrité et opportunité);
- g) Tout Etat qui décide de ne pas automatiser son AIS/MAP peut s'arranger, dans l'intérêt d'améliorer l'efficacité, sur la base d'accord bi ou multilatéral entre Etats ou organisations non-gouvernementales, pour la fourniture des services automatisés en son nom. L'arrangement devrait prendre en compte le non transfert de responsabilité des Etats pour la fourniture de l'information aéronautique aussi bien que d'autres aspects techniques et administratifs associés à de tels arrangements.

**TABLE CNS 1B - ATS DIRECT SPEECH CIRCUITS PLAN/Status of implementation
EXPLANATION OF THE TABLE**

Column 1:	Terminal I:	State and ATS centres to be considered are sequenced in alphabetical order.
Column 2:	Terminal II:	Stations to be connected in alphabetical order.
Column 3:	Type: “A”	indicates a requirement for direct-speech communications capable of establishment in less than 15 seconds (to be used principally for the exchange of updated flight plan data with adjacent units and for co-ordination between air traffic controllers).
	“d”	indicates a requirement for communications which effectively provide for immediate access between controllers (to be used principally for transfer of control between radar controllers).
Column 4:	Status of implementation:	
	NI:	Not implemented
	D:	Implemented with deficiency
	OP:	Implemented and operates satisfactorily

Column 5: Remarks

**TABLEAU CNS 1B DES CIRCUITS ATS EN PHONIE DIRECTE/Etat de mise en oeuvre
EXPLICATION DU TABLEAU**

Colonne 1 :	Terminal I	États et centres ATS à prendre en considération énumérés par ordre alphabétique.
Colonne 2 :	Terminal II:	Les stations qui doivent être reliées sont classées par ordre alphabétique.
Colonne 3 :	Type : “A”	Indique un besoin de communications en phonie directe pouvant être établies en moins de 15 secondes (ces communications servent principalement à l’échange de données actualisées de plan de vol avec les organes voisins ainsi qu’à la coordination entre contrôleurs de la circulation aérienne).
	“d”	indique un besoin de communications instantanées, assurant un accès immédiat entre contrôleurs (principalement pour le transfert de contrôle entre contrôleurs radar).
Colonne 4 :	État de mise en oeuvre:	
	NI:	Non mis en oeuvre
	D:	Mis en oeuvre mais déficient
	OP:	Mis en oeuvre et fonctionne correctement

Colonne 5: Remarques

ATS requirements for speech communications Besoins en communications vocales			Status of implementation/ Etat de mise en oeuvre	Remarks Observations	
Terminal I Terminal I	Terminal II Terminal II	Type Type			
1	2	3	4	5	
ALGERIA ALGER ACC-FIC	BARCELONA	A	OP	VSAT implemented. VSAT implemented. To implement LTF circuit	
	CASABLANCA	A	OP		
	DAKAR	A	OP		
	MARSEILLE	A	OP		
	NIAMEY	A	OP		
	TRIPOLI	A	NI		
	TUNIS	A	OP		
ANGOLA LUANDA APP-FIC	<u>ABIDJAN</u> ACCRA	A	NI	<u>NEW Circuit</u>	
	ATLANTICO	A	NI		
	BRAZZAVILLE	A	NI		
	GABORONE	A	OP		
	JOHANNESBURG	A	OP		
	KINSHASA	A	OP		
	LUSAKA WINDHOEK	A A	OP OP		
BENIN COTONOU	ACCRA	A	OP	NEW VSAT implemented NEW VSAT implemented	
	LAGOS	A	OP		
	LOME	A	OP		
BOTSWANA GABORONE ACC	FRANCISTOWN HARARE JOHANNESBURG LUANDA LUSAKA WINDHOEK	A A A A A A	OP OP OP OP OP OP		
	FRANCISTOWN TWR	BULAWAYO	A		NI
		GABORONE	A		OP

ATS requirements for speech communications Besoins en communications vocales			Status of implementation/ Etat de mise en oeuvre	Remarks Observations
Terminal I Terminal I	Terminal II Terminal II	Type Type		
1	2	3	4	5
BURKINA FASO BOBO DIOULASSO APP	ABIDJAN	A	OP	VSAT being considered
	ACCRA	A	NI	
BAMA KO	A	OP		
OUAGADOUGOU	A	OP		
OUAGADOUGOU APP	ABIDJAN	A	OP	VSAT being considered
	ACCRA	A	NI	
	BAMA KO	A	OP	
	BOBO DIOULASSO	A	OP	
	NIAMEY	A	OP	
	NIAMTOUGOU	A	NI	
BURUNDI BUJUMBURA APP	DAR-ES-SALAAM	A	OP	
	GOMA	A	NI	
	KIGALI	A	OP	
	KINSHASA	A	NI	
CAMEROON DOUALA APP	BATA	A	NI	To improve maintenance
	BRAZZAVILLE	A	OP	
	KANO	A	D	
	LAGOS	A	D	To improve maintenance
	LIBREVILLE	A	OP	
	MALABO	A	D	To improve maintenance
	N'DJAMENA	A	OP	
CAPE VERDE SAL ACC	DAKAR	A	OP	
	LAS PALMAS	A	OP	
	SANTA MARIA	A	OP	
CENTRAL AFRICAN REPUBLIC BANGUI APP	BRAZZAVILLE	A	OP	
	GBADOLITE	A	NI	
	N'DJAMENA	A	OP	

ATS requirements for speech communications Besoins en communications vocales			Status of implementation/ Etat de mise en oeuvre	Remarks Observations
Terminal I Terminal I	Terminal II Terminal II	Type Type		
1	2	3	4	5
CHAD N'DJAMENA APP/FIC	BANGUI	A	OP	To improve maintenance
	BRAZZAVILLE	A	OP	
	DOUALA	A	OP	
	GAROUA	A	OP	
	KANO	A	D	
	KHARTOUM	A	NI	
	MAIDUGURI	A	D	
	TRIPOLI	A	NI	
COMOROS DZAOUDZI APP	ANTANANARIVO	A	OP	
	MORONI APP	ANTANANARIVO	A	
CONGO BRAZZAVILLE APP-FIC	ACCRA	A	D	To improve maintenance
	BANGUI	A	OP	To improve maintenance
	DOUALA	A	OP	
	KANO	A	D	
	KHARTOUM	A	NI	
	KINSHASA	d	OP	
	LIBREVILLE	A	OP	
	LUANDA	A	NI	
	N'DJAMENA	A	OP	
SAO TOME	A	NI		
COTE D'IVOIRE ABIDJAN APP	ACCRA	d	D	To improve maintenance
	BAMAKO	A	OP	To improve maintenance <u>New Circuit</u>
	BOBO DIOULASSO	A	OP	
	DAKAR	A	D	
	<u>LUANDA</u>			
	NIAMEY	A	OP	
	OUAGADOUGOU	A	OP	
ROBERTSFIELD	A	OP		

ATS requirements for speech communications Besoins en communications vocales			Status of implementation/ Etat de mise en oeuvre	Remarks Observations
Terminal I Terminal I	Terminal II Terminal II	Type Type		
1	2	3	4	5
DJIBOUTI DJIBOUTI APP	ADDIS ABABA	A	OP	Via Addis Ababa
	ASMARA	A	OP	
	DIRE DAWA	A	OP	
	HARGHEISA	A	NI	
	MOGADISHU	A	OP	
	SANA'A	A	OP	
D.R of CONGO BUKAVU GBADOLITE GOMA LUBUMBASHI APP KINSHASA APP/FIC	KIGALI	A	NI	
	BANGUI	A	NI	
	BUJUMBURA	A	NI	
	KIGALI	A	NI	
	NDOLA	A	NI	
	BRAZZAVILLE	d	OP	
	BUJUMBURA	A	NI	
	DAR-ES-SALAAM	A	OP	
	ENTEBBE	A	NI	
	KHARTOUM	A	NI	
	KIGALI	A	NI	
LUANDA	A	OP		
LUSAKA	A	OP		
EGYPT CAIRO ACC	AMMAN	A	OP	
	ATHENS	A	OP	
	BEIRUT	A	OP	
	JEDDAH	A	OP	
	KHARTOUM	A	NI	
	NICOSIA	A	OP	
	TEL AVIV	A	OP	
	TRIPOLI	A	OP	

ATS requirements for speech communications Besoins en communications vocales			Status of implementation/ Etat de mise en oeuvre	Remarks Observations
Terminal I Terminal I	Terminal II Terminal II	Type Type		
1	2	3	4	5
EQUATORIAL GUINEA BATA APP	DOUALA LIBREVILLE MALABO	A A A	NI NI NI	
MALABO APP	BATA DOUALA LIBREVILLE	A A A	NI OP OP	Implemented via Douala
ERITREA ASMARA ACC/FIC	ADDIS ABABA DJIBOUTI JEDDAH KHARTOUM SANA'A	A A A A A	NI OP OP OP OP	
ETHIOPIA ADDIS ABABA ACC/FIC	ASMARA DJIBOUTI JEDDAH KHARTOUM MOGADISHU NAIROBI SANA'A	A A A A A A A	NI OP OP OP OP OP OP	
DIRE DAWA TWR	DJIBOUTI	A	OP	Via Addis Ababa
FRANCE (REUNION) SAINT-DENIS APP	ANTANANARIVO MAURITIUS	A A	OP OP	
GABON LIBREVILLE ACC	ACCRA BATA BRAZZAVILLE DOUALA KANO LAGOS MALABO SAO TOME	A A A A A A A A	OP NI OP D OP D OP NI	To improve maintenance To improve maintenance Implemented via Douala VSAT being considered

ATS requirements for speech communications Besoins en communications vocales			Status of implementation/ Etat de mise en oeuvre	Remarks Observations
Terminal I Terminal I	Terminal II Terminal II	Type Type		
1	2	3	4	5
GAMBIA BANJUL APP	BISSAU DAKAR	A A	NI OP	VSAT being considered
GHANA ACCRA APP/FIC	ABIDJAN BOBO DIOULASSO BRAZZAVILLE COTONOU KANO LAGOS LIBREVILLE LOME LUANDA NIAMEY NIAMTOUGOU OUAGADOUGOU SAO TOME	d A A A A d A A A A A A A	D NI D OP OP OP D OP NI OP OP NI NI	To improve maintenance To improve maintenance New VSAT implemented To improve maintenance New VSAT implemented New VSAT implemented VSAT being considered New VSAT being installed
GUINEA CONAKRY APP/FIC	<u>ABIDJAN</u> <u>BAMAKO</u> BISSAU DAKAR FREETOWN ROBERTSFIELD	A A A A	NI OP OP OP	<u>New Circuit</u> <u>New Circuit</u> Amendment for addition
GUINEA-BISSAU BISSAU APP	BANJUL CONAKRY DAKAR	A A A	NI NI NI	

ATS requirements for speech communications Besoins en communications vocales			Status of implementation/ Etat de mise en oeuvre	Remarks Observations
Terminal I Terminal I	Terminal II Terminal II	Type Type		
1	2	3	4	5
KENYA MOMBASA APP NAIROBI ACC/FIC	DAR-ES-SALAAM	d	OP	
	KILIMANJARO	A	OP	
	NAIROBI	d	OP	
	ADDIS ABABA	A	OP	
	DAR-ES-SALAAM	A	OP	
	ENTEBBE	A	OP	
	KHARTOUM	A	OP	
	KILIMANJARO	d	OP	
	MOGADISHU	A	OP	
	MOMBASA	d	OP	
SEYCHELLES	A	OP		
LESOTHO MASERU APP	BLOEMFONTEIN	A	OP	
LIBERIA ROBERTSFIELD APP	ABIDJAN	A	OP	Operated from Conakry
	BAMAKO	A	OP	Operated from Conakry
	CONAKRY	A	OP	
	DAKAR	A	NI	Amendment for deletion
	FREETOWN	A	OP	
LIBYAN ARAB JAMAHIRIA BENGHAZI APP TRIPOLI ACC/FIC	ATHENS	A	OP	
	MALTA	A	OP	
	ALGIERS	A	NI	
	CAIRO	A	OP	
	KHARTOUM	A	NI	
	MALTA	A	OP	
	N'DJAMENA	A	NI	
	NIAMEY	A	NI	
	TUNIS	A	OP	

ATS requirements for speech communications Besoins en communications vocales			Status of implementation/ Etat de mise en oeuvre	Remarks Observations
Terminal I Terminal I	Terminal II Terminal II	Type Type		
1	2	3	4	5
MADAGASCAR ANTANANARIVO ACC/FIC	BEIRA DAR-ES-SALAAM DZAOUZI JOHANNESBURG MAURITIUS MORONI SAINT-DENIS SEYCHELLES	A A A A A A A A	OP OP OP OP OP OP OP OP	
MALAWI LILONGWE ACC/FIC	BEIRA DAR-ES-SALAAM HARARE LUSAKA	A A A A	OP OP OP OP	
MALI BAMAKO APP	ABIDJAN BOBO DIOULASSO DAKAR GAO MOPTI OUAGADOUGOU ROBERTSFIELD	A A A A A A A	OP OP OP NI NI OP NI	To implement LTF circuit
GAO APP	BAMAKO MOPTI NIAMEY	A A A	NI NI NI	
MOPTI TWR	GAO BAMAKO	A A	NI NI	
MAURITANIA NOUADHIBOU APP	DAKAR LAS PALMAS NOUAKCHOTT	A A A	OP OP OP	Via Nouakchott/Dakar
NOUAKCHOTT APP	DAKAR NOUADHIBOU	A A	OP OP	

ATS requirements for speech communications Besoins en communications vocales			Status of implementation/ Etat de mise en oeuvre	Remarks Observations
Terminal I Terminal I	Terminal II Terminal II	Type Type		
1	2	3	4	5
MAURITIUS MAURITIUS ACC/FIC	ANTANANARIVO	A	OP	
	BOMBAY	A	OP	
	COCOS	A	OP	
	JOHANNESBURG	A	OP	
	PERTH	A	OP	
	SAINT-DENIS	A	OP	
	SEYCHELLES	A	OP	
MOROCCO CASABLANCA ACC/FIC	ALGER	A	OP	
	DAKAR	A	OP	
	LAS PALMAS	A	OP	
	LISBOA	A	OP	
	SEVILLA	A	OP	
	VILLA CISNEROS	A	OP	
MOZAMBIQUE BEIRA ACC/FIC MAPUTO APP	ANTANANARIVO	A	OP	
	DAR-ES-SALAAM	A	OP	
	HARARE	A	OP	
	LILONGWE	A	OP	
	LUSAKA	A	OP	
	MAPUTO	A	OP	
	BEIRA	A	OP	
	DURBAN	A	OP	
	JOHANNESBURG	A	OP	
	MANZINI	A	OP	
NAMIBIA WINDHOEK ACC/FIC	BLOEMFONTEIN	A	OP	
	CAPETOWN	A	OP	
	GABORONE	A	OP	
	JOHANNESBURG	A	OP	
	LUANDA	A	OP	

ATS requirements for speech communications Besoins en communications vocales			Status of implementation/ Etat de mise en oeuvre	Remarks Observations
Terminal I Terminal I	Terminal II Terminal II	Type Type		
1	2	3	4	5
NIGER NIAMEY ACC/FIC	ABIDJAN ACCRA ALGER DAKAR GAO KANO N'DJAMENA OUAGADOUGOU TRIPOLI	A A A A A A A A A	OP OP OP OP NI OP OP OP NI	VSAT implemented
NIGERIA KANO ACC/FIC	ACCRA BRAZZAVILLE DOUALA LAGOS LIBREVILLE MAIDUGURI N'DJAMENA NIAMEY	A A A A A A A A	OP OP OP OP OP OP OP OP	
LAGOS ACC	ACCRA COTONOU DOUALA KANO LIBREVILLE NIAMEY	A A A A A A	OP OP OP OP D OP	Newly implemented
MAIDUGURI APP	KANO N'DJAMENA	A A	D D	To improve maintenance To improve maintenance
RWANDA KIGALI APP	BUJUMBURA BUKAVU DAR-ES-SALAAM ENTEBBE GOMA KINSHASA	A A A A A A	OP NI OP OP NI NI	
SAO TOME AND PRINCIPE SAO TOME TWR	ACCRA BRAZZAVILLE LIBREVILLE	A A A	OP NI NI	VSAT installed VSAT planned VSAT planned

ATS requirements for speech communications Besoins en communications vocales			Status of implementation/ Etat de mise en oeuvre	Remarks Observations	
Terminal I Terminal I	Terminal II Terminal II	Type Type			
1	2	3	4	5	
SOUTH AFRICA BLOEMFONTEIN APP	CAPETOWN	A	OP		
	DURBAN	A	OP		
	JOHANNESBURG	A	OP		
	MASERU	A	OP		
	PORT ELIZABETH	A	OP		
	WINDHOEK	A	OP		
	CAPETOWN ACC	BLOEMFONTEIN	A		OP
		JOHANNESBURG	A		OP
		PORT ELIZABETH	A		OP
		WINDHOEK	A		OP
	DURBAN APP	BLOEMFONTEIN	A		OP
		JOHANNESBURG	A		OP
		MANZINI	A		OP
		MAPUTO	A		OP
		PORT ELIZABETH	A		OP
	JOHANNESBURG ACC/FIC	ANTANANARIVO	A		OP
		ATLANTICO	A		OP
		BEIRA	A		OP
		BLOEMFONTEIN	A		OP
		CAPETOWN	A		OP
DURBAN		A	OP		
EZEIZA		A	NI		
GABORONE		A	OP		
HARARE		A	OP		
LUANDA		A	OP		
MANZINI		A	OP		
MAPUTO		A	OP		
MAURITIUS		A	OP		
PERTH		A	OP		
PORT ELIZABETH	A	OP			
WINDHOEK	A	OP			
PORT ELIZABETH APP	BLOEMFONTEIN	A	OP		
	CAPETOWN	A	OP		
	DURBAN	A	OP		
	JOHANNESBURG	A	OP		
PORT ELIZABETH	DURBAN	A	OP	CAFSAT link implemented	
	JOHANNESBURG	A	OP		

ATS requirements for speech communications Besoins en communications vocales			Status of implementation/ Etat de mise en oeuvre	Remarks Observations
Terminal I Terminal I	Terminal II Terminal II	Type Type		
1	2	3	4	5
SPAIN LAS PALMAS ACC/FIC	CASABLANCA DAKAR LISBOA NOUADHIBOU SAL SANTA MARIA	A A A A A A	OP OP OP OP OP OP	Via Dakar/Nouakchott
SUDAN KHARTOUM ACC/FIC	ADDIS ABABA ASMARA BRAZZAVILLE CAIRO ENTEBBE JEDDAH KINSHASA NAIROBI N'DJAMENA TRIPOLI	A A A A A A A A A A	OP OP NI NI OP NI NI OP NI NI	
SWAZILAND MANZINI APP	DURBAN JOHANNESBURG MAPUTO	A A A	OP OP OP	
TOGO LOME APP	ACCRA COTONOU NIAMTOUGOU	A A A	OP OP OP	New VSAT implemented
NIAMTOUGOU TWR	ACCRA LOME OUAGADOUGOU	A A A	OP OP NI	New VSAT implemented
TUNISIA TUNIS ACC/FIC	ALGER MALTA MARSEILLE ROMA TRIPOLI	A A A A A	OP OP OP OP OP	

ATS requirements for speech communications Besoins en communications vocales			Status of implementation/ Etat de mise en oeuvre	Remarks Observations
Terminal I Terminal I	Terminal II Terminal II	Type Type		
1	2	3	4	5
UGANDA ENTEBBE ACC/FIC	DAR-ES-SALAAM	A	OP	
	KHARTOUM	A	OP	
	KIGALI	A	OP	
	KINSHASA	A	NI	
	NAIROBI	A	OP	
UNITED REPUBLIC OF TANZANIA DAR-ES-SALAAM ACC/FIC	ANTANANARIVO	A	OP	
	BEIRA	A	OP	
	BUJUMBURA	A	OP	
	ENTEBBE	A	OP	
	KIGALI	A	OP	
	KILIMANJARO	A	OP	
	KINSHASA	A	OP	
	LILONGWE	d	OP	
	LUSAKA	A	OP	
	MOMBASA	A	OP	
	NAIROBI	A	OP	
	SEYCHELLES		OP	
	ZANZIBAR	A	OP	
		A		
	KILIMANJARO APP	DAR ES SALAAM MOMBASA NAIROBI	A A A	
ZANZIBAR	DAR ES SALAAM		OP	
WESTERN SAHARA EL AIOUN	LAS PALMAS	A	NI	
	DAKHLA	NOUADHIBOU	A	

ATS requirements for speech communications Besoins en communications vocales			Status of implementation/ Etat de mise en oeuvre	Remarks Observations
Terminal I Terminal I	Terminal II Terminal II	Type Type		
1	2	3	4	5
ZAMBIA LUSAKA ACC/FIC NDOLA	BEIRA	A	OP	
	DAR-ES-SALAAM	A	OP	
	GABORONE	A	OP	
	HARARE	A	OP	
	KINSHASA	A	OP	
	LILONGWE	A	OP	
	LUANDA	A	OP	
	NDOLA	A	OP	
	LUBUMBASHI	A	NI	
	LUSAKA	A	OP	
ZIMBABWE BULAWAYO APP HARARE ACC/FIC	FRANCISTOWN	A	NI	
	HARARE	A	OP	
	BEIRA	A	OP	
	BULAWAYO	A	OP	
	GABORONE	A	OP	
	JOHANNESBURG	A	OP	
	LILONGWE	A	OP	
	LUSAKA	A	OP	

AMENDEMENT DU RÉSEAU DE ROUTES ATS DANS LA RÉGION AFI

**LISTE DES NOUVELLES ROUTES ATS (Y COMPRIS LES ROUTES RNAV)
DEVANT ETRE AJOUTEES AU PLAN DE NAVIGATION AERIEENNE (ANP) AFI (DOC
7474)**

NO. DE SÉRIE	INDICATIF DE LA ROUTE	TRONÇON(S) DE LA ROUTE	TRAFFIC HEBDOMADAIRE	OBSERVATIONS/REMARQUES
1.	G/UG 745	Johannesburg Nelspruit Maputo		
2.	A/UG 404	Casablanca Niamey	10 vols par semaine	
3.	A/UG 615	Nouakchott Mopti	à suivre	KLM, pas d'objection AF, pas d'objection BA, pas d'objection SA, pas d'objection
4.	A/UG 616	Ripol Kano	à suivre	KLM, pas d'objection AF, pas d'objection BA, pas d'objection SA, No objection -
5.	A/UG 622	Ripol Zinder	à suivre	One way Ripol to Zinder
6.	A/UG 622	Khartoum Ripol	à suivre	Dans le sens Khartoum - Ripol -Niamey
7.	A/UG 617	Gamus Ndamena	à suivre	Dans le sens Gamus - Ndamena
8.	A/UG 619	URSUT Maiduguri	à suivre	Dans le sens Ursut - Maiduguri
9.	A/UG 620	Bosso Ndamena	à suivre	KLM, pas d'objection AF, pas d'objection BA, pas d'objection SA, pas d'objection
10.	A/UG 624	Bangui Garoua	à suivre	KLM, pas d'objection AF, pas d'objection BA, pas d'objection SA, pas d'objection
11.	A/UG 625	Libreville Moros Bangui	à suivre	KLM, pas d'objection AF, pas d'objection BA, pas d'objection SA, pas d'objection

**Rapport du ATSG8
Appendice K**

NO. DE SÉRIE	INDICATIF DE LA ROUTE	TRONÇON(S) DE LA ROUTE	TRAFFIC HEBDOMADAIRE	OBSERVATIONS/ REMARQUES
12.	A/UG 626	Jos Maiduguri	to be forwarded -	Dans le sens Maiduguri
13.	UG 660	Niamey Gulen Kano Maiduguri Kelak	Ndjamena Geriena El Fasher El Obeid Khartoum Port Soudan	Dans le sens Niamey - El -Obeid
14.	UG 660	El Fasher El Obeid	à suivre	Dans le sens El Fisher - El Obeid
15.	AF/UG 622	Khartoum RIPOL Niamey	à suivre	Dans le sens Khartoum - RIPOL - Niamey
16.	A/UG 627	Ruaca Namibe (VMO) BOSNI	22	Hosea Kutako Int. Airport/Johannesburg Lunda / Accra
17.	A/UG628	ANVAG Lubango (VUB)	16	Hosea Kutako Int. Airport to Johannesburg / Luanda /Accra
18.	A/UG 629	CBA OZT E040.0.WOO4M.O E02200.0 W002 30 Oct GAO Lagos	à suivre	
19.	A/UG 402	Gao dct Tye dct Tamanrasset	à suivre	
20.	UF 981 (NY)	Gao dct Pot dct Lv	à suivre	
21.	A/UG 403	MNA dct Hogar dct Tobouk dct Edara dct FL	à suivre	

**ROUTES/TRONÇONS DE ROUTES ATS DU PLAN DE NAVIGATION AERIENNE
(ANP) AFI (DOC 7474) DEVANT ETRE SUPPRIMES**

INDICATIF DE LA ROUTE	TRONÇON(S)	ETATS	REMARQUES
UG 852	Bamako/Elgolea	Algérie Mali Niger	a) Densité de trafic bas b) Pas séparé stratégiquement d'avec UM 108/UB 735 c) Tout le trafic utilisera UM 108/ UB 735
UG 853	TITOR / AMDIB	Algérie Sénégal	Demandé par IATA
UB 726	Insalah / Niamey	Algérie Niger	a) Algérie, ASECNA, IATA pour coordonner et faire un rapport à l'OACI. b) Densité de trafic bas, Pas séparé stratégiquement d'avec UM 608. Tout le trafic utilisera UM 608
UA 615	Tamanraset / Kano	Algérie Niger Nigeria	a) Habituellement fermée pendant la période du Hadge. b) Pas séparé stratégiquement d'avec UM 604 c) Densité de trafic bas d) Tout le trafic utilise UA 604 e) Algérie accepte que le Nigeria fasse un rapport à l'OACI dans une semaine
UR 986	Kano / Tobuk	Niger Nigeria	a) Pas de trafic f) Habituellement fermée pendant la période du Hadge. b) Les compagnies majeures n'ont pas d'objection.
UA 605	Djanet/Inisa	Algérie Tchad Niger	Dû à : a) La mise en oeuvre des routes RNAV UM 998 et UM 731 UA605 Habituellement fermée pendant la période du Hadge. A coordonner par l'Algérie, l'ASECNA & l'IATA

INDICATIF DE LA ROUTE	TRONÇON(S)	ETATS	REMARQUES
UW 500	Maiduguri / Bangui	Nigeria Cameroun Congo	a) Densité de trafic bas b) Trafic aller retour de Bangui empruntera UW 400
UA 620	Ndjamena / KIMTA	Tchad	Densité de <input type="checkbox"/> trafic bas

**ROUTES DU PLAN DE NAVIGATION AERIENNE (ANP) AFI (DOC
7474) DEVANT ETRE REALIGNEES**

NO. DE SÉRIE	TRONÇON(S)	RÉALIGNEMENT PROPOSÉ	JUSTIFICATION/ REMARQUES
UM731	Johannesbourg	Johannesbourg	Route RNAV plus directe
	Saurimo	Saurimo	
	Berbérati		
	Ndjamena	Ndjamena	
UM998	Gaborone	Gaborone	Route RNAV plus directe
	Maun	Maun	
	Luena	Luena	
	Kinshasa		
	Garoua		
	Maiduguri	Maiduguri	

**ROUTES ATS DU PNA AFI (DOC 7474)
A METTRE EN OEUVRE**

Indicateur de route	Tronçon(s)	Etats	Observations Remarques
UA145 Nord	(Paleohora) SALUN Sidi Barrani (31636N 02556E)	Egypte Grèce	Mis en oeuvre par l'Egypte pour la circulation vers le seulement (3400N 024276)
UA293	Ibiza Tiaret	Algérie	Nécessaire vers le Nord
UA411	Jerba Tripoli Benina	Libye	Mise en oeuvre non conforme au Plan via: A411 - Jerba/Zawia/Tripoli/Misurata A411N - Jerba/TANLI/Mitiga/Misurata
UA618	Lubumbashi Bukavu SAGBU Malakal	Congo (RDC) Soudan	
UA748	(GOZO) Tripoli Mizda Cairo Sharm Sheileh	Libye Egypte	
UA861	Lagos Garoua	Nigéria	
UB525	Addis Ababa Luxor	Ethiopie Soudan	
UB527	Malakal Kenana	Soudan	Mise en oeuvre non conforme au Plan AFI via Kenana
UB528	Livingstone Luena	Angola	
UB607	El Obeid Dongola Abu Simbel	Soudan	Non mis en oeuvre dans le FIR Khartoum FIR pour des raisons militaires
UG207	Mogadishu Karachi	Somalie	
UG623	Annaba Tebessa Ghadames	Algérie Libye	Tronçon de route suspendu par la Libye depuis 1980
UG855	Tripoli Ghadames B. Omar Driss	Libye	
UG864	Tunis Ghardaia Timimoun	Libye	

UG979	Bordj Omar Driss Bou Saada Zemmouri	Algérie	
UL612	Goma El Dhaba	Congo (RDC) Soudan Egypte	L'Egypte peut accepter la mise en oeuvre via ATMUL New Valley/KATAB/DBA
UM220	Lodwar Abu Simbel	Kenya Soudan	RNAV
UM731	Cabonora	Angola OSNAR	
	Tunis	FARES	Mis en oeuvre dans la FIR Tunis entre Tunis et
	Jerba FARES <u>DEKIL</u> MOLOM Sauramo Johannesburg	Congo RDC Libye	
UM994	Beni Walid ORNAT	Libye	RNAV
UM998	(Martigues) BALEN Constantine B.O. Driss Tobuk <u>ENBUT</u> Maiduguri <u>EBIMU</u> Kinshasa	Nigeria	RNAV
	Luena Maun Gaborone	Congo RDC	Congo RDC non mis en oeuvre en tant que RNAV entre Kinshasa Luena-Maun-Gaborone. Mis en oeuvre en tant que UB733 Kinshasa-Gaborone.
	Lourenco Marques Gaborone	Angola Botswana	
UM999	Casablanca Errachidia El Golea Zarzaitine Sebba Sarir New Valley Luxor Jeddah	Maroc Algérie Tunis	RNAV
		Libye Egypte Soudan Arabie saoudite	
UR400	Abu Simbel Kassala	Soudan	
UR613	Pantelleria Lampedusa Tripoli	Libye	Mis en oeuvre dans la FIR Malte via SARKI. Non mis en oeuvre dans la FIR Tripoli Sahara
UR780	Mogadishu Dire Dawa Asmara	Somalie	

UR981	Casablanca <u>Marrakech</u> <u>BULIS</u>	Maroc	i) Mis en oeuvre
	Gao Niamey Lagos	Algérie Niger Nigéria	ii) Non mise en oeuvre du tronçon Casablanca-Gao
UR984	Bangui/Kindu Kasama Lilongwe	Malawi	Non mis en oeuvre dans la FIR Lilongwe
UR986	Tunis Ghadames In Amenas	Algérie Libye	Non mis en oeuvre (restrictions imposées par la Libye)
UR991	ILDIR BOPAN	Namibie	
UR995	Merowe Addis Ababa	Soudan	

Carences ATM

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
Algérie	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UR981	Casablanca - Marrakech - BULIS - Gao - Niamey - Lagos	1995	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Mali-Mauritanie-Maroc-Niger-Nigéria	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 PNA AFI, Doc.7474	Route UR986	Tunis - Ghadames - In Amenas - Djanet - Kano - Foumban - Yaoundé - France Ville	1995	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Algérie	31/12/04	A
	Annexe 11 - Appendice 2	Indicatif à cinq lettres	Croisements de routes non identifiés	1998	Difficultés pour pilotes d'identifier les conflits potentiels de trafic	Le Bureau d'OACI compétent devra assigner l'indicatif à cinq lettres	Algérie	31/12/04	A
	Rec.5/21 d'AFI/7	FIR Alger	Non-mise en oeuvre du service ATC en espace supérieur				Algérie	31/12/04	U
	APIRG/13 - Conc.13/43	FIR Alger	Non-mise en oeuvre du minimum de separation longitudinale de 10 minutes				Algérie	31/12/04	U
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA, AFI, Doc.7474	Route UG623	(BALEN) Annaba-Tebessa-Gh	1995	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Algérie	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	RNAV UM999	Casablanca-Errachidia-EL Golea-Zarzaitine-Sebha-Sarir-New Valley-Luxor-Jeddah	1995	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Algérie-Egypte-Libye-Maroc-Arabie Saoudite	31/12/04	A

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UA293	(Ibiza)-KIRLA-Tiaret	1995	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Algérie	31/12/04	A
<i>Angola</i>									
	Rec.5/8 d'AFI/7 et tableau ATS 1 du PNA AFI Doc.7474	RNAV UM731	Carbonara - OSMAR - Tunis - Jerba - FARES - Dirkou - N'Djamena - Beriberati - Saurimo - Johannesburg	1996	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Angola - Botswana - République Centrafricaine - Congo (RDC) - Tchad - Libye - Niger - Afrique du Sud - Zambie	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et tableau ATS 1 du PNA AFI Doc.7474	RNAV UM998	Gaborone - Maun - Luena - Kinshasa	1996	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Angola - Botswana - Congo (RDC)	31/12/04	A
	Rec.5/21 d'AFI/7	Concept de fourniture du service ATC jusqu'à	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM de Huambo	1998	Descente en piqué à l'arrivée; montée en pente raide au départ	A mettre en oeuvre comme requis	Angola	31/12/04	U
<i>Bénin</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Botswana</i>									
	Rec.5/21 d'AFI/7	RNAV UM731	Johannesbourg - Saurimo	1990	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Angola - Botswana - Afrique du Sud - Zambie	31/12/04	A
<i>Burkina Faso</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Burundi</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Cameroun</i>									
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UA861	Lagos - Garoua	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Cameroun	31/12/04	A
<i>Cape Vert</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Centrafricaine (République)</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Chad/Tchad</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Comores</i>									
	Cet Etat n'a pas des carence en ce domaine								

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Congo</i>									
	Rec.10/38 de LIM AFI	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	La densité et la complexité du trafic contribuent à de fréquents incidents ATS.	Mettre en oeuvre le SSR à Brazzaville	Congo	31/12/04	U
<i>Côte d'Ivoire</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Dém. Rép. du Congo</i>									
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UM731	Johannesbourg-Saurimo-Berberati	1995	La situation oblige les aéronefs d'utiliser des routes non-rentables	Etats concernés invités à coordonner la date de mise en oeuvre commune. (Besoin couverture VHF avant mise en oeuvre)	Angola-Botswana-Congo (RDC)	31/12/04	A
	APIRG/13 Conc.13/43	FIR Kinshasa	Non-mise en oeuvre du minimum de séparation longitudinale de 10 minutes	-	-	-	-	31/12/04	U
	Rec.5/21 d'AFI/7	FIR Kinshasa	Non-mise en oeuvre du service ATC	-	-	-	-	31/12/04	U
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UA617	Kinshasa - Windhoek	1995	La situation oblige les aéronefs d'utiliser des routes non-rentables	Etats concernés invités à coordonner la date de mise en oeuvre commune. (réunion de coordination avec les militaires en cours)	Congo (RDC)	31/12/04	A

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	RNAV UL612	Goma - El Dhaba (Paleohoral)	1995	La situation oblige les aéronefs d'utiliser des routes non-rentables	Etats concernés invités à coordonner la date de mise en oeuvre commune	Congo (RDC)-Egypt-Sudan	31/12/04	A
<i>Djibouti</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Egypte</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Eq. G./Guinée Equatoriale</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Erythrée</i>	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UB525	Addis Ababa - ALEBA - Luxor	1996	La situation oblige les aéronefs d'utiliser des routes non-rentables	Etat concernés invités à coordonner la date de mise en oeuvre commune	Erythrée	1/9/2005	A
<i>Ethiopie</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>France (Réunion)</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Gabon</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Gambie</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Ghana</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Guinée</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Guinée Bissau</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Kénya</i>	Rec.5/1 d'AFI/7 - gestion de l'espace aérien	P2 - R10 - D20	Zone interdite - Zone réglementée - Zone dangereuse	1990	Non disponibilité de routes directes	Retirer toutes ces zones	Kenya	31/12/04	A
<i>Lésotho</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Libéria</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Libye</i>	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UA411	Jerba-Tripoli-Beni-Walid-Benina-GERFA-Mersa Matruh-Le Caire	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Libye	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UA748	(Gozo)-Tripoli-Mizda-Le Caire-Sharm Sheikh	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Libye et les etats adjacents	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UG864	Tunis-Tebessa-Ghar daia-Timmimoun	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Libye	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	RNAV UM994	Monastir-Mitiga-Beni-Walid-ORNAT	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Libye	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	RNAV UM999	Zarzaitine-Sebha-Sarir-New Valley	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Libye	31/12/04	A
	Rec.5/21 d'AFI/7	Concept de fourniture du service ATC jusqu'à	Non-mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de Tripoli	1990	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raide au depart	A mettre en oeuvre comme requis	Libye	31/12/04	U
	Rec.5/1 d'AFI/7	P21-R23-Gestion de l'espace aérien	Zone interdite- Zone réglementée	1990	Non disponibilité de routes directes	Retirer ces zones	Libye	31/12/04	A

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
	Rec.5/1 d'AFI/7	Gestion de l'espace aérien	La mauvaise gestion de l'espace aérien qui ne satisfait pas à la structure de principaux courants de trafic est cause de fréquents incidents de la circulation aux limites de FIR entre Alger, N'Djamena, Tripoli, Niamey	1998	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 au problème de la gestion du trafic aérien et remédier aux incidents ATS qui prévalent dans la région	Libye et Etats adjacents	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UG623	BALEN-Annaba-Teb essa-Ghadames	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Libye	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UG855	Tripoli-Ghadames-B. Omar Driss	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Libye	31/12/04	A

Madagascar

Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine

Malawi

Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine

Mali

Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Maroc</i>									
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UR981	Casablanca - Marrakech - BULIS	1995	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Maroc	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Gestion de l'espace aérien	Problème lié à la non-attribution de niveaux de vol standards sur les route ATS	1998	L'attribution non-standard des niveaux de vol a contribué aux incidents ATS	Les Etats concernés doivent se réunir pour traiter les problèmes énoncés dans la colonne 3	Maroc - Portugal	31/12/04	A
<i>Maurice</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Mauritanie</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Mozambique</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Namibie</i>									
	Rec.5/21 d'AFI/7	Concept de fourniture du service ATC jusqu'à	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de Windhoek	1994	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raide au depart	A mettre en oeuvre comme requis	Namibie	31/12/04	U

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Niger</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Nigéria</i>									
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UA861	Lagos - Garoua	1995	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner la date de mise en oeuvre	Nigéria	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	RNAV UM998	Ngaoundere - Maiduguri - Djanet	1995	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner la date de mise en oeuvre	Nigéria	31/12/04	A
<i>Ouganda</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Rwanda</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Sahara Occidental</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Sao Tomé & Principé</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Sénégal</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Seychelles</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Sierra Léone</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Somalie</i>									
	Rec.5/21 d'AFI/7	Concept de fourniture du service ATC jusqu'à	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de Mogadishu	1994	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raide au départ	Non-mise en oeuvre a cause de la situation presente	Somalie	31/12/04	U
	Rec.5/21 d'AFI/7	Route UG207	Mogadishu - Karachi	1990	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Somalie	31/12/04	A

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Soudan</i>	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UR995	Merowe - Addis Ababa	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Soudan	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Fourniture de l'ATS	Fourniture du service de contrôle régional n'est pas assurée sur la plupart de routes ATS dans l'espace aérien supérieur	1998	L'Etat doit accélérer le processus de mise en oeuvre	-	Soudan	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UR400	A. Simbel - Kassala	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Soudan	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	RNAV UM665	Addis Ababa - Merowe	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Soudan	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	RNAV UM220	Lodwar - A. Simbel	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Soudan	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	RNAV UL612	Goma - El Dhaba	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Soudan	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UB607	Goma - El Obeid - New Valley - El Dabha	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Soudan	31/12/04	A

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UB525	Addis Ababa - Luxor	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Soudan	31/12/04	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UA618	Bukavu - Malakal	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Soudan	31/12/04	A
<i>South Africa/Afrique du Sud</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Spain/Espagne (Iles Canaries)</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Swaziland</i>									
	Rec.5/1 d'AFI/7	P4 - Gestion de l'espace aérien	Zone interdite	1990	Il n'y a pas de routes directes	Retirer cette zone	Swaziland	31/12/04	A
<i>Tanzanie</i>									
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	UB527	Lubumbashi - Dar-es-Salaam	2001	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	La Tanzanie a entamé la procédure de coordonner la date commune de mise en oeuvre avec les pays concernés	Congo (RDC) - Tanzanie	31/12/04	A

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Togo</i>			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Tunisie</i>			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Zambie</i>			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Zimbabwe</i>			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						

Carences SAR fre

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Algérie</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Angola</i>									
	Cet Etat n'a pas des carence en ce domaine								
<i>Bénin</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Botswana</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Burkina Faso</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Burundi</i>									
	Annexe 12, 3.1.6, 3.1	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	Burundi	22/1/04	A
	Annexe 12, 3.1.5 Conc. 6/3 d'AFI/7	Accords SAR	-	1995	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Burundi et les Etats voisins	22/1/04	A

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
	Annexe 12, 2.4- Annexe 12, 3.2.4 - Rec.6/1 et 6/2 d'AFI/7	SARSAT ELT	406 MHz	1993	Retarde la conduite des opérations de recherches	Mise en oeuvre de la fréquence 406 MHz à bord des aéronefs	Burundi	22/1/04	A
<i>Cameroun</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Cape Vert</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Centrafricaine (République)</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Chad/Tchad</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Comores</i>									
	Annexe 12, 3.1.5 Conc.6/3 d'AFI/7	Accords SAR	-	1991	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats cocnernés	Comores et les Etats voisins	22/1/04	A
	Annexe 12, 2.4, Annexe 12, 3.2.4 Rec.6/1 et 6/2 d'AFI/7	SARSAT ELT	406 MHz	1993	Retarde la conduite des opérations de recherches	Mise en oeuvre de la fréquence 406 à bord des aéronefs	Comores et les Etats voisins	22/1/04	A
	Annexes 12, 3.1.6, 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité	Etablir une législation SAR	Comores	22/1/04	A

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif mise en oeuvre</i>	<i>Date de</i>	<i>Priorité</i>
<i>Congo</i>								
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine							
<i>Côte d'Ivoire</i>								
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine							
<i>Dém. Rép. du Congo</i>								
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine							
<i>Djibouti</i>								
	Annexe 12, 3.1.5 Conc.6/3 d'AFI/7	Accords SAR	.	1991	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Djibouti et les Etats voisins	31/12/04 A
	Annexe 12, 2.4 - Annexe 12, 3.2.4 - Rec.6/1 et 6/2 d'AFI/7	SARSAT ELT	406 MHz	1993	Retarde la conduite des opérations de recherches	Fournir à l'OACI le point de contact SAR - Mise en oeuvre de la fréquence 406 MHz à bord des aéronefs	Djibouti	31/12/04 A
	Annexe 12, 3.1.6, 3.1.7	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	Djibouti	31/12/04 A
<i>Egypte</i>								
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine							

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Eq. G./Guinée Equatoriale</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Erythrée</i>									
	Annexe 12, 3.1.5 Conc.6/3 d'AFI/7	Accords SAR	Etablir une législation SAR	1995	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Erythrée et les Etats voisins	1/3/2005	A
	Annexe 12, 3.1.6, 3.1.7	SAR Législation	Fournir un cadre juridique à l'autorité SAR	1995	L'absence d'autorité juridique pourrait nuire à l'efficacité SAR	Etablir une législation SAR	Erythrée	1/3/2005	A
<i>Ethiopie</i>									
	Annexe 12, 3.1.5 Conc.6/3 d'AFI/7	Accords SAR	-	1995	Retarde la conduite des opérations de recherches	A coordonner avec les Etats concernés	Ethiopie et les Etats voisins	31/12/04	A
<i>France (Réunion)</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Gabon</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Gambie</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Ghana</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Guinée</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Guinée Bissau</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Kénya</i>	Annexe 12, 2.4 Annexe 12, 3.2.4 Rec.6/1 et 6/2 d'AFI/7	SARSAT ELT	406 MHz	1993	Retarde la conduite des opérations de recherches	Mise en oeuvre de la fréquence 406 MHz à bord des aéronefs	Kenya	31/12/04	A
	Annexe 12, 3.1.6, 3.1.7	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	Kenya	31/12/04	A
	Annexe 12, 3.1.5 Conc.6/3 d'AFI/7	Accords SAR	-	1996	Retarde la conduite des opérations de recherches	Déjà signés dans le cadre EAC, mais restent encore à coordonner avec les autres Etats concernés	Kenya et les Etats voisins	31/12/04	A

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Lésotho</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Libéria</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Libye</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Madagascar</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Malawi</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Mali</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Maroc</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Maurice</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Mauritanie</i>									-
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Mozambique</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Namibie</i>									-
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Niger</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Nigéria</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Ouganda</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Rwanda</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Sahara Occidental</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Sao Tomé & Principé</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Sénégal</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								-
<i>Seychelles</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Sierra Léone</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Somalie</i>	AFI/7 Rec.5/21	Route UG207	Mogadishu-Karachi	1990	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Somalia	31/12/04	A

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
	AFI/7 Rec.5/21	Concept de fourniture du service ATC jusqu'à	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de Mogadishu	1994	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raide au départ	Non-mise en oeuvre a cause de la situation presente	Somalia	31/12/04	U

Soudan

Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine

South Africa/Afrique du Sud

Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine

Spain/Espagne (Iles Canaries)

Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine

Swaziland

Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Tanzanie</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Togo</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Tunisie</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Zambie</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Zimbabwe</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Burundi</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Cameroun</i>									
	Annexe 4, 3.2 et 13.2Rec.12/31 et 12/32 d'AFI/7	Carte obligatoires OACI	Non-publication de la carte d'aérodrome et la carte d'obstacle d'aerodrome modèle OACI, Type - A pour Yaoundé	1990	Le manque de ces cartes affecte la sécurité	Publier les cartes en question pour Yaoundé	Cameroun	30/12/04	U
<i>Cape Vert</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Centrafricaine (République)</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Chad/Tchad</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Comores</i>									
	Annexe 4, 3.2 et Rec.12/31 d'AFI/7	Cartes obligatoires OACI	Non-publication des cartes d'aérodrome d'obstacle d'aérodrome modèle 'OACI Type - A à Dzaoudzi et Moroni	1990	Le manque des ces cartes affecte la sécurité	Publier les cartes en question pour Moroni et Dzaoudzi	Comores	30/12/04	U

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Congo</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Côte d'Ivoire</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Dém. Rép. du Congo</i>									
	Annexe 4, 13.2 and AFI/7 Rec.12/31	Cartes obligatoires OACI	Cartes d'aérodrome périmées	1990	Les cartes périmées sont préjudiciables à la sécurité	Publier les nouvelles cartes. Les cartes IAC et VAC ont été publiées.	Congo (RDC)	30/12/04	U
<i>Djibouti</i>									
	Annexe 15, 3.3	Système AIS intégré	Distribution irrégulière du système AIS intégré	1/1/98	Manque de plus récentes informations affecte la sécurité	Distribuer régulièrement	Djibouti	30/12/04	U
	Annexe 15, 3.6.4	Coordonnées WGS-84	La précision des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonees	Djibouti	30/12/04	U
<i>Egypte</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en</i>	<i>Priorité</i>
<i>Eq. G./Guinée Equatoriale</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Erythrée</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Ethiopie</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>France (Réunion)</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Gabon</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Gambie</i>									
	Annexe 15, 3.3	Système AIS intégré	Distribution irrégulière du système AIS intégré	1/1/98	Non disponibilité de la plus récente information	Distribuer régulièrement	Gambie	30/12/03	U
<i>Ghana</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Guinée</i>	Annexe 15, 3.3	Système AIS Intégré	Distribution irrégulière du système AIS intégré	1/1/98	Non disponibilité de la plus récente	Distribuer régulièrement	Guinée	30/12/04	U
	Annexe 15, 3.6.4	Coordonnées WGS-84	La précisions des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/9/98	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	Guinée Bissau	30/12/04	U
<i>Kénya</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Lésotho</i>	Annexe 15, 4.1	Nouveau format d'AIP	Distribution irrégulière du système AIS intégré	1/1/96	Non disponibilité de la plus récente publication d'AIP affecte la sécurité	Publier le nouveau modèle d'AIP OACI	Lesotho	30/12/04	U
<i>Libéria</i>	Situation inconnue	Robertsfield							
<i>Libye</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Madagascar</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Malawi</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Mali</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Maroc</i>	Annexe 15, 4.1	Nouveau format d'AIP	Distribution irrégulière du système AIS intégré	1/9/96	Non disponibilité de la plus récente publication d'AIP affecte la sécurité	Publier le nouveau modèle d'AIP OACI	Maroc	30/12/04	U
<i>Maurice</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Mauritanie</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Mozambique</i>	Annexe 15, 4.1	AIP nouveau modèle	Manque de renseignements à jour	1/1/96	Le fait de compter sur des renseignements périmés pourrait mettre la sécurité aérienne en danger	Publier l'AIP nouveau modèle	Mozambique	30/12/04	U

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Namibie</i>									
	Annexe 4, 13.2 et Rec.12/31 d'AFI/7	Cartes obligatoires OACI	Non-publication des cartes d'aérodrome 'OACI pour Keetmanshoop et Windhoek/Hosea Kotako	1979	Le manque de ces cartes affecte la sécurité	Publier les cartes en question	Namibie	30/12/04	U
<i>Niger</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Nigéria</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Ouganda</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Rwanda</i>									
	Annexe 4, 3.2 et 13.2 Rec.12/31 d'AFI/7	Cartes obligatoires	Non-publication des cartes d'aérodrome et d'obstacles modèle de l'OACI pour l'aéroport de Kigali	1979	Le manque de ces cartes affecte la sécurité	Publier les cartes en question	Rwanda	30/12/04	U
<i>Sahara Occidental</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Sao Tomé & Principé</i>									
	Annexe 15, 5.1	NOTAM	Publication irrégulière des NOTAM	1991	Le manque de NOTAM affecte la sécurité	Publier régulièrement	Sao Tome (FIR Brazzaville)	30/12/04	U
<i>Sénégal</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Seychelles</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Sierra Léone</i>									
	Annexe 15, 5.1	NOTAM	Publication irrégulière des NOTAM	1991	Le manque de NOTAM affecte la sécurité	Publier NOTAM régulièrement	Sao Tomé (FIR Roberts)	30/12/04	U
<i>Somalie</i>									
	Annexe 4, 3.2, 11.2 et 13.2, AFI/7 Rec.12/31	Carte d'Aérodrome OACI, Carte d'obstacles d'aérodrome OACI - Type A Carte d'approche aux instruments OACI	Non-mise en oeuvre de ces cartes pour Hargeissa, Kismayu,	1990	Le manque de ces cartes affecte la sécurité	Publier les 3 cartes en question	Somalie	30/12/04	U
	Annexe 15, 3.6.4	Coordonnées WGS-84	La précision des coordonnées doit être selon les dispositions des Annexes 11 et 14	1/1/98	Retarde l'introduction du GNSS	Mettre en oeuvre les coordonnées WGS-84	Somalie	30/12/04	U

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Soudan</i>	Annexe 4, 13.2	Cartes obligatoires OACI	Non-publication de la carte d'aérodrome OACI pour	1990	Le manque de cette carte affecte la sécurité	Publier la carte en question	Soudan	30/12/04	U
<i>South Africa/Afrique du Sud</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Spain/Espagne (Iles Canaries)</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Swaziland</i>	Annexe 4, para 3.2 and Rec.12/31 d'AFI/7	Cartes obligatoires - Non-mise en oeuvre de la carte	Non-publication de la carte d'obstacles d'aérodrome OACI type A	1/1/98	Le manque de cette carte affecte la sécurité	Publier la carte en question	Swaziland	30/12/04	U
<i>Tanzanie</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Togo</i>			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Tunisie</i>			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Zambie</i>			Cet Etat n'a pas des carence en ce domaine						
<i>Zimbabwe</i>			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						

Liste des carences ATS/DS

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Algérie</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	ACC-FIC Alger	Circuit Alger/Tripoli	1998		Mettre en oeuvre un circuit LTF	Algérie, Libye		U
<i>Angola</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	FIC Luanda	Circuit Luanda/Accra	1998	Téléphone Inmarsat utilisé à Luanda. Téléphone Inmarsat disponible aussi à Accra	VSAT en considération	Angola, Ghana		U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	FIC Luanda	Circuit Luanda/Atlantico	1998	Non mis en oeuvre	Mettre en oeuvre le circuit	Angola, Brésil		A
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	FIC Luanda	Circuit Luanda/Brazzaville	1998	RPTC utilisé via Inmarsat	Mettre en oeuvre circuit LTF	Angola, ASECNA		A
<i>Botswana</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Francistown TWR	Circuit Francistown/Bulawayo	2002	Non mis en oeuvre	Mettre en oeuvre le circuit	Botswana, Zimbabwe		A
<i>Burkina Faso</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Bobo Dioulasso	Circuit Bobo Dioulasso/Accra	1998	RPTC utilisé	VSAT prévue par ASECNA	ASECNA, Ghana		A

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Burundi</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Bujumbura APP	Circuit Bujumbura/Goma	1998	Non mis en oeuvre		Burundi, R. D. du Congo		U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Bujumbura APP	Circuit Bujumbura/Kinshasa	1998	Non mis en oeuvre	VSAT mise en oeuvre à Bujumbura et à Kinshasa	Burundi, R.D. du Congo		U
<i>Cameroun</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Douala APP	Circuit Douala/Bata	1998	Non mis en oeuvre	VSAT prévu à Bata	ASECNA		A
<i>Chad /Tchad</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	N'Djamena APP/FIC	Circuit N'Djamena/Khartoum	1998	Non mis en oeuvre	VSAT NAFISAT. RPTC proposé par ASECNA	ASECNA, Soudan	2007	U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	N'Djamena APP/FIC	Circuit N'Djamena/Tripoli	1998	Non mis en oeuvre	VSAT NAFISAT. RPTC et téléphone satellite proposés par ASECNA	ASECNA, Libye	2007	U
<i>Congo</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Brazzaville APP/FIC	Circuit Brazzaville/Khartoum	1998	Non mis en oeuvre	VSAT AFISNET proposé par ASECNA	ASECNA, Soudan	2007	U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Brazzaville APP/FIC	Circuit Brazzaville/Luanda	1998	RPTC utilisé via téléphone Inmarsat	Mettre en oeuvre un VSAT	Angola, ASECNA		U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Brazzaville APP/FIC	Circuit Brazzaville/Sao Tome	1998	Non mis en oeuvre	VSAT à installer à Sao Tome	ASECNA, Sao Tomé & Príncipe	2005	U

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Dem. R. Congo/ Rép. Dém. du Congo</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Goma APP	Circuit Goma/Bujumbura	1998	Non mis en oeuvre		RD du Congo, Burundi		U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Goma APP	Circuit Goma/Kigali	1998	Non mis en oeuvre		RD du Congo, Rwanda		U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Kinshasa FIC	Circuit Kinshasa/Bujumbura	2002	Non mis en oeuvre	VSAT installées dans les deux centres.	RD du Congo, Burundi		A
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Kinshasa FIC	Circuit Kinshasa/Entebbe	1996	Non mis en oeuvre	VSAT SADC2 et NAFISAT en projet	RD du Congo, Ouganda	2007	U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Kinshasa FIC	Circuit Kinshasa/Khartoum	1996	Téléphone Inmarsat disponible à Kinshasa	VSAT NAFISAT en projet	RD du Congo, Soudan	2007	U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Kinshasa FIC	Circuit Kinshasa/Kigali	1996	Non mis en oeuvre	VSAT disponible à Kinshasa et à Kigali	RD du Congo, Rwanda		U
<i>Egypte</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Cairo ACC	Circuit Cairo/Khartoum	1996	Non mis en oeuvre	Mise en oeuvre d'un circuit LTF par les PTT proposée par Egypte jusqu'à la mise en oeuvre d'un VSAT NAFISAT.	Egypte, Soudan	2007	U
<i>Eq. G./Guinée Equatoriale</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Bata & Malabo APP	Circuit Bata/Malabo	2002	Non mis en oeuvre	VSAT prévu	ASECNA		U

CNS/SG/1

Rapport sur le Point 4 de l'ordre du jour

Appendice 4D

4D-4

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins Services</i>	<i>Installations ou carence d'identification</i>	<i>Description de la carence mesure corrective</i>	<i>Date corrective</i>	<i>Observation sur la mise en</i>	<i>Description de la</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Bata APP	Circuit Bata/Douala	1996	Non mis en oeuvre	VSAT prévu	ASECNA		A
	Plan des circuits vocaux directs ATS,	Bata APP	Circuit Bata/Libreville	1996	Non mis en oeuvre	VSAT prévu	ASECNA		U
				AFI/7 Rec 9/9					<i>cation oeuvre</i>
<i>Erythrée</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Asmara ACC	Circuit Asmara/Addis Abéba	1998	Ce circuit a été disconnecté	A rétablir. NAFISAT	Erythrée, Ethiopie	2007	U
<i>Ethiopie</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Addis Abéba ACC/FIC	Circuit Addis Abéba/Asmara	1998	Ce circuit a été disconnecté	A rétablir. NAFISAT	Ethiopie, Erythrée	2007	U
<i>Gabon</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Libreville ACC	Circuit Libreville/Bata	1996	Non mis en oeuvre	VSAT prévu à Bata	ASECNA		U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Libreville ACC	Circuit Libreville/Sao Tomé	1996	Non mis en oeuvre	VSAT à installer par Sao Tome	ASECNA, Sao Tomé & Principé	2005	U
<i>Gambie</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Banjul APP	Circuit Banjul/Bissau	1996	Non mis en oeuvre	VSAT en considération	Gambie, Guinée Bissau		A
<i>Ghana</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Accra APP/FIC	Circuit Accra/Bobo Dioulasso	1998	RPTC utilisé	VSAT prévu à Bobo Dioulasso	Ghana, ASECNA		A

CNS/SG/1

Rapport sur le Point 4 de l'ordre du jour

Appendice 4D

4D-5

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Accra APP/FIC	Circuit Accra/Luanda	1998	Téléphone Inmarsat utilisé à Luanda. Inmarsat disponible aussi à Accra	VSAT envisagé	Ghana, Angola		U
<i>Guinée</i>	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Conakry APP	Circuit Conakry/Bissau	1996	Non mis en oeuvre	Mettre en oeuvre un circuit LTF	Guinée, Guinée Bissau		U
<i>Guinée Bissau</i>	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Bissau APP	Circuit Bissau/Banjul	1996	Non mis en oeuvre	VSAT en considération	Gambie, Guinée Bissau		A
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Bissau APP	Circuit Bissau/Conakry	1996	Non mis en oeuvre	Mettre en oeuvre un circuit LTF	Guinée, Guinée Bissau		U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Bissau APP	Circuit Bissau/Dakar	1996	Non mis en oeuvre	VSAT en considération	ASECNA, Guinée Bissau		U
<i>Libye</i>	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Tripoli ACC/FIC	Circuit Tripoli/Alger	1998	Non mis en oeuvre	Mettre en oeuvre un circuit LTF. Alger devra contacter les PTT Libyens.	Libye, Algérie		U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Tripoli ACC/FIC	Circuit Tripoli/Khartoum	1998	Non mis en oeuvre	VSAT NAFISAT en projet.	Libye, Soudan	2007	U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Tripoli ACC/FIC	Circuit Tripoli/Niamey	1998	Non mis en oeuvre	VSAT NAFISAT en projet	Libye, ASECNA	2007	U

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Niger</i>	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Tripoli ACC/FIC	Circuit Tripoli/N'Djaména	1998	Non mis en oeuvre	VSAT NAFISAT en projet. RPTC et téléphone satellite proposés par ASECNA	Libye, ASECNA	2007	U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Niamey ACC/FIC	Circuit Niamey/Tripoli	1998	Non mis en oeuvre	VSAT NAFISAT en projet	ASECNA, Libye	2007	U
<i>Rwanda</i>	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Kigali APP	Circuit Kigali/Goma	1996	Non mis en oeuvre		Rwanda, RD du Congo		A
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Kigali APP	Circuit Kigali/Kinshasa	1996	Non mis en oeuvre	VSAT opérationnel à Kinshasa et à Kigali	Rwanda, RD du Congo		U
<i>Sao Tomé & Príncipe</i>	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Sao Tome TWR	Circuit Sao Tome/Libreville	1998	Non mis en oeuvre	VSAT à installer à Sao Tome	Sao Tomé & Príncipe, ASECNA	2005	U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Sao Tomé TWR	Circuit Sao Tome/Brazzaville	1998	Non mis en oeuvre	VSAT à installer à Sao Tome	Sao Tomé & Príncipe, ASECNA	2005	U
<i>Sénégal</i>	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Dakar ACC/FIC	Circuit Dakar/Bissau	1998	Non mis en oeuvre	VSAT en considération	ASECNA, Guinée Bissau		U

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>South Africa/Afrique du Sud</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Johannesbourg ACC/FIC	Circuit Johannesburg/Ezeiza	1998	Non mis en oeuvre	VSAT CAFSAT mis en oeuvre à Johannesburg.	Afrique du Sud, Argentine	2005	U
<i>Sudan/Soudan</i>									
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Khartoum FIC	Circuit Khartoum/Brazzaville	1996	Non mis en oeuvre	VSAT AFISNET proposé par ASECNA	Soudan, ASECNA	2007	U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Khartoum FIC	Circuit Khartoum/Cairo	1996	Non mis en oeuvre	Circuit LTF via PTT proposé par Egypte jusqu'à la mise en oeuvre d'un VSAT NAFISAT	Soudan, Egypte	2007	U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Khartoum FIC	Circuit Khartoum/Jeddah	1996	Non mis en oeuvre	VSAT NAFISAT en projet	Soudan, Arabie Saudite	2007	U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Khartoum FIC	Circuit Khartoum/Kinshasa	1996	Non mis en oeuvre	VSAT NAFISAT en projet	Soudan, RD du Congo	2007	U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Khartoum FIC	Circuit Khartoum/N'Djaména	1996	Non mis en oeuvre	VSAT NAFISAT en projet. RPTC proposé par ASECNA	Soudan, ASECNA	2007	U
	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Khartoum FIC	Circuit Khartoum/Tripoli	1996	Non mis en oeuvre	VSAT NAFISAT en projet	Soudan, Libye	2007	U

<i>NomEtat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
----------------	----------------	----------------------------------	----------------------------------	------------------------------	-----------------------------------	--	------------------------	-------------------------------	-----------------

Uganda/Ouganda

	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Entebbe FIC	Circuit Entebbe/Kinshasa	1996	Non mis en oeuvre	VSAT SADC2 et NAFISAT en project	RD Congo, Ouganda	2007	U
--	---	-------------	--------------------------	------	-------------------	----------------------------------	-------------------	------	---

Zimbabwe

	Plan des circuits vocaux directs ATS, AFI/7 Rec 9/9	Bulawayo TWR	Circuit Bulawayo/Francistown	2002	Non mis en oeuvre	Mettre en oeuvre le circuit	Zimbabwe, Botswana		A
--	---	--------------	------------------------------	------	-------------------	-----------------------------	--------------------	--	---
