

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



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

(Yaoundé, Cameroun, 23 -27 juin 2003)

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

PREMIÈRE PARTIE – DÉROULEMENT DE LA RÉUNION	PAGE
Lieu et date	i
Bureau et Secrétariat	i
Participation	ii
Ordre du jour	iii
Conclusions et Décisions	iv
Liste des Conclusions	iv
Liste des Décisions	vii

DEUXIÈME PARTIE – RAPPORT SUR L'ORDRE DU JOUR

Point 1 de l'ordre du jour:	Election du Président et des Vice-présidents	1
Point 2 de l'ordre du jour:	Suite donnée par la Commission de navigation aérienne et le Conseil de l'OACI au rapport de la 13ème réunion d'APIRG	1
Point 3 de l'ordre du jour:	Examen et suite donnée aux Conclusions et Décisions d'APIRG, y compris les recommandations de la septième réunion régionale de navigation aérienne (AFI/7)	1
Point 4 de l'ordre du jour:	Questions de navigation aérienne	1
	4.1 Exploitation technique des aéroports	
	4.2 Télécommunications	
	4.3 Gestion du trafic aérien	
	4.4 Météorologie aéronautique	
	4.5 Planification et mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM	
	4.6 Prévision du trafic	
	4.7 Plan de navigation aérienne/FASID	
	4.8 Autres questions connexes	
	4.8.1 – Gestion des services de navigation aérienne	
	4.8.2 – Comité de sécurité de l'aviation	
	4.8.3 – Préparation de la 11ème Conférence de navigation aérienne	
	4.8.4 – Système de gestion de la sécurité et assurance qualité	
Point 5 de l'ordre du jour:	Carences dans le domaine de la navigation aérienne - Région AFI	31

Point 6 de l'ordre du jour:	Facteurs humains et planification des ressources humaines	33
Point 7 de l'ordre du jour:	Coordination inter-régionale	33
Point 8 de l'ordre du jour:	Conférence mondiale de transport aérien (mars 2003)	34
Point 9 de l'ordre du jour:	Coopération technique	34
Point 10 de l'ordre du jour:	Mandat et méthodes de travail du Groupe APIRG	35
Point 11 de l'ordre du jour:	Divers	36

PREMIÈRE PARTIE

DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

1. LIEU ET DATE

1.1 La quatorzième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG/14) s'est tenue du 23 au 27 juin 2003 à Yaoundé (Cameroun) dans la salle de conférences de l'hôtel Hilton, à l'aimable invitation de la République du Cameroun.

2. BUREAU ET SECRÉTARIAT

2.1 La réunion a reconduit M. Mohamed Cherif (Tunisie) au poste de Président d'APIRG, tandis que M. Fidèle Manga Fouda (Cameroun), a été élu premier Vice-président et M. R. Alloo, deuxième Vice-Président. M. Cherif a présidé toutes les séances de la réunion. Veuillez également vous reporter au paragraphe 1.1 du Point 1 de l'ordre du jour.

2.2 Monsieur A. Cheiffou, Directeur régional de l'OACI du Bureau de Dakar a assuré les fonctions de Secrétaire de la réunion. La réunion a bénéficié du concours de M. L. Mollel, Directeur régional de l'OACI du Bureau de Nairobi, de M. Vladimir D. Zubkov, Chef du Bureau des Affaires régionales et de M. H.P. Pretorius, Administrateur des Affaires régionales au siège de l'OACI à Montréal ainsi que de celui des experts suivants des Bureaux régionaux de l'OACI de Dakar et de Nairobi:

M. H. H. Cissé	-	Expert régional MET, Dakar
M. A. J. Kharuga	-	Expert régional ATM, Nairobi
M. B.M. Sekwati	-	Expert régional MET, Nairobi
M. L. W. Ndiwaita	-	Expert régional AGA, Nairobi
M. A. Sene	-	Expert régional CNS, Nairobi
M. J. C. Waffo	-	Expert régional AGA, Dakar
M. P. Zo'o-Minto'o	-	Expert régional CNS, Dakar
M. K. Brou	-	Expert régional ATM, Dakar

2.3 Les travaux se sont déroulés en français et en anglais et la documentation a été diffusée dans les deux langues. La prestation des services de traduction et d'interprétation simultanée a été assurée sous la direction de M. J. Belinga, Traducteur-Réviseur du Bureau régional de l'OACI de Dakar. Il était assisté de M. A. Otou-N'guini, Traducteur au siège de l'OACI à Montréal; Mlle F. Jouve, Traductrice au Bureau régional de l'OACI à Paris et de trois interprètes indépendants, tandis que Mme P.A Boimond-Basse, Fonctionnaire de l'administration s'occupait des questions administratives.

2.4 La réunion est ouverte par le Ministre des Transports de la République du Cameroun, M. John Begheni Ndeh. Au nom du Gouvernement camerounais, il souhaite la cordiale bienvenue aux participants à la réunion et se dit heureux de constater une forte participation à ces assises. Il remercie par ailleurs l'OACI d'avoir choisi le Cameroun pour abriter la quatorzième réunion du Groupe APIRG. Il met l'accent sur la sécurité du transport aérien et l'importance de la coopération internationale. Il met en outre en exergue les réalisations du Cameroun dans le domaine aéronautique, en particulier les investissements consentis dans les infrastructures aéroportuaires, dont trois aéroports internationaux, la création de l'Autorité aéronautique du Cameroun ainsi que la ratification de la plupart des conventions et protocoles de l'OACI.

2.5 Auparavant, une allocution de bienvenue est prononcée par le Président du Conseil d'administration de l'Autorité aéronautique du Cameroun, M. Paul Pondi, qui souhaite aux participants un agréable séjour à Yaoundé. Il met l'accent sur la sécurité et la sûreté du transport aérien en Afrique et les objectifs du Cameroun qui sont la paix et le progrès.

2.6 Monsieur A. Cheiffou, Directeur régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale et Secrétaire d'APIRG souhaite la cordiale bienvenue aux participants. Il souligne le rôle important joué par le Cameroun dans le développement de l'aviation civile internationale en Afrique. Il met par ailleurs en exergue le rôle du Groupe régional APIRG dans la planification et la mise en oeuvre des systèmes de navigation aérienne en Afrique.

2.7 Monsieur Cheiffou passe alors en revue les progrès enregistrés depuis la 13ème réunion d'APIRG dans les domaines AGA, COM, CNS, ATM, MET, AIS et SAR. Il conclut en préconisant des stratégies idoines pour remédier aux carences relevées dans le domaine de la navigation aérienne en dépit des progrès importants enregistrés au cours des dernières années.

2.8 Monsieur V.D. Zubkov, Chef du Bureau des Affaires régionales au siège de l'OACI transmet à l'assistance les salutations du Président du Conseil de l'OACI, M. Assad Kotaite, du Secrétaire général, M. Costa Pereira et des représentants des Etats africains au Conseil de l'OACI. M. Zubkov mentionne trois questions d'une haute importance politique, à savoir le suivi et l'extension du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et la disponibilité des ressources financières et humaines à l'appui d'APIRG ainsi que le développement de l'aviation civile internationale en Afrique.

2.9 Prenant à son tour la parole, le Président d'APIRG adresse ses remerciements aux Autorités camerounaises pour leur généreuse hospitalité. Il souligne la contribution de l'aviation civile au développement socio-économique des Etats africains et le rôle joué par l'APIRG dans la planification et la mise en oeuvre des installations et services de navigation aérienne. M. Cherif met en outre l'accent sur la nécessité pour les Etats africains de bien préparer la 11ème Conférence de navigation aérienne de l'OACI prévue en septembre/octobre 2003.

2.10 La réunion note avec satisfaction que toutes les notes de travail et d'information disponibles, le plan de navigation aérienne de base et le FASID, ainsi que les documents de référence et les rapports des organes auxiliaires d'APIRG sont affichés sur les pages Web des Bureaux régionaux de l'OACI concernés, conformément à la procédure établie bien avant la réunion et ce, aux termes de la Conclusion 12/27 (diffusion de l'information aéronautique et autre).

3. PARTICIPATION

3.1 Ont pris part à la réunion cent soixante douze participants représentant 35 Etats, dont 25 Etats membres d'APIRG, 11 autres Etats situés dans le région AFI ainsi que dans les Etats-Unis d'Amérique et les observateurs des organismes ci-après: CAFAC, ASECNA, EUROCONTROL, l'Agence spatiale européenne, IATA, IFALPA, IFATCA, INTELSAT et la FIR Roberts.

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

4. ORDRE DU JOUR

4.1 La réunion adopte l'ordre du jour suivant:

Point 1: Election du Président et des Vice-Présidents

- Point 2:** Suite donnée par la Commission de navigation aérienne et le Conseil de l'OACI au rapport de la 13ème réunion du Groupe APIRG.
- Point 3:** Examen et suite donnée aux Conclusions et Décisions d'APIRG, y compris les recommandations en vigueur de la septième réunion régionale de navigation aérienne (AFI/7)
- Point 4:** Questions de navigation aérienne
- 4.1 Exploitation technique des aéroports
 - 4.2 Télécommunications
 - 4.3 Gestion du trafic aérien
 - 4.4 Météorologie aéronautique
 - 4.5 Planification et mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM.
 - 4.6 Prévision du trafic
 - 4.7 Plan de navigation aérienne/FASID.
 - 4.8 Autres questions connexes
 - 4.8.1 Gestion des services de navigation aérienne
 - 4.8.2 Comité de sécurité de l'aviation
 - 4.8.3 Préparatifs de la 11ème Conférence de navigation aérienne
 - 4.8.4 Système de gestion de la sécurité et Assurance qualité
- Point 5:** Carences dans le domaine de la navigation aérienne - Région AFI
- Point 6:** Facteurs humains et Planification des ressources humaines
- Point 7:** Coordination inter-régionale
- Point 8:** Conférence mondiale de transport aérien (mars 2003)
- Point 9:** Coopération technique
- Point 10:** Mandat et méthodes de travail du Groupe APIRG
- Point 11:** Divers

5. CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

5.1 L'action du Groupe APIRG est consignée sous forme de conclusions et décisions ayant la signification suivante:

5.2 Conclusions

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

5.3 Décisions

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

Liste des Conclusions

N° DE LA CONCLUSION	TITRE	PAGE
14/1	LUTTE CONTRE LE RISQUE AVIAIRE	2
14/2	SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE EN ENVIRONNEMENT DIFFICILE	3
14/3	DESIGNATION D'UN COORDONNATEUR NATIONAL POUR LA PLANIFICATION D'URGENCE D'AERODROME	3
14/4	CERTIFICATION DES AERODROMES	3
14/5	INCIDENCE DES NOUVEAUX AVIONS DE PLUS GRANDES DIMENSIONS SUR LES AERODROMES DE LA REGION AFI	4
14/7	RECOURS AUX RÉSEAUX PUBLICS DE DONNÉES (RPD) OU AUX RÉSEAUX NUMÉRIQUES À INTÉGRATION DE SERVICES (RNIS) POUR LES BESOINS DU RSFTA	7
14/8	SPÉCIFICATIONS DE MISE EN OEUVRE DES CIRCUITS DU RSFTA	7
14/9	STATISTIQUES RSFTA SUR LE TEMPS D'ACHEMINEMENT	7
14/10	UTILISATION DU RÉSEAU INTERNET	8
14/11	RÉUNION DE COORDINATION ATS/COM ENTRE LES FIR ACCRA, BRAZZAVILLE, DAKAR OCÉANIQUE, KANO, KINSHASA ET LUANDA	9
14/12	REUNION DE PLANIFICATION SUR L'INTEGRATION DES RESEAUX VSAT AU PLAN SOUS-REGIONAL	9
14/14	RENSEIGNEMENTS SUR LES PROJETS DES ETATS POUR LA MISE EN OEUVRE DU SYSTÈME DE MESSAGERIE ATS (AMHS)	10
14/15	POINTS FOCALISÉS POUR LA PRÉPARATION DES CMR DE L'UIT	11
14/16	NÉCESSITÉ D'UNE LIAISON PERMANENTE AVEC LES SERVICES OFFICIELS DE REGULATION DES TÉLÉCOMMUNICATIONS	11
14/17	SÉMINAIRES SUR LA RÉGLEMENTATION ET LA GESTION DU SPECTRE DES RADIOFRÉQUENCES	11
14/18	AMENDEMENT DU TABLEAU ATS-1 DU PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE AFI	12
14/19	SITUATION DES ROUTES NON MISES EN OEUVRE, NOTAMMENT LES ROUTES RNAV	13

N° DE LA CONCLUSION	TITRE	PAGE
14/20	MISE EN OEUVRE DU CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE	13
14/21	MISE EN OEUVRE DU RVSM DANS LA RÉGION AFI	14
14/22	MISE EN OEUVRE DE LA ROUTE RNAV UM 114	14
14/23	DÉLIMITATION DES LIMITES DES FIR	14
14/24	MISE EN OEUVRE DU MINIMUM DE SÉPARATION LONGITUDINALE DE 10MN	15
14/25	ETABLISSEMENT D'UNE CARTE ATM1 (PARTIE V, ATM DU FASID AFI)	15
14/26	CLASSIFICATION DES ESPACES AÉRIENS	15
14/27	ELABORATION DES PROJETS SPÉCIAUX DE MISE EN OEUVRE (SIP) DANS LE DOMAINE AIS/MAP	15
14/28	ORGANISATION DE SEMINAIRES/ATELIERS REGIONAUX EN MATIERE SAR	16
14/29	SYSTEMES DE GESTION DE LA SECURITE EN ENVIRONNEMENT ATM	16
14/30	CONCEPT DE "CIEL UNIQUE" DANS LA GESTION DU TRAFIC AÉRIEN – RÉGION AFI	17
14/31	EMPORT ET FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME EMBARQUÉ ANTI- COLLISION (ACAS) ET DE TRANSPONDEURS DE COMPTE RENDU D'ALTITUDE PRESSION	17
14/32	ACQUISITION DE LA DERNIÈRE VERSION DU LOGICIEL DE POSTE DE TRAVAIL	18
14/33	COMPOSITION DU GROUPE SUR L'EXPLOITATION DU SADIS (SADISOPSG)	19
14/34	APPLICATION DES PROCÉDURES EUR DE MISE À JOUR DES DONNÉES OPMET	19
14/37	RECOUVREMENT DES COÛTS DES SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES AÉRONAUTIQUES	21
14/38	SÉMINAIRES SUR LE RECOUVREMENT DES COÛTS DESSERVICES MÉTÉOROLOGIQUES AÉRONAUTIQUES	21
14/39	ENTITÉS AUTONOMES ET ASSISTANCE MÉTÉOROLOGIQUE À LA NAVIGATION AÉRIENNE	21
14/40	GESTION DE LA QUALITÉ	21

N° DE LA CONCLUSION	TITRE	PAGE
14/41	ETUDE DES MOYENS DE FORMATION À LA DISPOSITION DU PERSONNEL MÉTÉOROLOGIQUE AÉRONAUTIQUE DANS LA RÉGION AFI	21
14/42	SÉMINAIRES SUR LA COORDINATION ATS/MET/PILOTE	22
14/44	UTILISATION DU GPS ENTRE LA NAVIGATION EN ROUTE ET L'APPROCHE CLASSIQUE (NPA)	24
14/45	APPUI DES ETATS AU FINANCEMENT DE LA MISE EN OEUVRE DU GNSS	25
14/46	MISE EN OEUVRE D'UN SYSTÈME DE RENFORCEMENT SATELLITAIRE (SBAS) OPÉRATIONNEL DU GNSS	25
14/48	AIDE À L'ÉLABORATION DE PROCÉDURES GNSS	26
14/49	LÉGISLATION RELATIVE AU GNSS.	26
14/50	MISE À JOUR DU PLAN DE MISE EN OEUVRE CNS/ATM AFI (DOC 003)	27
14/51	AMENDEMENT DES DOCUMENTS DU PNA/FASID AFI	27
14/52	PROGRAMME UNIVERSEL OACI D'AUDITS DE LA SÛRETÉ	28
14/53	ETABLISSEMENT D'UN MÉCANISME POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE DANS LA RÉGION AFI	29
14/55	CRÉATION D'UNE EQUIPE DE TRAVAIL SUR LA SECURITE ET LA GESTION DE LA QUALITE	30
14/56	CREATION D'ENTITES AUTONOMES	32
14/57	ELIMINATION DES CARENCES DANS LE DOMAINE DES TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES	32
14/58	PROGRAMME TECHNIQUE DE COOPERATION DE L'OACI/CAFAC EN MATIÈRE DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE	33
14/59	NECESSITE D'UN APPUI SOUTENU A LA COORDINATION INTER- REGIONALE	34
14/60	CINQUIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN	34
14/61	MECANISME D'ELABORATION D'UN PROGRAMME COMMUN DE SECURITE ET DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE (COSCAP)	35
14/62	RÉVISION DU MANDAT DE L'APIRG	36
14/63	ADHÉSION AU GROUPE APIRG	36
14/65	FACILITATION DU TRAVAIL D'APIRG	37

Liste des Décisions

NUMÉRO DE LA DÉCISION	TITRE	PAGE
14/6	ENQUÊTE SUR LA DISPONIBILITÉ ET LES COÛTS D'UTILISATION DES RÉSEAUX PUBLICS DE DONNÉES (RPD) ET DES RÉSEAUX NUMÉRIQUES À INTÉGRATION DE SERVICES (RNIS)	6
14/13	CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE DES COMMUNICATIONS DE DONNÉES ENTRE INSTALLATIONS ATS (AIDC)	10
14/ 35	INTRODUCTION DES METAR DANS LES ÉCHANGES AMBEX	20
14/36	INCLUSION DE PORT-GENTIL DANS LES ÉCHANGES AMBEX ET DANS LE TABLEAU FASID MET 1A POUR LES PRÉVISIONS DE TYPE TENDANCE	20
14/43	CHAPITRE SUR LA MÉTÉOROLOGIE DU PLAN AFI DE MISE EN ŒUVRE POUR LES SYSTÈMES CNS/ATM	22
14/47	EQUIPE DE TRAVAIL SUR LA MISE EN ŒUVRE DU GNSS	25
14/54	ONZIEME CONFERENCE DE NAVIGATION AERIENNE	30
14/64	ADHÉSION AUX ORGANES AUXILIAIRES D'APIRG	36

DEUXIÈME PARTIE

RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

Point 1 de l'ordre du jour: ELECTION DU PRÉSIDENT ET DES VICE-PRÉSIDENTS

1.1 La réunion élit son bureau comme suit:

M. M. Cherif	Président (Tunisie)
M. Manga Fouda	Premier Vice-Président (Cameroun)
M. R. Alloo	Deuxième Vice-Président (Tanzanie)

Point 2 de l'ordre du jour: SUITE DONNÉE PAR LA COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE ET LE CONSEIL AU RAPPORT DE LA 13ÈME RÉUNION D'APIRG

2.1 La réunion note la suite donnée par la Commission de navigation aérienne et le Conseil au rapport de la 13ème réunion d'APIRG (Appendice B).

2.2 La réunion note qu'au nombre des conclusions de la 13ème réunion d'APIRG pour lesquelles le Conseil a pris des mesures concrètes, il faut mentionner les Conclusions 13/23 (Position de l'OACI lors de CMR-2003 de l'UIT), 13/31 (Mise en oeuvre du contrôle régional), 13/33 (Période de transition pour ACAS II et processus de dérogation en Région AFI), 13/83 (Assistance à l'élaboration de procédures GNSS), 13/90 (PNA de base et FASID), 13/96 (Format de la liste des carences) et 13/100 (Adhésion à l'APIRG).

2.3 Au sujet de l'avis du Conseil relatif à la Conclusion 13/83 d'APIRG, l'ASECNA rappelle à la réunion sa disponibilité pour assister les Etats et les prestataires de services qui en expriment le besoin dans l'établissement des procédures d'approche GNSS (NPA, APV-1, APV-2).

Point 3 de l'ordre du jour: EXAMEN ET SUIVI DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS D'APIRG, Y COMPRIS LES RECOMMANDATIONS EN VIGUEUR DE LA 7ÈME RÉUNION RÉGIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (AFI/7)

3.1 La réunion examine la suite donnée aux conclusions et décisions d'APIRG depuis sa 13ème réunion. Elle note les conclusions pour lesquelles suite on a donné suite et énonce de nouveau celles qui sont toujours en vigueur et dont l'action se poursuit. Elle examine par ailleurs les actions en suspens concernant les recommandations de la 7ème réunion régionale de navigation aérienne tenue à Abuja en 1997 et dont il a été question lors de la 11ème réunion. La réunion note les conclusions et décisions pour lesquelles on a donné suite et pour celles qu'elle a identifiées comme étant encore en vigueur.

Point 4 de l'ordre du jour: QUESTIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE**4.1 Exploitation des aérodrômes**

Examen du rapport de la cinquième réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG)

4.1.1 La cinquième réunion du Sous-groupe AOP qui a eu lieu du 26 au 28 mars 2003 à Dakar comptait parmi ces participants, 10 États et 2 Organisations internationales. Lors de cette réunion, qui a pris acte de l'état de mise en oeuvre des services, des installations et équipements d'aérodrome, il fut noté que malgré les progrès significatifs accomplis par plusieurs Etats, il restait, telle que la liste des carences l'indiquait, beaucoup à faire. Voici les principales questions qui ont été abordées:

Lutte contre le risque aviaire

4.1.2 Certains États ont déployé des efforts énormes dans le cadre de la lutte contre le risque aviaire. Les ateliers organisés par les Bureaux régionaux de l'OACI ont obtenu les résultats escomptés. Néanmoins, la réunion est d'avis que quelques États n'ont pas obtenu de résultats probants. Certaines des raisons avancées sont la non-existence d'unités spécifiques de lutte contre le risque aviaire aux aéroports et la délégation de ces activités incluant celles de déléguer des comités de lutte contre le risque aviaire à des agents subalternes et/ou à un personnel inexpérimenté, l'implication de manière insuffisante des communautés voisines ainsi que la mise en place de mesures sans avoir fait au préalable des études ornithologiques et environnementales. La réunion note que certains exploitants rapportent que des impacts d'oiseaux sont survenus avec des appareils de leurs compagnies aériennes et que ces incidents n'ont pas été enregistrés par les aéroports où ils sont survenus. La réunion réaffirme donc la pertinence de la Conclusion 4/1 de la réunion régionale AFI/7 et de la Conclusion 13/1 de la 13ème réunion d'APIRG et formule la conclusion suivante:

CONCLUSION 14 /1 – LUTTE CONTRE LE RISQUE AVIAIRE**Il est conclu que:**

- a) **Les Etats confrontés aux problèmes du risque aviaire doivent mener des études ornithologiques et environnementales pour s'assurer que les méthodes d'effarouchement et de lutte contre le risque aviaire retenues sont adéquates, efficaces et ont un bon rapport coût-efficacité. Une approche coopérative de la part des Etats à la réalisation desdites études devrait être encouragée.**
- b) **Les exploitants d'aéronefs soient encouragés à faire des comptes rendus de tous les impacts d'oiseau à l'exploitant de l'aéroport afin qu'il puisse prendre les mesures nécessaires au niveau dudit aéroport.**

Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLI)

4.1.3 La réunion reconnaît que suite à la création d'autorités autonomes de gestion des aéroports et à la participation progressive du secteur privé à la propriété d'aéroports, des progrès substantiels ont été accomplis dans la mise en oeuvre des spécifications à l'égard des SSLI selon le plan AFI et selon les modalités décrites au Volume 1 de l'Annexe 14.

4.1.4 Cependant plusieurs aéroports de la région AFI situés près de grandes étendues d'eau ou de zones marécageuses n'ont pas d'équipements de sauvetage ni d'équipement de lutte contre les incendies correspondants ni de personnel adéquatement formé. Outre la planification pour l'acquisition de ces équipements, ces États sont encouragés à envisager la conclusion d'accords d'assistance mutuelle avec d'autres établissements ou organismes spécialisés ou avec des communautés locales telles que les communautés de pêcheurs qui sont familiers avec ces zones. En ce qui concerne la formation, la réunion est informée que le Ghana et l'ASECNA (à Douala, Cameroun) se sont dotés d'équipements servant à la formation des pompiers qui pourraient servir à d'autres États. A la lumière de ce qui précède, la réunion formule la conclusion suivante:

CONCLUSION 14/2 – SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE EN ENVIRONNEMENT DIFFICILE

Il est conclu que:

- a) Les Etats s'assurent que les aéroports situés près de grandes étendues d'eau ou de marécages sont dotés de matériel approprié de sauvetage et de lutte contre l'incendie ainsi que de personnel dûment formé ou, le cas échéant, concluent des accords d'assistance mutuelle avec des organismes spécialisés en la matière.**
- b) L'OACI élabore et met à la disposition des Etats des éléments indicatifs appropriés et liés aux opérations et aux équipements de sauvetage en environnement difficile.**

Plan d'urgence d'aérodrome (AEP)

4.1.5 La réunion constate, à partir de l'état de mise en oeuvre de cette spécification dans la Région AFI, qu'il faudrait travailler davantage. Il est rappelé aux États qu'avec l'entrée en vigueur de la nouvelle spécification pour la certification des aérodromes en novembre 2003, l'élaboration d'un plan d'urgence assorti d'un mécanisme de mise à jour et d'un programme de mise à l'épreuve à intervalles réguliers deviendra une condition préalable de certification. En outre, la réunion note que le Ghana a acquis un kit d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés pour un avion de type B747. Ayant noté qu'une des principales causes de la mise en oeuvre inadéquate de cette spécification était l'absence d'une autorité chargée de coordonner l'élaboration du plan d'urgence, sa mise à l'épreuve et son actualisation. La réunion formule par conséquent la conclusion suivante:

CONCLUSION 14 /3 – DESIGNATION D'UN COORDONNATEUR NATIONAL POUR LA PLANIFICATION D'URGENCE D'AERODROME

Il est conclu que les Etats désignent un Coordonnateur national attitré pour la planification d'urgence aux aéroports dont la responsabilité, avec le concours d'un comité restreint, sera de s'assurer que les plans d'urgence sont actualisés et testés à intervalles réguliers.

Certification des aérodromes

4.1.6 Les États de la région avancent lentement dans la mise en oeuvre de la spécification de certification des aérodromes. Quelques Etats se sont inspirés du Manuel de l'OACI contenant des lignes directrices en la matière. Certains Etats ont participé à la réunion/atelier organisée à Dakar du 13 au 15 mars 2003 sous l'égide de l'OACI. Les participants ont été informés qu'un deuxième atelier était prévu à Nairobi du 22 au 24 juillet 2003. Le Groupe est d'avis que le personnel intervenant dans le processus de certification, en particulier, les inspecteurs et les auditeurs devraient recevoir une formation appropriée par souci de cohérence et d'objectivité. Aux fins d'uniformité, la formation dispensée devrait être conforme à un programme de formation que l'OACI pourrait élaborer et mettre à la disposition des Etats. La réunion formule en conséquence la conclusion suivante:

CONCLUSION 14 /4 – CERTIFICATION DES AERODROMES

Il est conclu que:

- a) **les Etats qui ne l'auraient pas encore fait, prennent toutes dispositions utiles pour élaborer un plan d'action afin de se conformer à la spécification relative à la certification d'aérodrome et ce, conformément au paragraphe 1.3 de l'Annexe 14, Volume 1 ; et**
- b) **les Etats s'assurent que le personnel devant intervenir dans le processus de certification, en particulier les auditeurs et inspecteurs d'aérodrome, reçoive une formation appropriée.**

Incidence des nouveaux avions de plus grandes dimensions (NLA) sur les aérodromes de la région AFI

4.1.7 La réunion note le débat engagé au niveau du Sous-groupe au moment d'examiner le rapport de l'Equipe de travail sur les nouveaux avions de plus grandes dimensions (NLA/TF) qui s'est réunie à Dakar les 24 et 25 mars 2003. La réunion est informée que jusqu'ici seules l'Afrique du Sud (Johannesburg et Cape Town) et la France, Ile de la Réunion (Saint-Denis) avaient reçu des indications claires de la part des compagnies aériennes souhaitant exploiter les NLA, en particulier l'Airbus A380 devant entrer en exploitation commerciale au cours du premier trimestre de 2006. Il a été cependant convenu que des enquêtes complémentaires seraient menées pour avoir une idée exacte des besoins futurs.

4.1.8 Le Groupe note les incidences des nouveaux avions de plus grandes dimensions sur les caractéristiques physiques des aérodromes et met en évidence le besoin de planifier à moyen et à long terme et d'effectuer des études appropriées pour évaluer les capacités des aéroports actuels d'accueillir ce type d'appareils.

4.1.9 La réunion note aussi l'évaluation de l'incidence sur les spécifications en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie, en particulier les spécifications relatives au sauvetage compte tenu de la capacité élevée en nombre de passagers et de l'existence de deux ponts chargés sur toute la longueur. De la même façon, la réunion reconnaît que tels avions exigeraient que les plans d'urgence d'aérodrome soient revus, en gardant à l'esprit la capacité en passagers et par conséquent le nombre élevé de victimes possibles en cas d'accident. Ainsi, il faut s'assurer que des équipements adéquats sont disponibles et que des ressources adéquates sont mises à disposition, notamment des équipements appropriés d'enlèvement d'avions du type NLA accidentellement immobilisés.

4.1.10 La réunion reconnaît aussi que l'exploitation des NLA aurait une incidence considérable sur les installations terminales et les équipements connexes tant du côté piste que du côté ville et que les aéroports susceptibles de recevoir des NLA devraient effectuer une évaluation minutieuse pour maintenir des niveaux de prestations de service acceptables aux passagers en tenant compte des coûts. Par conséquent, la réunion adopte la conclusion suivante:

CONCLUSIONS 14/5 – INCIDENCE DES NOUVEAUX AVIONS DE PLUS GRANDES DIMENSIONS SUR LES AERODROMES DE LA REGION AFI

Il est conclu que:

- a) **les Etats, avec le concours de l'OACI, mènent une enquête sur les besoins des compagnies aériennes afin d'identifier les aéroports censés accueillir les nouveaux avions gros porteurs à moyen et à long terme. Qu'il soit demandé à l'IATA d'appuyer et d'aider les Etats en ce sens.**
- b) **les Etats qui envisagent de construire des nouveaux aéroports, puissent dans la mesure du possible, acquérir suffisamment de terrain pour les besoins du code 4F et élaborer des plans de développement à moyen et à long terme.**

- c) **les Etats continuent de suivre tous faits nouveaux à cet égard et se tiennent ainsi au courant des normes et pratiques recommandées élaborées et approuvées par l'OACI aux fins de mise en oeuvre.**
- d) **les Etats commencent à planifier la formation du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie afin qu'ils puissent se conformer aux spécifications des nouveaux avions gros porteurs.**
- e) **les aéroports identifiés comme pouvant accueillir les nouveaux avions gros porteurs évaluent leurs infrastructures ainsi que leurs services et ressources humaines afin de déterminer les mesures requises pour l'exploitation de ces types d'appareils.**
- f) **les Etats qui prévoient de construire des nouveaux aéroports envisagent la construction, dès la première phase, de certaines installations requises au titre du code F (conduits souterrains, ponts, structures de chaussées) pour éviter toutes démolitions ultérieures éventuelles et leurs conséquences.**

4.2 Télécommunications

Examen du rapport de la sixième réunion du Sous-groupe Communications

4.2.1 Le Groupe APIRG examine le rapport de la sixième réunion du Sous-groupe Communications (COM/SG/6) qui s'est tenue à Nairobi du 24 au 26 septembre 2002.

Analyse critique du RSFTA

4.2.2 La réunion prend connaissance de l'analyse critique du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) actuel effectuée par le Sous-groupe Communications et convient que les facteurs ci-après limitent l'efficacité de ce réseau dans la Région AFI:

- a) la non-mise en oeuvre de circuits RSFTA principaux requis au Plan AFI, à savoir Alger/Niamey, Brazzaville/Nairobi, Johannesburg/ASIA-PAC et Johannesburg/SAM, et d'un certain nombre de circuits tributaires;
- b) la faible disponibilité des circuits existants, souvent inférieure à la spécification de 97% (cf. Recommandation 9/3 de la réunion régionale AFI/7);
- c) la faible vitesse de transmission des circuits principaux : Addis Abeba/Nairobi, Addis Abeba/Niamey, Addis Abeba/MID, Le Caire/MID, Le Caire/Tunis, Alger Casablanca, Johannesburg/Nairobi et Nairobi/ASIA;
- d) la faible utilisation de protocoles orientés bits;
- e) la large utilisation de la technologie analogique;
- f) des temps d'acheminement trop longs par rapport aux spécifications de 5 minutes (messages de haute priorité) et de 10 minutes (pour les autres messages);

- g) l'incompatibilité des réseaux de télécommunications par satellite sous-régionaux utilisant quatre segments spatiaux différents; et
- h) les facteurs humains.

Mesures correctives

4.2.3 Sur la base des facteurs limitatifs ci-dessus, la réunion identifie les circuits à problèmes et convient des mesures correctives ci-après:

Amélioration des circuits du RSFTA

4.2.4 Les Etats et Organisations concernés devraient mettre en œuvre les Conclusions d'APIRG 12/13 sur l'augmentation de la vitesse de transmission, 13/10 sur l'introduction de protocoles de communication orientés bits et 13/12 sur l'organisation de séminaires/ateliers sur le réseau des télécommunications aéronautiques (ATN), y compris les concepts et techniques de transmission de données.

Recours aux réseaux publics de données et aux réseaux numériques à intégration de services pour la mise en œuvre ou la mise à niveau des circuits principaux

4.2.5 La réunion note que certains Etats ont mis au point des réseaux publics de données (RPD) et des réseaux numériques à intégration de services (RNIS), et suggère le recours à de tels réseaux a) lorsque les performances, la disponibilité et le rapport coût-efficacité sont manifestement équivalents ou supérieurs à ceux d'un circuit spécialisé b) pour pallier l'interruption temporaire des circuits spécialisés c) lorsque le trafic ne justifie pas l'utilisation d'un circuit spécialisé. Elle demande au Secrétariat de mener une enquête sur la disponibilité et sur les coûts d'utilisation des RPD et des RNIS dans la Région AFI.

4.2.6 La réunion se rappelle la Recommandation 14/20 d'AFI préconisant notamment le recours aux réseaux publics sous réserve d'un rapport coût-efficacité favorable, et est d'avis que l'utilisation de ces réseaux pourrait être envisagée par les Etats éprouvant des difficultés à mettre en œuvre les circuits principaux Alger/Niamey, Brazzaville/Nairobi, Johannesburg/ASIE-PAC et Johannesburg/SAM, ou à améliorer la vitesse de transmission des circuits principaux, comme par exemple les circuits principaux de faible vitesse Addis Ababa/Nairobi, Addis Ababa/Niamey, Addis Ababa/MID, Alger/Casablanca, Le Caire/Nairobi, Le Caire Tunis, Johannesburg/Nairobi et Nairobi/ASIA. La décision et la conclusion ci-après ont été adoptées en conséquence:

DÉCISION 14/6 – ENQUÊTE SUR LA DISPONIBILITÉ ET LES COÛTS D'UTILISATION DES RÉSEAUX PUBLICS DE DONNÉES (RPD) ET DES RÉSEAUX NUMÉRIQUES À INTÉGRATION DE SERVICES (RNIS)

Il est conclu que le Secrétariat entreprenne une enquête sur la disponibilité et sur les coûts d'utilisation des réseaux publics de données et des réseaux numériques à intégration de services dans la région AFI.

CONCLUSION 14/7 – RECOURS AUX RÉSEAUX PUBLICS DE DONNÉES (RPD) OU AUX RÉSEAUX NUMÉRIQUES À INTÉGRATION DE SERVICES (RNIS) POUR LES BESOINS DU RSFTA

Il est conclu que lorsque c'est possible, les Etats envisagent l'utilisation des réseaux publics de données (RPD) ou des réseaux numériques à intégration de services (RNIS):

- a) lorsque les performances, la disponibilité et le rapport coût-efficacité sont manifestement équivalents ou supérieurs à ceux d'un circuit spécialisé.**
- b) pour pallier l'interruption temporaire des circuits spécialisés ; et**
- c) lorsque le trafic ne justifie pas l'utilisation d'un circuit spécialisé.**

Inclusion d'un circuit bilatéral existant au plan du RSFTA

4.2.7 La réunion est informée du bon fonctionnement et du rendement satisfaisant du circuit RSFTA bilatéral Caire/Tripoli, elle convient donc de l'inclure au Plan RSFTA rationalisé de la Région AFI.

Spécifications de mise en œuvre et suivi du temps d'acheminement du RSFTA

4.2.8 La réunion convient des spécifications à prendre en compte lors de la mise en œuvre ou de l'évaluation des circuits du RSFTA rationalisé de la Région AFI, telles qu'elles figurent à l'Appendice C au présent rapport. Elle rappelle aussi la nécessité pour les Etats d'établir des statistiques trimestrielles sur le temps d'acheminement du RSFTA les 23 janvier, 23 avril, 23 juillet et 23 octobre pour un meilleur suivi des performances. Les conclusions suivantes sont adoptées:

CONCLUSION 14/8 – SPÉCIFICATIONS DE MISE EN OEUVRE DES CIRCUITS DU RSFTA

Il est conclu que lors de la mise en oeuvre des circuits requis au plan RSFTA rationalisé de la région AFI, les Etats tiennent dûment compte des spécifications contenues à l'Appendice C du présent rapport.

CONCLUSION 14/9 – STATISTIQUES RSFTA SUR LE TEMPS D'ACHEMINEMENT

Il est conclu que, pour permettre une évaluation régulière des performances du RSFTA, les Etats/Organisations établissent pour leurs centres RSFTA des statistiques trimestrielles sur les temps d'acheminement les 23 janvier, 23 avril, 23 juillet et 23 octobre, en utilisant le format de compte rendu figurant en Appendice D au présent rapport.

Utilisation du réseau Internet pour des applications non critiques

4.2.9 La réunion est d'avis que les Etats éprouvant des difficultés pour mettre en oeuvre et entretenir leurs moyens de communications devraient utiliser le réseau Internet lorsqu'il est disponible, pour effectuer les échanges de données dans le cadre d'applications non critiques, sous réserve d'accords à un niveau approprié des services à négocier avec les fournisseurs de services Internet. Par ailleurs, la réunion est informée qu'à la dixième réunion de sa 162ème Session tenue le 4 mars 2003, la Commission de la navigation aérienne est convenue de la création d'un groupe d'étude dénommé *Groupe d'étude sur l'utilisation du réseau public Internet (AUPASG)*

dont l'objet est d'aider l'OACI à entreprendre des études nécessaires et d'élaborer des lignes directrices sur l'utilisation du réseau Internet aux fins d'applications aéronautiques en prenant en compte la fiabilité, l'accessibilité, l'intégrité et les impératifs de sécurité. La conclusion ci-après est adoptée:

CONCLUSION 14/10 – UTILISATION DU RÉSEAU INTERNET

Il est conclu que selon l'élaboration des lignes directrices formulées par l'OACI sur l'utilisation du réseau Internet à des fins aéronautiques, les Etats ayant des difficultés à mettre en oeuvre ou à entretenir les installations requises au plan RSFTA rationalisé de la région AFI envisagent l'utilisation du réseau Internet lorsqu'il est disponible, particulièrement pour les échanges de données dans le cadre d'applications non critiques (messages relatifs à la régularité des vols ou administratifs, par exemple).

Examen des carences affectant le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) dans la Région AFI.

4.2.10 La réunion examine les performances et l'état de mise en oeuvre du RSFTA dans la région AFI et actualise la liste des carences du RSFTA. Elle prend en note les efforts que les Etats ont fournis à maintenir ou à relever le niveau de disponibilité des circuits RSFTA. La réunion est informée que l'Afrique du Sud a installé une station VSAT sur le réseau CAFSAT à Johannesburg et que la mise en oeuvre des circuits AFS AFI/SAM était en attente de l'installation de stations CAFSAT similaires en Argentine et au Brésil.

Examen de l'état de mise en oeuvre et des performances du réseau des communications en phonie directe entre services de la circulation aérienne (ATS/DS) dans la région AFI; identification des carences et mesures tendant à y remédier.

4.2.11 La réunion examine les efforts déployés pour la mise en oeuvre des circuits ATS/DS depuis la 13ème réunion d'APIRG. Elle note que 12 circuits ATS/DS ont été mis en oeuvre par 11 Etats tandis que 3 Etats n'ont assuré la mise en oeuvre d'aucun des 10 circuits ATS/DS requis. Sur l'ensemble des 205 circuits ATS/DS inscrits au plan de navigation aérienne AFI, 54 circuits n'ont pas été mis en oeuvre, soit 26,6 % des circuits requis.

4.2.12 La réunion actualise également la liste des carences dans le domaine ATS/DS dans la région AFI.

Communications entre les FIR Accra, Brazzaville, Dakar Océanique, Kano, Kinshasa et Luanda

4.2.13 La réunion observe que de sérieux problèmes de communications se posent entre les FIR Accra, Brazzaville, Dakar Océanique, Kano, Kinshasa et Luanda, et convient de la nécessité d'une réunion de coordination ATS/COM entre toutes les parties intéressées, à tenir dans les meilleurs délais sous l'égide de l'OACI. Cette réunion devra particulièrement considérer l'utilisation de la technologie VSAT sur la base des propositions préconisées par la 6ème réunion du Sous-groupe COM visant à répondre aux besoins du service fixe aéronautique entre ces FIR. La conclusion ci-après est adoptée:

CONCLUSION 14/11 – RÉUNION DE COORDINATION ATS/COM ENTRE LES FIR ACCRA, BRAZZAVILLE, DAKAR OCÉANIQUE, KANO, KINSHASA ET LUANDA

Il est conclu que l'OACI organise de toute urgence une réunion de coordination ATS/COM entre les FIR Accra, Brazzaville, Dakar océanique, Kano, Kinshasa et Luanda, en associant toutes les parties intéressées.

Derniers développements et intégration des réseaux de télécommunications aéronautiques par satellite

4.2.14 La réunion est informée des derniers développements au sujet des réseaux de télécommunications aéronautiques par satellite intéressant la Région AFI, notamment la numérisation complète du réseau AFISNET au Ghana, Nigéria, à l'ASECNA et la FIR Roberts, de l'intégration du Burundi au réseau SADC par l'ATNS (Afrique du Sud) et l'ASECNA, de l'interconnexion des réseaux AFISNET et SADC qui a permis la mise en œuvre du circuit principal RSFTA Brazzaville/Johannesburg et d'autres circuits tributaires, de l'intégration de l'Afrique du Sud au réseau CAFSAT, et de l'état d'avancement encourageant du projet NAFISAT visé par la Conclusion 13/15 d'APIRG, pour lequel 9 des 16 Etats concernés ont déjà confirmé leur participation.

4.2.15 La réunion rappelle la Conclusion 13/11 du Groupe APIRG sur l'intégration des réseaux de télécommunications par satellite sous-régionaux (réseaux VSAT). Sur la base des informations fournies à la réunion par INTELSAT concernant le satellite IS 10-02@359° et ses avantages en termes de couverture et de bande passante, le Groupe approuve la consolidation des réseaux VSAT sous-régionaux sur ce satellite qui devra être opérationnel en mai 2004. En conséquence, la réunion invite à nouveau les administrations et organisations gestionnaires de ces réseaux VSAT à se réunir avec INTELSAT de toute urgence sous l'égide de l'OACI, en vue de définir un plan de transition coordonné et d'activités connexes. La conclusion ci-après est adoptée:

CONCLUSION 14/12 – REUNION DE PLANIFICATION SUR L'INTEGRATION DES RESEAUX VSAT AU PLAN SOUS-REGIONAL

Il est conclu que soit convoquée de toute urgence sous l'égide de l'OACI une réunion entre Intelsat et les administrations/organisations gestionnaires des réseaux VSAT sous-régionaux pour s'entendre sur les questions liées à leur intégration et convenir d'un plan de transition coordonné.

Nécessité de spécifications de performance pour les services ATN loués

4.2.16 La réunion note que des Etats font de plus en plus appel à des prestataires de services commerciaux de communications, et reconnaît la nécessité de définir un ensemble de spécifications de performance et de critères de qualité de service des réseaux à l'intention des prestataires de services ATS et des exploitants d'aéronefs lorsqu'ils louent des services ATN (au niveau des sous-réseaux ou de bout-en-bout) auprès de ces prestataires de services de communications. Elle note en outre que l'élaboration de telles spécifications figure déjà dans le programme de travail du groupe d'experts techniques de l'OACI sur les télécommunications aéronautiques (ACP).

Architecture du plan de routage et description du réseau sol - sol de l'ATN

4.2.17 La réunion note que les travaux du Sous-groupe Communications sur la planification du réseau de télécommunications aéronautiques (ATN) se poursuivent. Elle convient que la mise en œuvre de l'ATN dans la Région AFI pourra nécessiter une importante activité de planification de la transition à partir du RSFTA, et qu'il est nécessaire de disposer de renseignements précis sur les plans des Etats concernant les applications sol – sol de l'ATN (AIDC et AMHS). Les décisions et conclusions ci-après sont formulées:

DÉCISION 14/13 – CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE DES COMMUNICATIONS DE DONNÉES ENTRE INSTALLATIONS ATS (AIDC)

Il est conclu que le Sous – groupe ATS/AIS/SAR d'APIRG soit chargé de la collecte des renseignements nécessaires sur les calendriers des Etats relatifs à la mise en œuvre des communications de données entre installations ATS (AIDC).

CONCLUSION 14/14 – RENSEIGNEMENTS SUR LES PROJETS DES ETATS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTÈME DE MESSAGERIE ATS (AMHS)

Il est conclu que le Secrétariat mène une enquête sur les projets des Etats quant à la mise en œuvre de l'application AMHS devant s'appuyer sur l'infrastructure de l'ATN.

Examen de l'état de mise en oeuvre et des performances du service mobile aéronautique (SMA)

4.2.18 La réunion examine l'état de mise en oeuvre et les performances du service mobile aéronautique dans la région AFI, et procède à la mise à jour de la liste des carences du SMA.

Extension de la couverture VHF

4.2.19 La réunion note les efforts déployés récemment par les Etats dans les FIR Antananarivo, Mauritius et Niamey, et les projets en cours dans les FIR Brazzaville, Dakar Océanique, Dar-es-Salaam, Entebbe, Luanda, Lusaka, Lilongwe, N'Djamena et Niamey, en vue d'étendre la couverture VHF sur les routes ATS à l'aide de stations VHF déportées et ce, conformément à la Recommandation 5/12 de la 7ème réunion régionale de navigation aérienne (AFI/7). Elle est par ailleurs informée des dispositions en cours en vue de la mise en œuvre d'une station VHF déportée de la FIR Dakar Océanique à installer au Cap-Vert, et encourage les Etats concernés à accélérer le processus de mise en œuvre. La réunion est d'avis que l'exécution diligente des projets en cours entraînerait des progrès significatifs ainsi qu'une amélioration sensible des communications du SMA. Elle note par ailleurs qu'à la demande du Sous-groupe Communications, le Secrétariat est en train de coordonner une enquête en vue de l'édition d'une carte sur la couverture VHF dans la Région.

4.2.20 En outre, la réunion rappelle que les Etats doivent coordonner la mise en œuvre de nouvelles stations aéronautiques avec les bureaux régionaux de l'OACI afin de s'assurer du respect des critères d'espacement géographique, conformément aux procédures établies.

Enquêtes sur les carences relevées par les exploitants

4.2.21 L'attention de la réunion est appelée sur la nécessité, pour les Etats, de donner suite aux comptes rendus des usagers sur les carences relatives aux communications, et de désigner leurs points focaux de contact à cet effet. Elle invite par ailleurs les Etats à émettre un NOTAM chaque fois qu'un moyen de télécommunication n'est pas pleinement opérationnel.

Enquête de l'IFALPA sur les communications du service mobile aéronautique

4.2.22 La réunion est informée d'une contribution positive de l'IFALPA à travers une grande enquête effectuée entre 2001 et 2002 sur les communications du service mobile aéronautique (SMA) ((VHF, HF). Elle note que cette enquête fait ressortir que certaines FIR utilisent de moins en moins la HF.

Service de radionavigation aéronautique (ARNS)

4.2.23 La réunion note les progrès réalisés dans le service de radionavigation aéronautique (ARNS) depuis sa dernière réunion (APIRG/13) (20 aides radio ont été mises en oeuvre), et procède à la mise à jour des carences dans ce domaine.

Préparatifs pour la CMR– 2003 de l'UIT

4.2.24 La réunion est informée des activités préparatoires qui ont été menées dans la Région en vue de la Conférence Mondiale des Radiocommunications de l'UIT de 2003 (CMR-2003) (Genève, Suisse, 9 juin - 4 juillet 2003). La réunion convient que les Etats devront désigner des points focaux de contact pour assurer la coordination des questions relatives aux CMR de l'UIT, tout en notant que certains Etats l'ont déjà fait, elle encourage le maintien d'une liaison permanente avec les autorités nationales de régulation des télécommunications. Le Groupe reconnaît en outre la nécessité d'organiser des séminaires sur la réglementation et la gestion du spectre des radiofréquences, aux termes de la Résolution 20 de la CMR-2000. Les conclusions ci-après sont formulées:

CONCLUSION 14/15 – POINTS FOCaux POUR LA PRÉPARATION DES CMR DE L'UIT

Il est conclu que les Etats qui ne l'auraient pas encore fait, désignent au sein de leurs administrations les points focaux pour la préparation des CMR de l'UIT.

CONCLUSION 14/16 – NÉCESSITÉ D'UNE LIAISON PERMANENTE AVEC LES SERVICES OFFICIELS DE REGULATION DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

Il est conclu que les administrations aéronautiques maintiennent une liaison permanente avec les services officiels chargés de la régulation des télécommunications pour tisser des liens et faciliter la préparation des CMR.

CONCLUSION 14/17 – SÉMINAIRES SUR LA RÉGLEMENTATION ET LA GESTION DU SPECTRE DES RADIOFRÉQUENCES

Il est conclu que l'OACI explore les voies et moyens de mettre en œuvre les aspects de la Résolution 20 de la CMR-2000 de l'UIT concernant l'organisation des séminaires sur la réglementation et la gestion du spectre des radiofréquences.

Futur programme de travail et composition du Sous-groupe Communications (COM)

4.2.25 La réunion adopte le futur programme de travail et la composition du Sous-groupe Communications suivant la proposition de la 6ème réunion dudit Sous-groupe. Le programme de travail du Sous-groupe COM doit également comporter le suivi du travail effectué par MIDANPIRG sur le projet égyptien NAVISAT en coordination avec le Sous-groupe CNS/ATM/IC/SG, l'harmonisation des méthodes de travail, des procédures de coordination et le suivi des télécommunications aéronautiques.

4.3 Gestion du trafic aérien

Examen du rapport de la 7ème réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR (ATS/AIS/SAR/SG/7)

4.3.1 La réunion prend connaissance du rapport de la 7ème réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR tenue au Bureau régional de l'OACI de l'Afrique orientale et australe à Nairobi du 14 au 18 octobre 2002. Elle examine les principales questions ci-après:

Examen du réseau de routes ATS

4.3.2 Le Sous-groupe examine de manière approfondie l'état de mise en œuvre du réseau des routes de ATS de base, notamment les routes RNAV inscrites au plan AFI de navigation aérienne de l'OACI (Doc 74/27)- Tableau ATS 1, Cartes ATS2 et ATS3 afin:

- a) d'identifier les besoins en routes additionnelles;
- b) d'identifier les tronçons des routes dont il faut modifier le tracé;
- c) d'identifier les routes qui peuvent être supprimées au plan de navigation aérienne;
- d) d'identifier les routes non mises en oeuvre et fixer une date limite pour leur mise en oeuvre effective.

4.3.3 Le Sous-groupe a identifié le besoin de deux nouvelles routes ATS, à savoir:

- Geneina-Port Sudan (RNAV); et
- Cotonou-Malabo.

4.3.4 Le Sous-groupe a également établi un tableau pour toutes les routes non mises en oeuvre et a convenu qu'il sera demandé aux Etats d'assurer leur mise en oeuvre au plus tard à la date AIRAC du 10 juin 2004. A la lumière de ce qui précède, les conclusions ci-après ont été formulées:

CONCLUSION 14/18 – AMENDEMENT DU TABLEAU ATS-1 DU PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE AFI

Il est conclu que le Tableau ATS 1 du PNA AFI soit amendé pour inclure une spécification pour les routes ATS:

- a) Geneina-Port Sudan (RNAV)
- b) Cotonou-Malabo.

CONCLUSION 14/19 - MISE EN OEUVRE DES ROUTES ATS, Y COMPRIS LES ROUTES RNAV

Il est conclu que les Etats qui ne l'auraient pas encore fait, mettent en oeuvre au plus tôt et en tout état de cause avant la date AIRAC du 10 juin 2004 les routes ATS de leurs FIR tel qu'il ressort de l'Appendice E au présent rapport.

Mise en oeuvre du service de contrôle de la circulation aérienne

4.3.5 La réunion note avec préoccupation que la mise en oeuvre du contrôle régional a été très lente. Ainsi, elle a jugé utile de proroger la date limite de mise en oeuvre à la date AIRAC du 10 juin 2004. A la lumière de ce qui précède, la réunion formule la conclusion ci-après:

CONCLUSION 14/20 – MISE EN OEUVRE DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Il est conclu que les Etats qui ne l'auraient pas encore fait mettent en oeuvre un service de contrôle de la circulation aérienne le long de toutes les routes ATS-1 figurant dans le Tableau ATS-1 du plan AFI de navigation aérienne au plus tôt, en tout état de cause avant la date AIRAC du 10 juin 2004 selon l'esprit de la Recommandation 5/21 de la 7ème réunion régionale de navigation aérienne (AFI/7).

Examen du rapport de la première réunion de l'équipe de travail sur le RVSM/RNA/RNP

4.3.6 La réunion est saisie du rapport de la réunion de l'Equipe de travail sur le RVSM/RNA/RNP tenue les 17 et 18 juin 2002. Ce rapport a fait l'objet d'un examen de la part du Sous-groupe ATS/AIS/SAR lors de sa 7ème réunion et au nombre des points traités, il y avait l'élaboration d'un plan d'action AFI de mise en oeuvre du RVSM/RNAV/RNP. La réunion est informée qu'en raison des contraintes de temps, il n'a pas été possible de mener à bien toutes les tâches assignées. Il est rappelé que la mise en oeuvre du RVSM dans la région AFI doit être abordée de façon pragmatique du fait qu'il existe d'autres préalables liés à la mise en oeuvre du CNS/ATM qu'il fallait résoudre, notamment l'amélioration des circuits ATS/DS, la couverture VHF, l'ACAS, etc. Il est noté également qu'il avait été prévu que le RVSM soit mis en oeuvre dans les zones d'interface avec d'autres régions adjacentes telles que le couloir EUR/SAM (24 janvier 2002), l'Egypte et le reste de la région MID (23 novembre 2003). L'on estime que dans le cadre de l'Equipe de travail RVSM/RNAV/RNP, d'autres espaces aériens choisis pourraient être identifiés. La réunion est convaincue qu'avant d'introduire le RVSM en espace aérien AFI continental, il faudrait veiller à l'élaboration d'une stratégie de mise en oeuvre du RVSM/RNAV/RNP pour la région AFI.

4.3.7 Concernant la Conclusion 13/85 de la 13ème réunion d'APIRG (Mise en oeuvre initiale du RVSM dans la région AFI), la réunion reconnaît que la Commission de navigation aérienne avait pris acte de la conclusion à condition qu'une évaluation du besoin du RVSM et une stratégie de mise en oeuvre comprenant une évaluation formelle du risque et l'amorce d'un processus de gestion de la sécurité, seraient communiquées à l'OACI afin de s'assurer qu'un niveau acceptable de sécurité serait atteint et maintenu. A la lumière de ce qui précède, la conclusion ci-après est adoptée:

CONCLUSION 14/ 21 – MISE EN OEUVRE DU RVSM DANS LA RÉGION AFI

Il est conclu que:

- a) l'Equipe de travail sur la mise en oeuvre du RVSM finisse d'élaborer une stratégie globale de mise en oeuvre en prenant en compte du travail accompli jusqu'à ce jour, des travaux effectués par les groupes d'experts (RGSP, NATSPG, EUROCONTROL, réunion SAT et MECMA) ainsi que des éléments contenus dans l'Appendice F et ce, dès que faire se peut et en tout état de cause avant le 31 décembre 2003;**
- b) la stratégie de mise en oeuvre soit diffusée aux Etats et aux organisations internationales concernées pour avis, qui devrait être donné avant le 31 mars 2004;**
- c) les Etats fassent tout ce qui est en leur pouvoir pour mettre en oeuvre le RVSM dans les espaces aériens choisis à la date du cycle AIRAC de janvier 2005, concomitamment avec la région CAR/SAM;**
- d) une réunion informelle de coordination de la mise en oeuvre soit convoquée en septembre 2004 pour trancher définitivement cette question de mise en oeuvre du RVSM.**

Examen du rapport de la 2ème réunion de l'Equipe de travail sur la gestion de l'espace aérien

4.3.8 La réunion note que le Sous-groupe ATS/ AIS/ SAR avait examiné le rapport de la 2ème réunion de l'Equipe de travail ASM/ TF/2 concernant l'organisation de l'espace aérien ATS dans la région selon l'ordre du jour ci-après: Organisation de l'espace aérien, établissement et identification des points de compte rendu significatifs et assignation des codes d'indicatifs à 5 lettres correspondant à ces points et mise en oeuvre de la séparation longitudinale de 10mn et l'élaboration d'une carte ATM1 pour le document FASID. Il est noté qu'il y a eu progrès dans l'identification et la désignation des codes indicatifs à 5 lettres aux points d'intersection. La réunion note que le problème de mise en oeuvre de la route RNAV UM114 n'est pas encore résolu. La réunion

est informée que le groupe de travail AFI sur l'analyse des incidents annuels n'a constaté aucun incident qui pourrait être imputable à la mise en oeuvre de la séparation longitudinale de 10 minutes. La plupart des incidents étaient imputables aux procédures ATS inadéquates et aux communications fixes et mobiles de piètre qualité. Il est noté qu'une meilleure couverture VHF contribue à améliorer la capacité et la sécurité. L'on a noté avec plaisir la convocation par les Bureaux régionaux de l'OACI des réunions de coordination ATS pour l'amélioration de services de circulation aérienne entre FIR. A la lumière de ce qui précède, la réunion adopte les conclusions suivantes:

CONCLUSION 14/22 – MISE EN OEUVRE DE LA ROUTE RNAV UM 114

Il est conclu que les organes ATS du Ghana mettent en oeuvre et délèguent aux autorités ATS de Kano-Lagos le tronçon de route UM 114 au niveau de leur espace aérien.

CONCLUSION 14/23 – DÉLIMITATION DES LIMITES DES FIR

Il est conclu que l'OACI convoque une réunion entre l'Algérie et la Tunisie dont l'objet est d'harmoniser la publication de leurs AIP respectives quant à la délimitation des limites des FIR conformément aux conclusions de la réunion régionale AFI/7 (Recommandation 5/1, Recommandation 5/9 et à la Conclusion 13/26 de la 13ème réunion d'APIRG.

CONCLUSION 14/24 – MISE EN OEUVRE DU MINIMUM DE SÉPARATION LONGITUDINALE DE 10MN

Il est conclu que:

- a) les Etats qui ne l'auraient pas encore fait mettent en oeuvre de toute urgence un minimum de séparation longitudinale de 10mn en ayant à l'esprit les spécifications de la Conclusion 3/43 de la 3ème réunion d'APIRG et les dispositions PANS/ATM de l'OACI (Doc 4444/501) et le plan AFI des systèmes CNS/ATM (Doc 003);**
- b) l'OACI amende le Document 7030 pour le mettre au diapason du Manuel PANS/ATM (Doc 4444/501);**
- c) l'OACI, à travers ses Bureaux régionaux, assure une bonne coordination avec les régions voisines qui n'ont pas encore mis en oeuvre le minimum de séparation longitudinale de 10 minutes, notamment la région Asie.**

CONCLUSION 14/25 – ETABLISSEMENT D'UNE CARTE ATM1 (PARTIE V, ATM DU FASID AFI)

Il est conclu que le plan d'assignation des codes SSR (carte ATM pour la partie V/ATM FASID figurant à l'Appendice G de ce rapport soit publié dans le FASID AFI.

CONCLUSION 14/26 – CLASSIFICATION DES ESPACES AÉRIENS

Il est conclu que l'OACI accélère la révision de la classification actuelle des espaces aériens par souci de simplification, en vue d'une application uniforme.

Examen du rapport de la 2ème réunion de l'Equipe de travail sur l'automatisation de l'AIS

4.3.9 La réunion est saisie du rapport de la 2ème réunion de l'Equipe de travail sur l'automatisation de l'AIS/MAP tenue à Nairobi du 25 au 27 septembre 2002. La réunion note avec préoccupation que les spécifications de l'OACI liées au domaine AIS/MAP, notamment la production de l'AIS sous une nouvelle présentation, la publication des cartes d'information aéronautique sur le système géodésique mondial(WGS-84), la production de cartes aéronautiques mondiale de l'OACI à l'échelle 1/1 000 000, continuent de constituer un problème dans certains Etats. La réunion est informée qu'il faudrait prêter assistance à ces Etats dans le cadre des projets spéciaux de mise en oeuvre (SIP). La conclusion suivante est ainsi formulée:

CONCLUSION 14/27 – ELABORATION DES PROJETS SPÉCIAUX DE MISE EN OEUVRE (SIP) DANS LE DOMAINE AIS/MAP

Il est conclu que l'OACI entreprenne un projet spécial de mise en oeuvre (SIP) destiné à aider les Etats à produire l'AIP sous une nouvelle présentation, la publication des cartes d'information aéronautique sur le Système géodésique mondial (WGS-84) et la publication des cartes aéronautiques mondiales de l'OACI à l'échelle 1/1 000 000.

Examen de la mise en oeuvre des spécifications de l'OACI dans le domaine des recherches de sauvetage (SAR)

4.3.10 La réunion prend connaissance de l'état de mise en oeuvre des spécifications de l'OACI relatives au service de recherches et sauvetage. Elle note avec préoccupation que la plupart des dispositions n'ont pas été mises en oeuvre depuis nombre d'années et elle est d'avis qu'il faudrait sensibiliser les Etats à la nécessité de prendre les mesures correctives qui s'imposent. Par ailleurs, la réunion est d'avis que l'OACI devrait prêter son concours afin d'améliorer la fourniture des services de recherches et de sauvetage dans la région. Elle formule en conséquence la conclusion suivante:

CONCLUSION 14/28 – ORGANISATION DE SEMINAIRES/ATELIERS REGIONAUX EN MATIERE DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE (SAR)

Il est conclu que l'OACI organise des séminaires/ateliers régionaux en matière de recherches et de sauvetage (SAR) afin de sensibiliser les Etats à la nécessité de prendre toutes dispositions utiles pour mettre en oeuvre les spécifications de l'OACI en matière SAR.

4.3.11 La réunion note avec satisfaction que le projet OACI/CAFAC a été lancé pour s'occuper de ces questions et il est demandé aux Etats concernés de continuer à soutenir cette initiative.

Question en suspens

4.3.12 La réunion note que les questions opérationnelles pertinentes liées aux systèmes CNS/ATM ont fait l'objet d'un examen approfondi par le Sous-groupe CNS/ATM/IC.

4.3.13 La réunion note également les dispositions liées notamment à la planification ATS d'urgence, au compte rendu d'incidents ATS, à l'analyse et aux audits ATS et au maintien de compétences ont été bien examinées. Toutefois, il est jugé utile que les Bureaux régionaux de l'OACI concernés poursuivent leurs efforts en exhortant les Etats à mettre en oeuvre ces dispositions.

Système de gestion de la sécurité en environnement ATM

4.3.14 La réunion rappelle que les dispositions de l'OACI contenues dans l'Annexe 11 et les PANS/ATM (Doc 4444) liées à la gestion de la sécurité en environnement ATM entreront en vigueur le 27

novembre 2003. Il est rappelé que la 11ème Conférence de navigation aérienne se penchera sur cette question. La réunion formule la conclusion ci-après:

CONCLUSION 14/29 – SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ EN ENVIRONNEMENT ATM

Il est conclu que pour améliorer la sécurité, la sûreté et l'efficacité des services de navigation aérienne, les Etats qui ne l'auraient pas encore fait, accélèrent la mise en oeuvre des spécifications de l'OACI relatives aux systèmes de gestion de la sécurité en ayant à l'esprit les dispositions de l'Annexe 11, 2.26 et le Manuel PANS/ATM (Doc 4444).

Concept de "ciel unique" dans la gestion du trafic aérien - Région AFI

4.3.15 Il est porté à la connaissance de la réunion que la première réunion des prestataires de services ATS pour la région Afrique-Océan indien s'est tenue à Dakar du 26 au 28 novembre 2002 et que la Déclaration des Almadies (Dakar) a été adoptée par les prestataires de services ATS pour la région Afrique-Océan indien à cette occasion. Au cours de cette réunion, le concept de "ciel unique" a particulièrement été abordé, ce concept devant se matérialiser par un processus graduel suivant les étapes ci-après:

- a) Harmonisation des procédures et des systèmes de gestion du trafic aérien, y compris les programmes et projets de formation des ressources humaines ;
- b) Rationalisation des zones de services ;
- c) Conclusion d'accords de coopération entre prestataires de services ATS ;
- d) Consolidation d'éventuels modèles de coopération pour la fourniture des services de circulation aérienne en prenant en compte des aspects coûts-avantages, de l'amélioration de la qualité des services et de la disponibilité du système ainsi que du besoin de maintenir un système souple qui répond aux attentes des usagers.

4.3.16 A ce sujet, il est rappelé que la 11ème Conférence de navigation aérienne aura à examiner dans le cadre de ses travaux, le concept opérationnel de l'ATM mondiale qui pourrait un jour suppléer à la politique de "ciel unique". La réunion est d'avis qu'il faudrait poursuivre l'examen de cette question en faisant montre de prudence et qu'il soit demandé à l'OACI de fournir des éléments indicatifs à cet égard. La réunion est par ailleurs informée que conformément au concept de "ciel unique", il serait judicieux d'utiliser la terminologie de l'OACI, à savoir la gestion globale du trafic aérien. A la lumière de ce débat, il est formulé la conclusion ci-après:

CONCLUSION 14/30 – CONCEPT DE "CIEL UNIQUE" DANS LA GESTION DU TRAFIC AÉRIEN- RÉGION AFI

Il est conclu :

- a) **que la vision de la région AFI par rapport à la notion de "ciel unique" soit alignée sur le concept de l'OACI de "gestion globale du trafic aérien"; et**
- b) **qu'il soit demandé à l'OACI de définir le concept de "ciel unique" et de fournir des éléments indicatifs et une orientation aux Etats de la Région AFI en vue d'une mise en oeuvre graduelle du dit concept, en ayant à l'esprit le concept opérationnel de l'ATM mondiale.**

4.3.17 La réunion note avec préoccupation que la mise en oeuvre des spécifications de l'OACI relatives à l'emport et au fonctionnement de l'ACAS et des transpondeurs SSR continue de causer des problèmes aux Etats et cela pourrait compromettre leur sécurité. Il est jugé utile de fournir des éléments indicatifs aux Etats sur ces spécifications. La réunion est informée que l'OACI poursuit l'examen de la question et que les éléments indicatifs pertinents seront disponibles en temps utile. A la lumière de ce qui précède, il est conclu ce qui suit;

CONCLUSION 14/31 – EMPORT ET FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME EMBARQUÉ ANTI-COLLISION (ACAS) ET DU TRANSPONDEUR DE COMPTE RENDU D'ALTITUDE PRESSION

Les Etats qui ne l'auraient pas encore fait, accélèrent la mise en oeuvre de l'emport obligatoire et du fonctionnement d'ACAS II et de l'emport et le fonctionnement de transpondeurs de compte rendu d'altitude pression par les aéronefs conformément à l'Annexe 6 de l'OACI, première partie, paragraphes 6.18 et 6.19, Annexe 6,, deuxième partie, paragraphe 6.13.1, Annexe 10 Vol. IV, Doc 8168, Volume I, partie VIII et PANS/ATM(Doc 4444), Chapitre 8, paragraphe 8.5.

Réunion de coordination ATS

4.3.18 Lors du débat, le Soudan demande que l'OACI convoque une réunion de coordination avec les Etats adjacents afin de faciliter la conclusion de lettres d'accord ATS.

Système COSPAS-SARSAT

4.3.19 Se référant aux décisions du Conseil COSPAS-SARSAT relatives à l'arrêt progressif du traitement par COSPAS-SARSAT des balises de détresse émettant sur 121.5 Mhz, la délégation de la CAFAC a appelé l'attention de la réunion sur les conséquences de cette décision sur les services SAR en Afrique. La CAFAC a par ailleurs souligné la nécessité pour les Etats de la région AFI de prendre toutes les mesures nécessaires afin d'assurer une transition harmonieuse vers le nouveau système d'alerte de COSPAS-SARSAT. Il est noté que ce système serait exclusivement basé sur les balises de détresse émettant sur 406 Mhz à compter de 2009.

4.4 Météorologie aéronautique

Examen du rapport de la sixième réunion du Sous-groupe Météorologique (MET/SG/6)

Introduction

4.4.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe APIRG examine le rapport de la sixième réunion du Sous-groupe MET tenue à Nairobi, du 21 au 23 mai 2002.

Le WAFS dans la Région AFI

4.4.2 La réunion note la suite donnée par l'OACI et l'Etat fournisseur du SADIS à la Conclusion 13/63 de la 13ème réunion d'APIRG sur la formation en matière d'utilisation des codes GRIB et BUFR. Il est également noté que deux séminaires ont été organisés pour les Etats AFI par les bureaux régionaux de Dakar et Nairobi en mars 2002 et février 2003 respectivement.

4.4.3 La réunion est par ailleurs d'avis que les Etats devraient acquérir la dernière version du logiciel du poste de travail pour l'utilisation des codes GRIB et BUFR. La conclusion suivante est ainsi formulée:

CONCLUSION 14/32 – ACQUISITION DE LA DERNIÈRE VERSION DU LOGICIEL DE POSTE DE TRAVAIL

Il est conclu que les Etats de la Région AFI soient encouragés à acquérir la dernière version du logiciel de poste de travail auprès des fournisseurs en vue de l'utilisation des codes GRIB et BUFR.

4.4.4 La réunion est informée du transfert des responsabilités du Centre régional de prévisions de zone (RAFC) de Dakar au Centre mondial de prévisions de zone (WAFC) de Londres depuis le 2 janvier 2002 et du transfert des responsabilités du RAFC de Nairobi qui entrerait en vigueur le 13 mai 2002. La réunion note la fermeture de tous les RAFC de la Région AFI aux termes de la Conclusion 12/33 de la 12ème réunion d'APIRG.

4.4.5 La réunion examine également la liste des Etats AFI membres du Groupe d'exploitation du SADIS (SADISOPSG) et note que les membres sont: Côte d'Ivoire, Kenya, Sénégal, Afrique du Sud et l'ASECNA. La question du recouvrement obligatoire des dépenses liées au service du SADIS a été également abordée et la conclusion suivante relative aux principes devant régir la représentation AFI au niveau du groupe SADISOPSG a été formulée:

CONCLUSION 14/33 – COMPOSITION DU GROUPE SUR L'EXPLOITATION DU SADIS (SADISOPSG)

Il est conclu que:

- a) les membres du SADISOPSG doivent être désignés seulement par les Etats utilisant le service du SADIS et qui, de ce fait, participent au mécanisme de recouvrement obligatoire des coûts du SADIS;
- b) sur la base de ce principe, le Groupe SADISOPSG soit formé des membres AFI et organismes ci-après: Afrique du Sud, Côte d'Ivoire, Kenya, Sénégal et ASECNA.

Suite donnée à la 6ème réunion du Groupe SADISOPS

4.4.6 La 6ème réunion de SADISOPSG tenue à Paris du 28 mai au 1er juin 2001 avait adopté les procédures EUR de mise à jour des données OPMET. Comme ces procédures ont fait leurs preuves, la réunion est invitée à proposer que des procédures similaires soient élaborées et introduites dans la Région AFI. La conclusion suivante a été formulée.

CONCLUSION 14/34 – APPLICATION DES PROCÉDURES EUR DE MISE À JOUR DES DONNÉES OPMET

Il est conclu que des procédures similaires à celles de la Région EUR pour la mise à jour des données OPMET soient élaborées et introduites dans la Région AFI.

Tableaux d'évaluation stratégique du SADIS

4.4.7 Aux termes de la Décision 12/35 d'APIRG, les tableaux d'évaluation stratégique du SADIS pour la Région AFI ont été mis à jour par la réunion et dûment transmis à l'Etat fournisseur du SADIS.

Système d'Echange de Bulletins Météorologiques AFI (AMBEX)

4.4.8 La réunion note que suite à l'approbation par le Conseil de l'OACI et par délégation de pouvoirs, la Commission de navigation aérienne, de la Conclusion 13/66 formulée par la 13ème réunion d'APIRG, le Secrétariat a révisé le Manuel AMBEX et introduit les échanges METAR ainsi que certaines améliorations au contenu du Manuel. La réunion souscrit aux changements apportés et formule la décision suivante:

DÉCISION 14/35 – INTRODUCTION DES METAR DANS LES ÉCHANGES AMBEX

Il est conclu que les Etats de la Région AFI soient invités à mettre en oeuvre l'échange des METAR tel qu'il ressort du Manuel AMBEX, 6ème édition.

4.4.9 La réunion examine les besoins de prévisions du type tendance et des prévisions d'aérodromes (TAF) de Port-Gentil au Gabon. Comme les messages METAR et les prévisions de type tendance élaborés par le centre MET de Port-Gentil sont requis par les usagers, la réunion décide d'inclure ce centre dans les échanges AMBEX et dans le Tableau FASID MET 1 A pour les besoins de prévisions de type tendance. La décision suivante est ainsi formulée:

DÉCISION 14/36 – INCLUSION DE PORT-GENTIL DANS LES ÉCHANGES AMBEX ET DANS LE TABLEAU FASID MET 1A POUR LES PRÉVISIONS DE TYPE TENDANCE.

Il est par la présente décidé que l'aérodrome de Port-gentil soit inclus dans les échanges AMBEX et dans le Tableau FASID MET 1A.

Fourniture d'avis de cyclones tropicaux et de cendres volcaniques dans la région AFI:

4.4.10 La réunion reconnaît que les cyclones tropicaux et les cendres volcaniques continuent d'être une menace sérieuse à l'exploitation aérienne. Elle convient que les Etats devraient assurer à leur personnel une formation continue sur les spécifications des Normes et Pratiques recommandées de l'Annexe 3 et sur les procédures connexes et veiller à ce que les moyens de communication soient en tout temps opérationnels.

Carences dans le domaine de la météorologie

4.4.11 La réunion passe en revue et met à jour la liste des carences dans le domaine de la météorologie sur la base de la méthodologie adoptée par le Conseil de l'OACI concernant l'identification, l'évaluation et le compte rendu des carences dans les systèmes de navigation aérienne dans la Région AFI.

Nouveaux défis aux services météorologiques de la Région AFI

4.4.12 La réunion traite des défis majeurs qui interpellent la majorité des services météorologiques AFI notamment la gestion autonome, le recouvrement des coûts et l'introduction de l'assurance qualité.

4.4.13 La réunion note que des efforts ont été déployés pour vaincre ces difficultés et relever ainsi les défis. En fait, la réunion est au courant de la tenue à Abuja, Nigéria du 19 au 21 mars 2002 de la première réunion des Directeurs généraux de l'Aviation civile pour l'Afrique occidentale et centrale (DGCA/1), qui avait souligné ces difficultés et proposé des solutions idoines pour les services météorologiques AFI. Ces solutions ont trait au

recouvrement des coûts et à la création des entités autonomes de gestion des services météorologiques. Suivant les recommandations de la 1ère réunion des Directeurs généraux de l'aviation civile, la réunion formule les conclusions suivantes:

CONCLUSION 14/37 – RECOUVREMENT DES COÛTS DES SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES AÉRONAUTIQUES

Il est conclu qu'au moment de mettre en place un système de recouvrement des coûts des services météorologiques aéronautiques, les Etats de la Région AFI s'inspirent des documents pertinents de l'OACI et de l'OMM en la matière et coopèrent avec les services aéroportuaires et de navigation aérienne ainsi qu'avec les autres partenaires aéronautiques, les usagers y compris.

CONCLUSION 14/38 – SÉMINAIRES SUR LE RECOUVREMENT DES COÛTS DES SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES AÉRONAUTIQUES

Il est conclu que l'OMM, en coordination avec l'OACI, organise des séminaires sur le recouvrement des coûts des services météorologiques aéronautiques pour les Etats qui en ont besoin.

CONCLUSION 14/39 – ENTITÉS AUTONOMES ET ASSISTANCE MÉTÉOROLOGIQUE À LA NAVIGATION AÉRIENNE

Il est recommandé que, lors de la création d'entités autonomes chargées de la fourniture des services de navigation aérienne, les Etats de la Région AFI tiennent dûment compte de l'assistance météorologique à la navigation aérienne.

4.4.14 La réunion souligne la nécessité de disposer d'un personnel de météorologie aéronautique en qualité et en quantité pour une gestion efficace des services météorologiques aéronautiques AFI eu égard à la gestion de la qualité. Il est convenu que les services météorologiques aéronautiques devraient mettre l'accent sur l'assurance qualité. La conclusion suivante est ainsi formulée:

CONCLUSION 14/40 – GESTION DE LA QUALITÉ

Il est conclu que les Etats de la Région AFI accordent la priorité à la mise en oeuvre d'un système de gestion de la qualité (ISO Série 9000) en vue d'améliorer l'assistance météorologique à la navigation aérienne.

Enquête sur les besoins en personnel dans le domaine MET

4.4.15 Comme suite à la Recommandation 10/26 de la réunion régionale restreinte LIM AFI (COM/MET/RAC), 1988 et à la Recommandation 14/17 de la 7ème réunion régionale de navigation aérienne (AFI/7) de 1997 concernant l'étude sur les moyens de formation mis à la disposition du personnel de météorologie aéronautique dans la Région AFI, il est proposé que les Bureaux régionaux de Dakar et Nairobi mènent une telle étude dans la limite de leurs budgets disponibles. La conclusion suivante est en conséquence formulée:

CONCLUSION 14/41 – ETUDE DES MOYENS DE FORMATION À LA DISPOSITION DU PERSONNEL DE MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE DANS LA RÉGION AFI

Il est conclu que pour donner suite à la Recommandation 10/26 de la réunion régionale restreinte LIM AFI (COM/MET/RAC) 1988 et à la Recommandation 14/17 de la 7ème réunion régionale AFI/7 (1997), les Bureaux régionaux de Dakar et de Nairobi entreprennent une étude sur les moyens de formation mis à la disposition du personnel de météorologie aéronautique dans la Région AFI.

4.4.16 La première réunion des Directeurs généraux de l'aviation civile a aussi mis l'accent sur l'importance des séminaires sur la coordination ATS/MET/Pilote organisés dans la Région AFI et a demandé qu'ils continuent de se tenir. La réunion de l'APIRG a secondé la demande de poursuivre avec de tels séminaires. La conclusion suivante est formulée:

CONCLUSION 14/42 – SÉMINAIRES SUR LA COORDINATION ATS/MET/PILOTE

Il est conclu que l'OACI, en coordination avec l'OMM, organise des séminaires sur la coordination ATS/MET/PILOTE pour la Région AFI.

4.4.17 La réunion examine l'élaboration de la composante météorologique du Plan AFI pour la mise en oeuvre du CNS/ATM et décide de la création d'une Equipe de travail pour traiter de cette importante question. La décision suivante est formulée:

DÉCISION 14/43 – CHAPITRE SUR LA MÉTÉOROLOGIE DU PLAN AFI DE MISE EN OEUVRE POUR LES SYSTÈMES CNS/ATM

Il est décidé qu'une Equipe de travail composée d'experts dans les domaines ATM, CNS et MET provenant d'Afrique du Sud, du Kenya, du Nigéria, du Sénégal, du Royaume-Uni, de l'ASECNA et de l'IATA soit créée en vue de préparer la composante météorologique du Plan AFI de mise en oeuvre pour les systèmes CNS/ATM selon les lignes directrices énoncées à l'Appendice H du présent rapport.

Suite donnée par l'ASECNA

4.4.18 La réunion note la suite donnée par l'ASECNA sur divers sujets liés à la météorologie, notamment l'AMBEX, le WAFS et le SADIS et pour lesquels l'ASECNA pourrait fournir selon les Etats AFI intéressés, l'entretien et la formation en matière d'exploitation du système SADIS.

4.5 Planification et mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM

Examen du rapport de la quatrième réunion du Sous-groupe CNS/ATM/IC

4.5.1 L'APIRG examine le rapport de la quatrième réunion du Sous-groupe sur la coordination de la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM (CNS/ATM/IC/SG), qui s'est tenue à Dakar du 10 au 14 mars 2003.

Examen du système à satellites NAVISAT

4.5.2 La réunion examine un rapport intérimaire du Sous-groupe CNS/ATM/IC sur l'étude du système

à satellites à missions multiples proposé par l'Egypte et elle est informée d'une proposition d'établissement par l'APIRG d'un groupe de travail sur le NAVISAT. La réunion est informée en outre que le Groupe régional MID de planification et de mise en oeuvre de la navigation aérienne (MIDANPIRG) a institué un groupe de travail sur le NAVISAT. Elle convient qu'il n'est pas utile de créer un nouvel organe auxiliaire et note que le Sous-groupe CNS/ATM/ IC étudiera, avec le concours du Sous-groupe sur les Communications, les travaux effectués par le groupe MIDANPIRG.

Activités de mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM dans la Région AFI

4.5.3 La réunion note que la RNP 10 et le RVSM ont été mis en oeuvre dans le couloir EUR/SAM et qu'il est prévu de mener à terme, conjointement avec la Région CAR/SAM, la mise en oeuvre du RVSM ainsi que des itinéraires aléatoires RNAV dans l'Atlantique Sud, en janvier 2005.

4.5.4 L'Afrique du Sud informe la réunion de la création et du mode de fonctionnement de son comité CNS/ATM national conformément à la Conclusion APIRG 13/74 – *Etablissement d'organes CNS/ATM nationaux et désignation de points focaux de contact*. L'APIRG note par ailleurs que 23 Etats ont désigné leurs points focaux CNS/ATM, et que le Secrétariat a récemment assuré le suivi de cette question auprès des Etats qui ne l'avaient pas encore fait.

Etat de la mise en oeuvre du Plan CNS/ATM AFI

4.5.5 L'APIRG examine et actualise l'état de la mise en oeuvre du Plan CNS/ATM AFI dans l'ensemble des dix zones d'acheminement. Il formule les observations suivantes:

- a) la couverture VHF est généralement supérieure à 70 %, ce qui traduit les efforts entrepris par plusieurs Etats. Cette couverture pourrait encore être améliorée si les projets liés aux FIR Kinshasa, Lilongwe, Luanda et Lusaka étaient mis en oeuvre;
- b) au mois de mars 2003, 17 Etats seulement avaient publié une AIC relative à l'import obligatoire de l'ACAS II;
- c) le contrôle régional dans l'espace aérien supérieur est relativement satisfaisant, ce qui est la résultante des améliorations récemment constatées dans la couverture VHF.

Plan de surveillance pour la Région AFI

4.5.6 La réunion examine les premiers résultats de l'étude confiée à l'ASECNA et à l'IATA sur la définition des critères à utiliser pour la classification des régions de contrôle terminales (TMA) et des aéroports. Les critères proposés définissent trois catégories de TMA et d'aéroports, respectivement, ainsi que la surveillance y relative.

4.5.7 A la suite du débat, la réunion suggère que le Sous-groupe fasse une étude plus approfondie du rôle du radar primaire dans la définition des installations et services de surveillance dans les TMA.

4.5.8 L'ASECNA communique à la réunion des informations sur un moyen de surveillance qui fait appel à la multilatération des émissions des transpondeurs SSR en voie d'être mis au point en Europe. L'APIRG prend acte de ces informations qu'il soumettra à l'examen du Sous-groupe CNS/ ATM/IC.

Questions liées à la mise en oeuvre du GNSS.

4.5.9 La réunion est informée de la mise en oeuvre des procédures d'approche et d'atterrissage RNAV (GNSS) en Afrique du Sud, et de la B-RNAV en Tunisie. L'ASECNA rend compte des essais relatifs aux approches APV 1 à Dakar, et de la mise en oeuvre des approches classiques fondées sur le GNSS dans les pays membres de l'Agence.

4.5.10 La France informe l'APIRG de son évaluation de plusieurs types d'approche GNSS et fait part de son appui à la mise en oeuvre d'un système de renforcement satellitaire (SBAS) dans la Région AFI.

4.5.11 L'IATA et le Cap-Vert rendent compte de leurs projets respectifs en matière de procédures RNAV(GNSS).

4.5.12 Le délégué des Etats-Unis insiste sur les avantages considérables que le GPS peut offrir aux Etats AFI, notamment aux Etats dont l'infrastructure de navigation est limitée ou inexistante. Il appelle l'attention sur les accords conclus par les délégués à la réunion de l'OACI sur la planification du GNSS tenue à Nairobi en novembre 2002, et invite les Etats et les organisations internationales à apporter leurs contributions et à participer à une réunion de suivi/séminaire de formation prévue à Dakar vers la fin de 2003.

4.5.13 La conclusion suivante est adoptée:

CONCLUSION 14/44 – UTILISATION DU GNSS ENTRE LA NAVIGATION EN ROUTE ET L'APPROCHE CLASSIQUE (NPA)

Il est conclu que les Etats autorisent l'utilisation du GNSS entre la navigation en route et l'approche classique, et élaborent les procédures correspondantes.

Banc d'essai du GNSS.

4.5.14 Le Groupe se penche sur la mise en oeuvre du banc d'essai du GNSS dans la Région AFI, et sur la stratégie relative au GNSS.

4.5.15 La réunion note qu'aux termes de la Conclusion APIRG 12/48, l'ASECNA, au nom de la Région AFI, elle a soumis en avril 2002 par le biais des organisations régionales (CEDEAO, CEMAC, COMESA et SADC) un descriptif de projet relatif au financement de la mise en oeuvre du GNSS à partir de contributions au titre de l'Accord Afrique/Caraïbes/Pacifique – Accord Cotonou de la Commission européenne. Dans ce contexte, le représentant de la Commission européenne et de l'Agence spatiale européenne informe la réunion du souhait exprimé par ces deux organisations d'appuyer la mise en oeuvre du GNSS dans la Région AFI.

4.5.16 La réunion est en outre informée que l'Agence spatiale européenne a mis quatre stations de référence à la disposition du programme de banc d'essai AFI, stations qui seront utilisées successivement en Afrique centrale, en Afrique australe et en Afrique orientale.

4.5.17 Les essais APV 1 en Afrique centrale ont été lancés peu avant que ne commence la présente réunion avec des vols effectués par l'ASECNA au Nigéria, au Gabon, en Guinée équatoriale et au Cameroun. Il est proposé aux délégués assistant à la réunion APIRG/14 d'effectuer un vol à bord de l'avion d'essai. La réunion prend connaissance des activités préparatoires en vue de l'installation du banc d'essai en Afrique australe. Le Soudan se dit désireux d'apporter son soutien à la réalisation du banc d'essai en Afrique de l'Est. La réunion encourage les Etats à participer au programme relatif au banc d'essai et adopte la conclusion suivante:

CONCLUSION 14/45 – APPUI DES ETATS AU FINANCEMENT DE LA MISE EN OEUVRE DU GNSS

Il est conclu que les Etats:

- a) demandent à leurs organisations régionales (CEDEAO, CEMAC, COMESA et SADC) d'appuyer la demande de financement présentée à l'Union Européenne (UE) pour la mise en oeuvre du GNSS dans la Région AFI;**
- b) soutiennent pleinement les activités de mise en oeuvre du banc d'essai du GNSS dans la Région AFI.**

Mise en oeuvre de la stratégie GNSS AFI

4.5.18 La réunion examine ensuite la mise en oeuvre de la stratégie GNSS AFI. Les participants sont d'avis à ce propos que l'étape suivante consiste pour la Région AFI à passer à un système de renforcement satellitaire (SBAS) qui soit opérationnel. La réunion formule alors la conclusion suivante:

CONCLUSION 14/46 – MISE EN OEUVRE D'UN SYSTÈME DE RENFORCEMENT SATELLITAIRE (SBAS) OPÉRATIONNEL DU GNSS

Il est conclu:

- a) qu'un système de renforcement satellitaire (SBAS) opérationnel du GNSS soit mis en oeuvre dans la Région AFI en tant qu'extension du complément géostationnaire européen de navigation (EGNOS) avec, dans un premier temps, le déploiement d'un système pré-opérationnel; et**
- b) que compte tenu des éléments ci-dessus, les Etats prennent les mesures nécessaires en vue de la publication de procédures APV fondées sur le SBAS du GNSS.**

DECISION 14/47 – EQUIPE DE TRAVAIL SUR LA MISE EN OEUVRE DU GNSS

Il est décidé:

- a) que le Groupe d'étude sur le GNSS s'appellera dorénavant "Equipe de travail sur la mise en oeuvre du GNSS";**
- b) que les travaux de l'Equipe de travail sur la mise en oeuvre du GNSS incluent la mise en oeuvre du système de renforcement satellitaire (SBAS) opérationnel du GNSS (Conclusion 14/42).**

4.5.19 La réunion examine et fait sienne une proposition du Sous-groupe tendant à modifier le Tableau CNS-3 du FASID AFI avec l'incorporation d'éléments de planification du GNSS.

4.5.20 La réunion est informée des résultats de la treizième réunion du Groupe d'experts sur le franchissement des obstacles (OCP/13) portant sur l'élaboration des dispositions PANS-OPS relatives à l'exploitation à partir du GNSS. La réunion adopte les conclusions suivantes:

CONCLUSION 14/48 – AIDE À L'ÉLABORATION DE PROCÉDURES GNSS

Il est conclu que l'OACI prenne l'attache de EUROCONTROL, la FAA, la DGAC française, l'ASECNA, l'ATNS et la RLD hollandaise afin:

- a) qu'elles continuent d'appuyer et qu'elles organisent des séminaires/ateliers portant sur les PANS-OPS applicables à l'exploitation à partir du GNSS ;**
- b) qu'elles fournissent une assistance aux Etats dans l'élaboration des procédures d'approche fondées sur le GNSS.**

CONCLUSION 14/49 – LÉGISLATION RELATIVE AU GNSS.

Il est conclu qu'il soit rappelé aux Etats de la Région AFI la nécessité de revoir leurs législations nationales de façon à y incorporer des dispositions relatives à l'homologation/certification des aéronefs et des exploitants et aux procédures d'exploitation GNSS en route et pour l'approche classique.

Examen et mise à jour du Plan de mise en oeuvre CNS/ATM AFI (Doc 003)

4.5.21 La réunion examine des propositions de modification du plan de mise en oeuvre CNS/ATM AFI (Doc 003). Ce faisant, elle convient de ramener de dix à six le nombre de zones d'acheminement, à savoir:

Zones d'acheminement	Description
AR1	Routes océaniques Europe-Atlantique Sud (EUR/SAT)
AR2	Interface entre l'Océan Atlantique et les Régions AFI, NAT et SAM.
AR3	Routes Europe - Afrique orientale ,y compris la région correspondant à l'Océan indien (EUR/AFI Est)
AR4	Routes Europe - Afrique australe (EUR/AFI Sud), y compris les routes de l'Afrique australe continentale.
AR5	Routes de l'Afrique occidentale, y compris les zones côtières
AR6	Interface de la région trans-Océan indien avec la Région ASIE/PAC

4.5.22 La réunion convient de la création des trois groupes de coordination de la mise en oeuvre suivants:

- a) Groupe SAT: AR1 et AR2
- b) ICG Région AFI continentale: AR3, AR4 et AR5
- c) ICG Océan indien: AR6.

4.5.23 La réunion convient par ailleurs que les réunions existantes relatives à l'interface AFI/EUR devraient être maintenues et devraient fournir leurs contributions au Sous-groupe CNS ATM IC.

4.5.24 La réunion convient de modifier le Doc 003 pour traduire le changement dans la définition et le nombre de zones d'acheminement. Elle convient également que les échéances indiquées dans l'Appendice F au Doc 003 devraient être publiées séparément en tant que Volume II du Doc 003 et être intitulées : *Etat de la mise en oeuvre du Plan CNS/ATM AFI*, et adopte la conclusion suivante:

CONCLUSION 14/50 – MISE À JOUR DU PLAN DE MISE EN OEUVRE DES SYSTEMES CNS/ATM AFI (DOC 003)

Il est conclu

- a) **que le plan de mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM AFI (Doc 003) soit modifié pour traduire les changements dans la définition et le nombre de zones d'acheminement ;**
- b) **que l'Appendice F au Doc 003 soit publié séparément en tant que Volume II du Doc 003, et soit intitulé : *Etat de la mise en oeuvre du plan CNS/ATM AFI* .**

Remarque: Le Doc 003 amendé sera posté sur le site Web OACI (www.icao.int).

4.6 Synthèse des activités du groupe AFI de prévision du trafic (AFI TFG)

4.6.1 La réunion prend connaissance du mandat du groupe précité et note que depuis novembre 1998, ce groupe a tenu trois réunions au cours desquelles il a débattu et consolidé ses responsabilités en matière de prévisions du trafic . L'APIRG examine et approuve le programme de travail assorti d'un amendement visant à inclure un point de l'ordre du jour sur l'équipage de conduite.

4.7 Plan de navigation aérienne/FASID

4.7.1 Il est soumis à la réunion les amendements au Plan de navigation aérienne (PNA) de base AFI devant être approuvés par l'APIRG. Ces amendements portent sur les domaines CNS et MET et seront postés sur le site web de l'OACI. En ce qui concerne les systèmes CNS, on a veillé à inclure les divers circuits RSFTA ainsi que les éléments du GNSS. Quant au domaine de la météorologie, les amendements prennent en compte l'Amendement 72 à l'Annexe 3 et le transfert des responsabilités de tous les centres régionaux de prévision de zone (RAFC) dans la région AFI au Centre mondial de prévision de zone (WAFC) de Londres. La conclusion ci-après est alors formulée:

CONCLUSION 14/51 – AMENDEMENT DES DOCUMENTS DU PNA/FASID AFI

Il est conclu que les amendements proposés dans les domaines CNS et MET soient reflétés dans les documents du PNA/FASID AFI et soient postés sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

4.8 Programme universel OACI d'audits de la sûreté (USAP)

Le Groupe se félicite de ce qu'un volume considérable des travaux préparatoires indispensables à l'établissement et à la mise en oeuvre du Programme universel OACI d'audits de la sûreté ait été mené à bien par l'OACI et que le lancement du programme - avec un audit effectué en Ouganda en novembre 2002 - ait été couronné de succès. Le groupe note que plusieurs cours de formation d'auditeurs AVSEC sont prévus.

CONCLUSION 14/52 – PROGRAMME UNIVERSEL OACI D'AUDITS DE LA SÛRETÉ

Il est conclu que les Etats AFI proposent des candidats à la formation et à la certification valables, y compris des candidats détachés pour une courte période, qui auront pour tâche d'effectuer des audits en matière de sûreté.

4.8.1 *Gestion des services de la navigation aérienne*

4.8.1.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion prend note de l'analyse faite par l'ASECNA relative aux différents types d'espace aérien et leurs modes de gestion dans la région AFI :

- a) espace aérien géré par un seul Etat;
- b) espace aérien regroupant plusieurs Etats; et
- c) espace aérien intégrant plusieurs FIR.

4.8.1.2 Cette analyse comporte également les conditions préalables à l'établissement d'un modèle de gestion commune des espaces aériens devant mener à terme à la réalisation du concept de ciel unique.

4.8.2 *Comité de sécurité de l'aviation*

4.8.2.1 L'APIRG a donné suite à la Conclusion 13/91 de sa 13ème réunion portant sur l'établissement d'un Comité de sécurité de l'aviation en Afrique dont l'objet serait de mobiliser des énergies supplémentaires pour éliminer des lacunes et d'améliorer la sécurité aérienne dans la région AFI. A cet effet, il a examiné une proposition de création d'un mécanisme pour la sécurité de la navigation aérienne plutôt qu'un seul organe pour toute la région. Ce mécanisme privilégie une approche sous-régionale qui s'appuie sur des institutions déjà existantes.

4.8.2.2 La région note l'existence de comités de sécurité aérienne dans d'autres régions mais estime qu'il était préférable de concevoir un mécanisme mieux adapté aux réalités de la région AFI pour des raisons de coûts et d'efficacité. Il a paru au groupe que les réunions des Directeurs généraux de l'Aviation civile qui se sont institutionnalisées récemment seraient le cadre idéal pour la mise en place d'un tel mécanisme, qui serait placé sous l'égide de l'OACI. Ces réunions inscriraient systématiquement à leur ordre du jour la question de remédier aux carences, ce qui leur confierait les tâches du mécanisme de sécurité de la navigation aérienne. Elles serviraient ainsi de catalyseur à tous les autres efforts déployés par l'OACI, les Etats, les organisations internationales et les organismes de financement pour créer une synergie favorable à l'élimination rapide des lacunes constatées.

4.8.2.3 La réunion prend également en compte l'existence d'autres mesures prises au niveau des Etats et des organisations régionales et internationales telles que l'IATA qui a créé une équipe de renforcement de la sécurité pour s'attaquer aux lacunes relatives aux Annexes 1,6 et 8 de l'OACI et un groupe sur les incidents ATS, ce qui constitue un mécanisme complémentaire à celui qui est envisagé.

4.8.2.4 La réunion recommande enfin que dans le fonctionnement d'un futur mécanisme, la sincérité et la transparence prévalent dans l'identification et l'élimination des lacunes et que l'accent soit mis sur l'analyse des systèmes plutôt que sur des mesures coercitives ou d'ordre juridique. La conclusion suivante est ainsi adoptée:

CONCLUSION 14/53 – ETABLISSEMENT D'UN MÉCANISME POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE DANS LA RÉGION AFI

Reconnaissant le besoin d'éliminer les carences dans la Région AFI :

Il est conclu que :

- a) l'OACI établisse un mécanisme pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique;
- b) que ce mécanisme s'inscrive dans le cadre des réunions institutionnalisées des Directeurs généraux de l'aviation civile de la Région et soit placé sous l'égide de l'OACI. A ce titre;
- c) les réunions des DGAC inscriraient systématiquement à leur ordre du jour la question de l'identification, de la mise à jour et de l'élimination des carences;
- d) les réunions des DGAC se verraient confier les tâches relatives au mécanisme de sécurité de la navigation aérienne comme suit:
 - i) évaluer, valider, suivre et donner suite aux carences de la Région AFI classées comme nécessitant une action urgente (U) et prendre des mesures correctives idoines. A cet effet, les DGAC recevront de l'OACI et des partenaires, par l'entremise des bureaux régionaux de l'OACI ; les listes actualisées des carences nécessitant une action urgente (U) longtemps à l'avance;
 - ii) encourager l'adoption en temps opportun de mesures correctives par les Etats concernés, au niveau le plus élevé, afin d'éliminer les carences identifiées dans leurs domaines de compétence respectifs;
 - iii) par l'intermédiaire du bureau régional de l'OACI compétent, aider un Etat donné, un groupe d'Etats ou un organe d'exécution à identifier les ressources qui permettraient d'éliminer d'urgence une carence en intervenant auprès des hautes personnalités compétentes au niveau national, d'institutions régionales et en faisant appel à la coopération bilatérale/multilatérale et/ou aux bailleurs de fonds.

4.8.3 Préparation pour la Onzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/11)

4.8.3.1 L'APIRG note que le Conseil de l'OACI a approuvé la convocation de la onzième Conférence de navigation aérienne à Montréal du 22 septembre au 3 octobre 2003. Au sujet du point 1.3 de l'ordre du jour de la Conférence, "La nécessité d'un plan mondial de navigation aérienne", l'APIRG prend acte de ce que le Secrétariat met actuellement au point une base de données électroniques dans laquelle figureront les routes et installations et services ATS mentionnés dans le Plan de navigation aérienne de base et le

FASID. Le Groupe n'est pas favorable au principe d'un plan ou processus mondial de navigation aérienne unique qui remplacerait les divers plans/processus régionaux actuels.

4.8.3.2 La CAFAC a convié un certain nombre d'Etats et organisations à prendre part à une réunion du groupe de travail appelé à rédiger des notes de travail sur les points présentant un grand intérêt pour la région Afrique. Il est demandé aux Etats d'apporter leur contribution aux membres dudit groupe de travail. Compte tenu de l'importance de la Conférence, le Groupe APIRG formule la décision ci-après:

DECISION 14/54 – ONZIEME CONFERENCE DE NAVIGATION AERIENNE

Il est décidé que:

- a) les Etats de la Région AFI prennent les dispositions nécessaires pour se faire représenter à la 11ème Conférence de navigation aérienne (AN-CONF/11).**
- b) tous les Etats africains appuient la CAFAC dans ses efforts de coordination en ce qui a trait à l'élaboration des notes de travail devant être présentées à la dite conférence.**

4.8.4 Gestion de systèmes de sécurité et assurance qualité

4.8.4.1 La réunion examine une proposition portant sur la nécessité d'introduire un système de gestion de la sécurité (SMS) et un système de gestion de la qualité (QMS) dans le plan de la navigation aérienne. Elle reconnaît que cette nécessité résulte des indications contenues dans plusieurs documents de l'O.A.C.I pour améliorer la sécurité et que certains Etats et prestataires de services avaient déjà introduit ces concepts dans leur gestion de manière limitée et qu'il faudrait sans tarder généraliser cette pratique dans toute la région et à tous les domaines de la sécurité. Toutefois, la réunion estime que, s'agissant d'un domaine nouveau pour les Etats, l'OACI devrait les aider à se familiariser avec cette question par l'organisation des séminaires et ateliers régionaux. Enfin, la réunion convient de créer une équipe de travail restreinte pour fournir aux Etats de la région des éléments indicatifs et des modèles de système de gestion de la sécurité aérienne et de la qualité. Elle formule la conclusion ci-après:

CONCLUSION 14/55 – CRÉATION D'UNE EQUIPE DE TRAVAIL SUR LA GESTION DE LA SECURITE ET DE LA QUALITE

Il est conclu que:

- a) l'OACI crée une Equipe de travail sur le système de gestion de la sécurité (SMS) et le système de gestion de la qualité (QMS) dans la Région AFI;**
- b) que cette Equipe soit chargée de fournir des éléments indicatifs et des modèles aux Etats;**

c) que cette Equipe soit formée d'experts des Etats et organisations suivants:

- Cameroun (Coordonnateur)
- Afrique du Sud
- Nigéria
- Sénégal
- Tunisie
- ASECNA;
-

d) que l'OACI organise des séminaires/ateliers régionaux sur les systèmes de gestion de la sécurité et de la qualité.

Point 5 de l'ordre du jour: CARENCES DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE DANS LA RÉGION AFI

5.1 Généralités

5.1.1 La réunion note avec satisfaction que les listes de carences ont été établies par Etat et par domaine tel que l'avait préconisé la 13ème réunion d'APIRG. La réunion convient par ailleurs que les Etats doivent prendre toutes les dispositions utiles pour revoir la liste et informer les Bureaux régionaux de tout changement éventuel.

5.1.2 La réunion convient que les carences critiques devraient être identifiées séparément et devraient être portées à l'attention de la Commission de la Navigation aérienne et du Conseil pour action immédiate. Ces carences figurent dans la liste des carences AFI dans le domaine de la navigation aérienne et sont postées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

5.2 Carences dans le domaine AOP

5.2.1 Dans le domaine AOP, suite à la création de plus en plus d'autorités aéroportuaires autonomes dans la Région AFI, des progrès notables ont été enregistrés quant à l'élimination des carences nécessitant la réhabilitation des infrastructures telles que les pistes et les voies de circulation, les clôtures d'aérodrome les balisages lumineux et l'alimentation électrique, etc. On peut le constater par les travaux déjà achevés ou en cours à Abidjan, (Côte d'Ivoire) Addis Abeba (Ethiopie), Bamako (Mali), Dar-es-Salam (Tanzanie), Djerba et Tunis (Tunisie), Douala (Cameroun), Kano et Lagos (Nigéria), N'djamena (Tchad) et Ouagadougou (Burkina Faso). Des comités de lutte contre le risque aviaire ont été mis sur pied, le programme de lutte contre le risque aviaire a été institué et les équipements pour l'effarouchement des oiseaux ont été acquis dans nombre d'aéroports enclins aux impacts d'oiseaux, (Entebbe, Ouagadougou, N'djamena, Lomé, Dakar, Bamako, etc.) De plus en plus, des exercices sont organisés avec le concours des bureaux régionaux de l'OACI en vue de valider ou d'actualiser les plans d'urgence (Niamey, Cotonou, Abidjan, Lomé, etc.). Lors du débat sur les carences, la réunion reconnaît que l'une des causes d'une mise en oeuvre inadéquate des mesures correctives tient au fait que certaines autorités autonomes ne disposaient pas de l'autonomie de décision. Par conséquent, la réunion formule la conclusion ci-après:

CONCLUSION 14/56 – CREATION D'ENTITES AUTONOMES

Il est conclu que lorsque les autorités autonomes sont créées, les gouvernements veillent à ce qu'elles soient dotées d'une autonomie financière, de décision et de gestion pour faciliter l'affectation et une mobilisation rapide des ressources permettant de remédier aux carences relevées dans le système de navigation aérienne.

5.3 Carences en matière de télécommunications aéronautiques

5.3.1 Le tableau suivant montre l'évolution des carences dans le domaine des télécommunications aéronautiques dans la Région AFI depuis la 11ème réunion d'APIRG (1998). Il met en évidence les efforts tangibles déployés par les Etats, et ce qui reste à faire. La liste actualisée des carences dans ce domaine apparaît sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Réunions d'APIRG	Nombre de carences			
	RSFTA	ATS/DS	SMA	SRNA
APIRG/11 (1998)	31	59	19	75
APIRG/12 (1999)	20	45	14	64
APIRG/13 (2001)	14	53	14	60
APIRG/14 (2003)	10	50	9	40

5.3.2 En conséquence, la réunion formule la conclusion suivante:

CONCLUSION 14/57 – ELIMINATION DES CARENES DANS LE DOMAINE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

Il est conclu que les Etats/organisations mentionnés sur la liste des carences du service fixe aéronautique (SFA), du service mobile aéronautique (SMA), et du service de radionavigation aéronautique (SRNA) mettent œuvre d'urgence les solutions préconisées en vue de l'élimination des carences relevées.

Approche coopérative à la gestion et au suivi de l'infrastructure des télécommunications aéronautiques

5.3.3 La réunion souligne la nécessité d'harmoniser les méthodes de travail et les procédures de coordination des services d'entretien en vue d'améliorer le traitement des carences affectant les télécommunications aéronautiques, et rappelle le besoin d'une approche coopérative entre Etats dans ce domaine. Elle invite les Etats à se référer à la Conclusion 10/13 de la réunion restreinte LIM AFI (1988), et aux Recommandations 14/3 (alinéas e et i), 14/4 et 14/8 de la réunion AFI/7 lorsqu'ils mettent en œuvre des structures de coopération. La réunion examine par ailleurs les formulaires de contrôle des communications élaborées par l'ASECNA et décide qu'ils feront l'objet d'une étude plus approfondie par le Sous-groupe Communications. Elle demande aussi au Sous-groupe Communications d'inclure dans son programme de travail l'examen des propositions d'harmonisation des méthodes de travail, la coordination des services d'entretien et la surveillance des moyens de télécommunications, sur la base des propositions faites par l'ASECNA.

5.4 Carences dans le domaine ATS/AIS/SAR

5.4.1 La réunion note les progrès observés dans la mise en œuvre du projet de coopération technique de la CAFAC et de l'OACI en matière SAR. En particulier, la réunion se félicite du démarrage du programme d'évaluations SAR et de l'organisation de stages de formation. En outre, la réunion note avec satisfaction que le programme prévoit l'organisation de stages de formation en anglais et en français au cours du second semestre de 2003. Il a aussi été noté qu'un séminaire sur le financement des activités de recherches et sauvetage serait prévu pour l'année 2004. Elle formule la conclusion ci-après:

CONCLUSION 14/58 – PROGRAMME DE COOPERATION TECHNIQUE OACI/CAFAC EN MATIÈRE DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE

Il est conclu que les Etats:

- a) appuient l'OACI et la CAFAC dans leurs efforts tendant à améliorer les services de recherches et sauvetage (SAR) dans la Région AFI.**
- b) prennent part aux stages de formation en matière de recherches et sauvetage organisés dans le cadre de ce projet.**
- c) participent au programme d'évaluation SAR.**

Point 6 de l'ordre du jour: FACTEURS HUMAINS ET PLANIFICATION DES RESSOURCES HUMAINES

6.1 Le Groupe prend note des progrès accomplis à ce jour en matière de planification des ressources humaines et de besoins en formation, ainsi que d'un projet spécial de mise en oeuvre (SIP) approuvé par le Conseil de l'OACI, afin d'organiser un séminaire de planification des ressources humaines dans la Région Afrique orientale et australe au cours du quatrième trimestre 2003. Au sujet de la proposition d'initier un processus régional de planification de la formation par le biais d'un organe auxiliaire du Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre, il est estimé que le manque chronique de personnels spécialisés dans la région risque d'entraver les progrès dans ce domaine. Le Groupe invite la CAFAC et l'IATA à participer aux travaux futurs sur cette importante question. De plus, l'APIRG demande à l'OACI de communiquer les résultats des essais sur la formation à l'échelle régionale effectués dans la région CAR/SAM, pour examen ultérieur.

Point 7 de l'ordre du jour: COORDINATION INTER-RÉGIONALE

Réunions informelles sur l'amélioration des services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud (SAT)

7.1 La réunion note avec satisfaction les activités et les réalisations concrètes observées depuis la 13ème réunion d'APIRG dans le cadre des réunions informelles sur l'amélioration des services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud (couloir EUR/SAM) (SAT/10, Dakar 10-13 décembre 2001 et SAT/11, Johannesburg, 17-21 février 2003). Elle note notamment la mise en œuvre réussie de la RNP/10 en octobre 2001 et du RVSM en janvier 2002 et l'intégration des nœuds du réseau CAFSAT au Maroc (FIR Casablanca, 2003), au Sénégal (FIR Dakar océanique 2001), en Afrique du Sud (FIR Johannesburg océanique 2003) et au CapVert (FIR Sal océanique 2001). Tout en encourageant le Groupe

SAT pour ces résultats, la réunion appelle son attention sur la nécessité de poursuivre la mise en oeuvre RNP 10 et les évaluations post-mise en oeuvre afin de consolider les acquis.

Coordination entre les Régions AFI et EUR

7.2 La réunion est informée des travaux de mise en oeuvre du concept de « Ciel unique » en Europe et des conséquences que cela pourrait avoir sur le réseau de routes ATS dans la zone d'interface AFI/EUR. Rappelant l'expérience acquise grâce à la mise en oeuvre du RVSM et aux normes d'échange en Europe de données en ligne, la réunion recommande une coordination étroite entre les régions AFI/EUR pour cette question particulière de ciel unique européen.

7.3 Après un échange de vues, la réunion formule la conclusion suivante:

CONCLUSION 14/59 – NECESSITE D'UN APPUI SOUTENU A LA COORDINATION INTER-RÉGIONALE

Il est conclu que les Etats et l'OACI continuent d'apporter leur appui au mécanisme de coordination entre les différentes régions afin de préserver les acquis et d'une meilleure prise en compte des problèmes d'interface.

Point 8 de l'ordre du jour: CINQUIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (MARS 2003)

8.1 L'APIRG note que la Conférence mondiale de transport aérien a produit des résultats multiples qui devraient contribuer à guider les Etats et l'OACI dans le processus de libéralisation. Il est rappelé que la Conférence est parvenue à des conclusions définitives sur la totalité des points de l'ordre du jour et qu'elle n'a pas préconisé l'établissement d'un programme majeur de politiques et d'orientations additionnelles. Le Groupe note que la Conférence a reconnu que la réglementation économique du transport aérien est un domaine en évolution constante et que, compte tenu de ce que la périodicité des récentes conférences de transport aérien a été de 8 à 10 ans, des questions spécifiques ne manqueront vraisemblablement pas d'interpeller l'OACI dans l'intervalle. Il est noté que la Conférence a proposé un programme actif de suivi et d'échange d'informations avec les Etats, ainsi qu'une réorientation des travaux de l'Organisation portant sur la réglementation économique, et plus particulièrement sur la libéralisation. Il est convenu que ce programme exigera des efforts considérables. La réunion formule donc la Conclusion ci-après:

CONCLUSION 14/60 – CINQUIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Il est conclu que les Etats prennent acte des résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien et mettent en oeuvre ses conclusions dès que faire se peut.

Point 9 de l'ordre du jour: PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE EN AFRIQUE

9.1 Le Groupe note que six descriptifs de projet, fondés sur des groupes d'Etats coopérant existants, ont été établis. En Afrique occidentale et centrale, le premier descriptif de projet de programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) a été

signé à la fin du mois de février 2003 pour un groupement de huit Etats. Deux autres propositions de projet ont été entérinées au niveau ministériel, en vue d'un probable lancement dans le courant de l'année. En Afrique orientale et australe, la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) est en train d'adopter l'approche COSCAP et a approuvé l'ébauche de projet lors d'une réunion ministérielle, en mars 2003. Au sujet de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), un projet COSCAP a été entériné par la sixième réunion du Comité de l'aviation civile de la SADC, tenue en mai 2003. Lorsque leur mise en oeuvre est effective, les projets COSCAP se sont révélés être des mécanismes probants permettant de dispenser une formation importante, de mettre au point des instruments pratiques et harmonisés et d'instaurer des procédures et des techniques de supervision améliorées. A ce sujet, la réunion adopte la conclusion suivante:

CONCLUSION 14/61 – MECANISME D'ELABORATION D'UN PROGRAMME COMMUN DE SECURITE ET DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE (COSCAP)

Il est conclu que les Etats AFI qui ne l'auraient pas encore fait soient invités à tirer parti du programme de développement coopératif de sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) afin de s'atteler aux carences relevées dans le Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) et de préserver les acquis.

Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation civile (IFFAS)

9.2 L'APIRG prend connaissance des dernières informations sur la Facilité financière internationales pour la sécurité de l'aviation civile (IFFAS), et note que celle-ci fonctionnera dans le cadre juridique existant de l'OACI en dehors du budget ordinaire de l'OACI, à partir des ressources financières émanant des contributions volontaires des Etats contractants de l'OACI et des organisations internationales. L'APIRG prend acte de ce que seules les carences recensées dans le contexte du Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), et non les carences identifiées par les PIRG, pourront prétendre à une assistance de l'IFFAS.

Point 10 de l'ordre du jour: MANDAT ET METHODES DE TRAVAIL DES PIRG

Accroître l'efficacité des PIRG

10.1 L'APIRG note les appréhensions exprimées au sujet du rôle et des activités des groupes régionaux de planification et de mise en oeuvre (PIRG) et juge utile de réviser le mandat d'APIRG (Appendice I). Afin d'améliorer le rapport coût-efficacité, l'APIRG est convoqué tous les 18 à 24 mois environ. Au sujet du volume du rapport d'APIRG, la réunion note que la Commission de navigation aérienne, après avoir examiné le rapport de la 11ème réunion du GREPECAS, a indiqué au Conseil qu'il serait plus judicieux de recevoir un rapport complet, incluant tous les appendices et éléments indicatifs, pour une meilleure évaluation dudit rapport.

10.2 Pour accroître l'efficacité d'APIRG, il est convenu de restructurer et de limiter le nombre des sous-groupes à ATM, CNS, MET et AOP. En outre, eu égard à l'évolution du concept de gestion du trafic à l'échelle mondiale, il est proposé que le Sous-groupe ATM se penche sur la composante MET de l'ATM et qu'une décision à ce sujet soit prise ultérieurement.

10.3 Il est rappelé que l'APIRG examine le plan de navigation aérienne pour toute la région

Afrique. S'agissant des carences et leur caractère répétitif, le groupe rappelle que l'APIRG identifie et actualise les listes des carences relevées et que la responsabilité incombe en dernier ressort aux Etats et non à l'APIRG, de prendre les mesures correctives qui s'imposent pour y remédier.

10.4 En conséquence, la réunion formule la conclusion ci-après :

CONCLUSION 14/62 – MANDAT REVISE D'APIRG

Il est conclu:

- a) que le projet de mandat révisé du Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG), qui figure à l'Appendice I du rapport de la 14ème réunion d'APIRG soit entériné;**
- b) que les Sous-groupes d'APIRG soient restructurés et limités à quatre, à savoir les Sous-groupes ATM, CNS, MET et AOP ; et**
- c) que le Manuel d'APIRG soit modifié en conséquence.**

10.5 Le mandat, les programmes de travail et la composition des organes auxiliaires d'APIRG sont donnés dans les Appendices comme suit:

AOP/SG:	Appendice J
COM/SG:	Appendice K
ATS/AIS/SAR/SG:	Appendice L
MET/SG:	Appendice M
CNS/ATM/IC/SG:	Appendice N.

Adhésion au groupe APIRG et à ses organes auxiliaires.

10.6 Le groupe est informé que le Secrétaire d'APIRG avait reçu des demandes d'adhésion formulées par le Soudan et le Tchad. La conclusion ci-après est ainsi formulée:

CONCLUSION 14/63 – ADHÉSION AU GROUPE APIRG

Il est demandé au Conseil de l'OACI de bien vouloir entériner la demande d'adhésion du Soudan et du Tchad au Groupe APIRG.

DÉCISION 14/64 – ADHÉSION AUX ORGANES AUXILIAIRES D'APIRG

Il est demandé de bien vouloir entériner que le Soudan devienne membre du Sous-groupe COM, que l'Organisation météorologique mondiale (OMM) devienne membre du Sous-groupe MET d'APIRG et que le Ghana et le Zimbabwe deviennent membres du Sous-groupe ATS/AIS/SAR.

Point 11 de l'ordre du jour: DIVERS

11.1 La réunion s'inquiète du volume considérable de la documentation d'APIRG qui entraîne une consommation excessive de papier et un accroissement de travail contraignant pour le Secrétariat et l'Etat hôte quant à la reproduction et la distribution des notes de travail. La réunion estime qu'il est nécessaire d'améliorer les méthodes de travail d'APIRG pour accélérer et faciliter ses travaux en simplifiant la distribution des documents. A cet égard, elle demande qu'à l'avenir les membres d'APIRG devraient s'équiper d'outils informatiques nécessaires pour accéder et télécharger les documents à partir du site web de l'OACI. En tout état de cause, les appendices aux notes de travail émanant des sous-groupes, qui constituent la documentation la plus volumineuse, ne seront plus distribués pendant la réunion. En conséquence, la conclusion ci après est formulée:

CONCLUSION 14/65 – FACILITATION DU TRAVAIL D'APIRG

Il est conclu que les administrations concernées fournissent aux membres d'APIRG les outils leur permettant d'accéder au site Web de l'OACI en vue de leur participation effective et efficace aux travaux du groupe.

— — — — —

Fourteenth Meeting of the AFI Planning and Implementation Regional Group (APIRG/14)
Quartozième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/14)
Yaoundé, Cameroon, 23 – 27 June/Juin 2003

List of Participants/Liste des Participants

States/Etats	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse	E. Mail	Tel./Fax
ALGERIE	Daoud Lakhdar	Directeur d'Exploitation de la Nav. Aérienne	1, avenue de l'Indépendance	Lakhdar.daoud@caramail.com	☎: + 213 21 68 18 81 Fax: + 213 216 71001
	Menbenkhelil Mahmoud	Directeur Adjoint d'exploitation de la navigation aérienne	DENA, BP 70D Dar ElBeida 16100 Algérie	menbenkhelil@hotmail.com	☎: + 213 2167 8663/ 68 18 81 Fax: + 231 2167 1001
	Halfaoui Benyoucef	Directeur Adjoint	3 rue Kadour Rahim Hussein dey Alger – Algerie	b_halfaoui@hotmail.com	☎: + 213 214 95558 Fax: + 213 212 313 23
ANGOLA	Arquimedes Antunes Ferreira	Chef Departamento de Navegação Aerea	Direcao Nacional de Aviacao Civil, Rua Miguel de Melo No. 96 6° Andar, POB 569, Luanda	Arquimedesantunes@hotmail.com arfoanbe@yahoo.com.br	☎: + 244 91506739
	Abilio Pinto Da Cruz	Administrador/Director DNAV	ENANA EP C.P. 841 – Luanda	dnav@snet.co.ao	☎: + 244 91 50 2219 Fax : + 244 2 35 1267
	Lucas Manuel de Lima	Chief of ATS	Luanda International Airport 4 de Fevereiro Angola P O Box 841	atslad@snet.co.ao lucasdelima@hotmail.com	☎: +244 2 351027 Fax : 244 2 351267
BENIN	Soumaila Akimou Olatoundé	Chef Service Navigation Aerienne/DAC	Direction de l'Aviation Civile 01 01 B. P. 305 – Cotonou – Benin	dacbenin@leland.bj	☎: + 229-301099 Fax: + 229-304-571
BOTSWANA	Oganne N. Maroba	Chief Air Traffic Control Officer	Department of Civil Aviation P. O. Box 250 – Gaborone – Botswana	omaroba@gov.bw	☎: + 267-3655-203 Fax: + 267-395-3709/ 390-3348
	Wilfred Radimpa Moketo	Principal Telecommunications – Engineer	Department of Civil Aviation P.O.Box 250 – Gaborone – Botswana	wmoketo@gov.bw	☎: + 267-365-5152 Fax: + 267-395-3709 Fax: + 267-390-3348
BURKINA FASO	Tioro Bakary	Chef du Service ENA	BP 63, ASECNA, Ouagadougou, Burkina	asecnadf@cenatrin.bf	☎: + 226 306604/ 306606 Fax: + 226 306557
BURUNDI	Ntawuyamara Léonidaz	Directeur Adjoint	Régie des Services Aéronautiques, BP 694, Bujumbura	ntawuyamoral@yahoo.fr	☎: + 257 22 37 97 + 257 223707 Fax: + 257 22 34 28
CAMEROON	Kamajou Augustin Désiré	Chef de Service de Sécurité du Trafic Aérien	Autorité Aéronautique, BP 6998, Yaoundé	dgcaa@iccnet.cm	☎: + 237 230 30 90 Fax: + 237 230 3362

States/Etats	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse	E. Mail	Tel./Fax
CAMEROON	Bernard Mitambo	Représentant ASECNA	Représentation en Rép. du Cameroun, BP 4063, Douala		☎: + 237 42 35 51 237 42 48 48 Fax: +237 42 71 17
	Dipl. Ing. Alekol Julien Hervé	Chef de Service des Aéroports	CCAA BP 6998 Yaoundé, Cameroun	jhtutab@yahoo.de	☎: + 2303090/9685701 Fax:
	Djon Jean	Sous Directeur Surete et des Aéroports	Autorité Aéronautique BP 6998 Yaoundé Cameroon	dgcaa@iccnet.cm	☎: + 237 776 08 07/ 230 30 90 Fax: + 237 230 33 62
	Kouogueu Jean Pierre	Sous Directeur de la Circulation Aérienne	Autorité Aéronautique BP 6998 Yaoundé Cameroon	jpkouogueu@hotmail.com	☎: + 237 230 30 90 Fax: + 237 968 56 66
	Youmbi Kunatse Augustin	Chef Navigation Aérienne (ASECNA)	ASECNA BP 4063 Douala, Cameroon		☎: + 237 342 92 92
	Kuate	Chef de Service Maintenance	BP 13615 Yaoundé, Cameroon		☎: + 237 221 09 77 Fax: + 237 223 45 20
	Raingou Daouda	Directeur délégué Aéroport International, Garoua	BP 987 Garoua, Cameroun		☎: + 237 227 23 46 Fax: + 237 227 23 46
	Tchouanche Jean Paul	Chef Service Telecom CCAA	BP 6998, Yaoundé		☎: 237 230 30 90/ 968 56 99
	Belinga Endjie Louis Charles	Responsable des Organismes de Maintenance	Cameroon Civil Aviation Authority BP 6998 Yaoundé, Cameroon	Belameboe@yahoo.fr	☎: + 237 230 30 90/ 965 08 22
	Ndoh Ngoe Njasawaka	DES/CCAA	Cameroon Civil Aviation Authority BP 6998 Yaoundé, Cameroon	ndohnngoe@yahoo.fr	☎: + 44 237 9846336
	Ndoum Joseph	Directeur Transport Aérien	CCAA BP 6998 Yaoundé, Cameroon		☎: + 237 2503090/ +237 741 78 01 Fax: + 237 230 33 62
	Ongba Ntsama Anatole	Secrétaire Général	Fondation John F. Kennedy BP 7667 Yaoundé, Cameroon	omgbantsamafils@yahoo.fre	☎: + 237 231169/9307 Fax: + 237 2239308
	Taniform Azeh Louis Marinus	Chef de Bureau	CCAA BP 6998 Yaoundé, Cameroon	Azeh2000@yahoo.com	☎: +237 9685698 Fax: +237 2303362
	Doung Marcel	Chef, Service des Licences	CCAA BP 6998 Yaoundé, Cameroon		☎: +237 96856 46
	Efemba Emane Joseph	Chef Bat/CCAA	CCAA BP 6998 Yaoundé, Cameroon		☎: +237 981 24 4
	Okie Emmanuel	Interpreter	DLB/SG/PRC Yaounde, Cameroon	emmark@yahoo.co.uk	☎: +237 754 3118
	Jean Lobogo	Directeur General, SOJELF CAM	DG SOJELF CAM BP 7097 Yaounde Cameroon	Sojelf.cam@yahoo.fr	☎: +237 2238400 Fax: +237 222 18 73
	Dovonou C. Gustave	Chef d'établissement	ERSI Douala, Cameroon		☎: +237 963 3681
	Kaua Guy Ebenezer	Directeur General	Coop Mfg BP 1814 Yaoundé, Cameroon	juypec@iccnet.cm	☎: + 237 2222262 Fax: + 237 2226262

States/Etats	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse	E. Mail	Tel./Fax
CAMEROON	Englebert Zoa Etundi	Delegate	POB 6998, Yaoundé, Cameroon	Zoa_etundi@yahoo.fr	☎: + 237 968 5703
	Freeland Dennis	Chef de la departement l'aviation de la SIL	SIL BP 1299 Yoaoundé, Cameroon		☎: + 237 750 0227
	Mangieb Abel Agbor	DAF	BP 13615 yaoundé, Cameroon		☎: + 237 223 45 34 Fax: + 237 223 08 99
	Amougou Emmanuel	Etat Major Particulier/PRC	BP 95 Yaoundé, Cameroon	e.amougou@cenadi.cm	☎: + 237 220 3256 Fax: + 237 220 3256
	Rod Payne	Project Manager	Schreiner Airways, Douala Airport, Cameroon	Payne.r@schreiner.aero	☎: 237 955 2848 Fax: 237 342 9129
	Ngongang Robert		CCAA, Yaoundé		☎: + 237 968 5692
	Ntebe Ombolo Bernard	Chef de Departement finances pi	ADC BP 13615 Yaoundé, Cameroon		☎: + 237 223 36 02/ + 237 223 36 0899 Fax: + 237 223 08 99
	Paouchi Charles	Chef Department Exploitation Aeroportaire ADC	ADC BP 3131 Douala		☎: + 237 9503114 Fax: + 237 3423758
	Belinga Etoundi Laurent	Cadre/CCAA	CCAA BP 6998 Yaounde, Cameroon		☎: 237 996 23 63 Fax: 237 230 33 62
	Tchania David	Expert Consultant	CCAA BP 6998 Yaoundé, Cameroon		☎: + 237 9663700
	Ekoume Sammuel Blaise	Directeur General	ADESCAIR VIA A.S.A BP 478 Douala, Cameroon	adescairviah@yahoo.fr groupe_viah@yahoo.fr	☎: + 237 343 99 20 + 237 99 21796
	Etta Mondoman Olivier Francis	Chef de la Service	Aeroports du Cameround SA BP 13615 Yaoundé Camroon	Emof2611@yahoo.fr	☎: + 237 223 4521 Fax: + 237 2234520
	Mountoumju Ntieche Abdou	Chef Service Appro et Achats	B. P. 13615 – Yaounde		☎: + 237 223 36 02 ☎: + 237 9999004 Fax: + 237 223-45-20
	Mme Baha née Jeanne Ekedi	Chef Service Emplois & Formation	B. P. 13.615 – Yaounde	Jeanneekedi3@yahoo.fr	☎: + 237 223.08.99 ☎: + 237 980.13.30 Fax: + 237 223.08.99
	Tchungte Louis	Chef Departement	B. P. 13615 – Yaounde	tchungte@yahoo.fr	
	Mbozo'o Ndo Emmanuel	Pilote de ligne	B. P. 4092 – Douala – Cameroon	embaozoo@yahoo.fr	☎: + 237 998 3391
	Asso'o menye Bernard	Informaticien	B. P. 13615 – Yaounde		
	Biboum Nyemb Anne Marie	Chef SCE Contrôle Gestion	B. P. 7175 – Yaounde		☎: + 237 232-64-33
	Akoso Peter Ambe	Sub Director of Aéronautical Standards	C/o Cameroon Civil Aviation Authority B. P. 6998 – Yaounde	akosopa@yahoo.com	☎: + 237-230-3090 ☎: + 237 990-56-49 Fax : + 237 2303362
CAMEROON	Tsamo Christien	Inspecteur Général des Services	B. P. CCAA BP 6998	ctsamo@yahoo.fr	☎: + 237-997-67-27

States/Etats	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse	E. Mail	Tel./Fax
	Fonkwa Etienne	Directeur d'Aéroport	B. P. 13615 – Yaounde		☎: + 237 223-4535 Fax: + 237 223-4535
	Livinus Atanga	Interpreter	B. P. 14525 – Yaounde	l_atanga@yahoo.com	☎: + 237-2215719 ☎: +237-221-5719
	Sambo Aminou	Commandant en second de la BA 101 – Yaounde	Base Aerienne 101 – Yaounde		☎: + 237 230-2237 ☎: + 237 230-4057
	Komguem Magni Apollin	Chef Bureu Exploitation des télécommunications (Douala)	B. P. 4063 – ASECNA Aéroport International de Douala	camerouncom@asecna.org apolink@yahoo.fr	☎: + 237 343-0100 ☎: + 237 996-0446 Fax : + 237 342-7117
	Matam Matam Fernor	CCAA	B. P. 6948 CCAA – Yaounde		
	Guinweth-Bibey Igor Amos Léon	Consultant International/D. P. Journal Infolom-Plus	B. P. 11451 – Yaounde	amosegts@yahoo.fr	☎: + 237 786-1434 Fax : + 237 223-11-32
	Webnjoh Abel Bobuin	Chef de Bureau Aviation Commerciae	B.P. 6998 – Yaounde	webnjoha@yahoo.fr	☎: + 237 951-0113 Fax :237-230-3362
	Manga Nguete Luc	Inspector OPS	B. P. 6998 – Yaounde	ngueleluc@yahoo.fr	☎: +237-9685670 Fax: +237-230-3362
	Ambomo Alphonse	DAFA – ADC	Société des Aéroports du Cameroun		☎: + 237 999-90-07 ☎: + 237 223-08-99
	Ntsini Marie Bernadette	Chef de la cellule juridique du ministère des transports	S/L Ministere des transports – Yaounde		☎: + 237 958-89-00 ☎: + 237 822-87-04
	Nyombe Liken Emmanuel	Sous-Directeur Frontie	Direction des Frontiers – Yaounde		☎: + 237 957-9239
	Bakoa Manfred	Pilote Avionis Présidentiels	Etat-Major Particulier/PR, BP 95 Yaoundé	mbakoa@msn.com	☎: + 227 772 01 02
	Djiogo Etienne	Director, Air Traffic Control Association	BP 4063 Douala	Catca01@yahoo.fr	☎: + 237 342 7734
	Tangning Nguetchikum Jean Marie	Deputy Director	BP 4063 Douala	jmtangning@yahoo.fr	☎: + 237 989 07 66
	Soh Réne		s/c Ministre, BP 12665, Douala		☎: + 237 347 53 51
	Djingou Defoke Jacques Gilles	Représentant de l'ANECI 0 Douala	s/c Vincent Fakam, BP 03 Douala	jgdjimgou@yahoo.fr	☎: + 237 791 75 25
CAPE VERDE	Valdemar Correia	Président CAA, Cap Vert	Praia, BP 371 Encosta Ponta Belen 2° Esq.° Prédio Conservatoria/IAC	dgeral@acivil.gov.cv	☎: +238 603430/31/32 Fax: +238 61 10 75
	Alberto Cardoso Correia E Silva	Inspecteur Air Navigation	CP 371, Praia	albertos@acivil.gov.cv	☎: +238 603430/31 Fax: + 238 611075

States/Etats	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse	E. Mail	Tel./Fax
CAPE VERDE	Jose Luis Ramos Dos Reis	Direcção Sistemas, Navegação Aérea		dsna@asa.cv	☎: + 238 4114 68 + 238 4115 70
	Jose Emanuel F. Rodrigues	Administrador	CP58 – Sal – Cape Verde	admtasna@asa.cv	☎: +238-411-372 Fax : + 238-411-323
C.A.R.	Azo Abdoulaye	Chef Service Exploitation Navigation	ASECNA BP 828 Bangui	centrafriquena@asecna.org	☎: + 236 61 3380/ 5072 67 Fax: + 236 61 49 18
CHAD	Guelpina Ceubah	Chef Service ENA/ASECNA	BP 70 Ndjamená		☎: + 235 841 8935/ + 235 52 62 31
	Ngardeita Gabouga	Division Navigation Aérienne	Direction e l'Aviation Civile B. P. 70 N'Djamena		☎: + 2355251114/ + 235 525414
	Makmbaye	ASECNA, Chef Exploitation telecom.	Ndjamená ASECNA B.P. 70 Tchad		☎: + 235 525526 Fax : + 235 52 6231
CONGO	Montole Symphorien	Chef de service technique de la NA	ANAC, BP 128, Brazzaville	montolesymphs@yahoo.fr	☎ : + 242 68 39 84 Fax : + 242 810227
	Ekouya Théophile	Chef de la div. Exploitation de la NA	ANAC, BP128, Brazzaville		☎: + 242 51 83 98 Fax: + 242 81 02 27
	Kaya Claudine	Chef Service Exploitation Météorologique	ASECNA , BP 218, Brazzaville, Rép. du Congo	gomat-cg@yahoo.fr	☎: +242 269763 Fax: +242 820050
COTE D'IVOIRE	Ehinon Diby Edmond	Amassade de Côte d'Ivoire – Yaounde	Conseiller Technique du Directeur Général SODEXAM 01 BP 6333, Abidjan 01, Côte d'Ivoire		☎: + 225 2221-3492 ☎: + 225 22 413734 Fax: 225 2127 7344/49
	Elefteriou Georges	Conseiller Technique du Directeur Général SODEXAM	01 BP 6333, Abidjan 01, Côte d'Ivoire		☎: + 225 22 413734 Fax: 225 2127 7344/49
	Boa Angaman	Chef Department Navigation Aerienne/ANAC	12 BP 1385 Abidjan 12 RCI	boachaang@yahoo.fr	Fax: + 225 212 76346
EGYPT	Sami Barsoum Mikhail	Engineering Consultant	National Air Navigation Services Company	barsoums@link.net	☎: + 20 2 4821898
	Sabry Aly Hossein Mohamed	General Manager Head of Engineering sector	National Air Navigation Services Company, Ministry of Civil Aviation, Cairo, Egypt	Sabry-ali@nansceg.org	☎: + 202 2675 952 Fax: +202 267 5960
	Atef Boulous Kiolous	General Manager, Engineering and projects sector	Ministry of Civil Aviation, Cairo, Egypt	atefbolouskh@yahoo.com	☎: + 202 2729063 Fax: + 212 235 5963
	Nasr Eldin Ali Mohamed Sayed	Cairo ACC Asst. Director	Cairo Air Navigation Centre, National Air Navigation Services Company, Intl, Airport, Cargo Road, Egypt	Neam2002@hotmail.com	☎: + 202 6346 322 ☎: + 2010 6633 148 Fax: + 202 267 5960
EQUATORIAL GUINEA	Mawule Atikpo –Amah Ayayi	Chef Service ENA/ASECNA	Bp 416, ASECNA, Malabo, Equatorial Guinea	mawule_ayayi@yahoo.fr	☎: + 240 7-0735/ + 240 9 2332/9 2202 Fax: +240 9 3501

States/Etats	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse	E. Mail	Tel./Fax
ETHIOPIA	Tesfaye Tsegaye	Directeur Air Operations and NAV AIDS Department	Ethiopian Civil Aviation Authority, POB 978, Addis Ababa	caa.airnav@telecom.net.et	☎: + 251 1 631995 Fax: + 251 1 612533
	Fekadu Teressa Bedane	A/Chief of Aeronautical Radio Communications Engineering Division	Ethiopian Civil Aviation Organization P. O. Box 978 ADDIS ABABA Ethiopia	Caa.airnav@telecom.net.et	☎: + 251 632096 Fax: + 251 612533
FRANCE (LA REUNION)	Jean-Claude Démichel	Adj. au Directeur du service de l'aviation civile, La Réunion, Mayotte et Îles Eparses	Service de l'aviation civile la Réunion, Mayotte et Îles Eparses, Aéroport de Saint Denis – Gillot, BP 12 F – 97408 Saint-Denis Messag Cédex 9	jean-claude.demichel@aviation-civile.gouv.fr	☎: +262 2 629300 01 Fax : + 262262930013
	Benoit Roturier	Chef de subdivision Navigation GNSS	1, av. Grynfogel, BP1084, 31035 Toulouse Cedex, France	Benoit.roturier@aviation-civile.gouv.fr	☎ : + 33 5 6214 5851 Fax : + 33 56214 5853
GABON	Ndoutoumou Charles	Chef Service Exploitation de la N.A.	BP 2252, Libreville, Gabon	gabonena@asecna.org	☎: +241 732825 + 241 268415 Fax: + 241 73 30 95
GAMBIA	Ebrima N.F. Bojang	Director, Airport Operations	Gambia Civil Aviation Authority, Banjul International Airport, POB 285, Banjul	enfbo@qanet.gm	☎: + 220 47 2895 Fax: + 220 472896 : + 220 472190
GHANA	Edwin Addo	Director, Air Traffic Services	Ghana Civil Aviation Authority, PMB KIA, Accra	edwin_addo@yahoo.com	☎: + 233 21 238 427 Fax: + 233 21 773293
	Prince Boateng	Manager, Electronics	Ghana Civil Aviation Authority, PMB KIA, Accra	pbboateng@gcaagh.com pbboatebg@hotmail.com	☎: + 233 21 776171/ 1234 ; 760596 Fax: + 233 21 773293
GUINEA	Thierno Ousmane Diallo	Chef de Division Navigation Aérienne et Infrastructure	DNAC, BP 95, Conakry	diallodto@yahoo.fr	☎: + 224 41 2773 Cell. : + 224 216957
	Papa Mambaye Faye	Directeur Général Adjoint	Agence de la Navigation Aérienne, (ANA), BP 3025, Conakry,		☎: +224 2221 46/ + 224 (011) 21 53 13 Fax: +224 46 16 81
	Maurice Bangoura	Chef du Département Organisation Méthodes et Informations Aéronautiques	Agence de la Navigation Aérienne, (ANA), Domia), Conakry		☎: + 224 25 83 91 Fax: + 224 46 16 81
KENYA	H. S. Kelley	Adviser	Box 83183, Mombasa,	Harjitkelley@yahoo.com	☎: + 254 722 80 6090 Fax: + 254 41 315 854

States/Etats	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse	E. Mail	Tel./Fax
LESOTHO	Tsepiso Dlangamandla	Senior Air Traffic Controller	Lesotho Civil Aviation Organization P. O. Box 629 Maseru 100 Lesotho	satco@mia.gov.ls	☎: + 266 2235 0777 Fax: + 266 2235 0012
	Mongali Tlali	Telecom Engineer	Lesotho Civil Aviation Organization P. O. Box 629 Maseru 100 Lesotho	Tech.engineer@mia.gov.ls	☎: + 266 22350777 Fax: + 266 22350012
MALI	Issa Salif Goïta	Chef Service Exploitation NA	ASECNA, Mali, BP 36	malienna@asecna.org	☎: + 223 674 1728/ 2206701/2203161 Fax: + 223 2204151
MAURITANIA	Mohamed Mahmoud O. Taleb Ahmed	Chef Service Navigation Aérienne	BP 205, Représentation ASECNA en Mauritanie	mauritanieena@asecna.org	☎: + 222 525 2847 222 525 2838 Fax: + 222 525 1625
NIGER	Yatta Abdoulaye	Chef de Service	ASECNA Aeroport BP 1096 Niamey Niger	asecna@ena.org	☎: + 227 732382 Fax: 227 735512
NIGERIA	I. Olojede	Asst. Chief Ops. and Technical Assistant to Director General	NCAA, Aviation House, PMB 21029, 21038 Ikeja-Lagos	idowuolo@yahoo.com	☎: +234 1 4963489 Fax: + 234 1 4930029
	K. N. Oteghile	Director, Air Traffic Services	NAMA, MM Airport, PMB 21084, Ikeja-Lagos	noteghile@nama-nig.com; noteghile@yahoo.com	☎: + 234 1 4970994 Fax: +234 1 4970870
	Engr. I. Oti	Director Safety Electronics Services	NAMA, MM Airport, PMB 21084, Ikeja-Lagos		☎: + 234 1 49333560/ 4931313 080-33071554 Fax: +234 1 4970870
	E. O. Onasanya	Gen. Manager – Planning/Tech. Evaluation	NAMA, MM Airport, PMB 21084, Ikeja-Lagos	eonasanya@nama-nig.com; onasanyaeo@yahoo.co.uk	☎: + 234 1 493 31330; 2341 7765590 Fax: +234 1 4931330

States/Etats	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse	E. Mail	Tel./Fax
SENEGAL	Bessane Mathiaco	Chef Div. Nav. Aérienne et Infrastructures Aéronautiques	BP 8184, ANACS Aéroport Léopold Sédar Senghor, Dakar	mathiaco@hotmail.com	☎: + 221 869 5335 Fax: + 221 820 3967
	Diack Madior	Représentant de l'ASECNA au Sénégal	BP 8056, Dakar	Asecnago2@sentoo.sn; diackmad@asecna.org	☎: + 221 820 0277 Fax: + 221 820 0600
	Abdou Thialaw Diop	Responsable de la Sécurité et du Contrôle de la navigation aérienne	BP 8184, Direction de l'Aviation Civile, Dakar	Thialaw1@hotmail.com	☎: + 221 869 5335 Fax: + 221 820 3967
	Atab Bodian	Conseiller	BP 17756 Dakar, Liberté	abodian@sentoo.sn	☎: + 221 825 1394 Fax: + 221 864 3360
	Akakpo Ayikoé Joachim	Chef Service Exploitation de la NA	BP 8108, Dakar, Rép. du Sénégal	joakakpo@sentoo.sn	☎: + 221 820 0656 Fax: + 221 820 0656
	Samba Dieng Ndiaye	Chef Bureau Exploitation (AANS)	ASECNA/AANS BP 8412, Aéroport LSS, Dakar	sdndiaye@yahoo.fr	☎: + 221 869 5334 Fax: + 221 820 2105
SIERRA LEONE	Mohammed Muzzam Othman	Head of Operations,	SLAA, 15 Rawdon Street, Freetown,		☎: + 232 22 338418/ 338307/76 603747
	Alpha Bockari	Principal Meteorologist	Meteorological Department, F18 Charlotte Street, Freetown	avabockari@yahoo.com	☎: + 232 22 226692/ 338 720/ 338 220
SOUTH AFRICA	Seboseso Machobane	General Manager : Safety Infrastructure	Civil Aviation Authority Private Bag X08 Waterkloof 0145 South Africa	machobanes@caa.co.za	☎: + 2712 4260066 Fax: + 27 12 426 0027
	Thato Ronnie Mothusi	Air Traffic Service Inspector	Civil Aviation Authority Private Bag X08 Waterkloof 0145 South Africa	mothusir@caa.za.ca	☎: + 2712 426 0055 Fax: + 27 12 346 6057
	Peter Marais	General Manager Services	ATNS Private Bag X15, Kempton Park South Africa 1620	peterm@atns.co.za	☎: + 27 11 961 0384 Fax: + 27 11 392 3969
	Arthur James Bradshaw		ATNS Private Bag X 15, Kempton Park South Africa 1620	arthurb@atns.co.za	☎: + 27 11 3924895 Fax: + 27 11 3923946
	Ian Quist	Flight Inspection	Civil Aviation Authority Private Bag X08 Waterkloof South Africa	quisti@caa.co.za	☎: + 27 11 973 4511 Fax: + 27 11 973 1371
SUDAN	Ibrahim Musa	Director Air Navigation	Box 966, Code 13311, Khartoum North	Ibrahim-caa@yahoo.com	☎: + 249 11 78 3766 Fax: + 249 11 77 3632
	Daniel P. Martin	Principal Consultant DGCA	42 Henderson Place Newtown, Edinburgh EH3 5DJ, Scotland, United Kingdom		

States/Etats	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse	E. Mail	Tel./Fax
TANZANIA	M. R. Alloo	Director of Air Navigation Services	DG, Tanzania CAA, 2 nd Floor IPS Building, Samora/Azikiwe Street, P.O. Box 2819, Dar es Salaam	tcaa@tcaa.go.tz	☎: +255 22 2115079/ 2115080, 2111951 Fax: +25522 2118905
	Ladislaus Matindi	Chief of Infrastructure Planning	DG, Tanzania CAA, 2 nd Floor IPS Building, Samora/Azikiwe Street, P.O. Box 2819, Dar es Salaam	tcaa@tcaa.go.tz	☎: +255 22 2115079/ 2115080, 2111951 Fax: +25522 2118905
TOGO	Kwadzo Dobou	Chef, Div. NA. Par interim	Direction de l'Aviation Civile, BP 2699, Lomé, Togo	gdobou@yahoo.fr	Tel : + 228 226 37 40 Fax : + 228226 0860
	Joseph Tagne	Chef SENA	ASECNA BP 10151 Lome, Togo	tagnejoseph@hotmail.com	☎: + 228 226 21 01 Fax: + 228 2265236
TUNISIA	Ben Alaya Mohamed Ali	Directeur à l' 'OACA	OACA 22 cité de l'air El Aouima 2045 Tunis Tunisia	Balaya.mdali@planet.tn	☎: + 216 98366353 Fax: + 216 71753211
	Ridha Dridi	Chef Service AGA/OPS	DGAC 13 rue 8006 Montplaisir 1002 Tunis Tunisie	Ridha.dridi@laposte.net	☎: + 216 71 787022 ex. 316 Fax: + 216 71 794 227
UGANDA	Andrew F.K. Musoke	Director: Air Navigation & Regulatory Services	Civil Aviation Authority P O Box 5536 KAMPALA Uganda	caadanrs@africaonline.co.ug	☎: + 256 41 320486 Fax: + 256 41 320964
	Joseph Bukenya	Senior Economics & Planning Officer	Civil Aviation Authority P O Box 5536 KAMPALA Uganda	jbkbuks@yahoo.com	☎: + 256 41 320555 Fax: + 256 41 321401
ZAMBIA	Munkombwe Eland Michelo	Quality Control Officer/ATS	National Airports Corporation Lt. Box 30175 Lusaka, Zambia	nacl@zamnet.zm	☎: + 260 1 271118 Fax: + 260 1 271118
	Stanley Sitali	Manager Avionics	National Airports Corporation Lt. Box 30175 Lusaka, Zambia	nacl@zamnet.zm	☎: + 260 1 271195 Fax: + 260 1 224777
	Eugene J.H. Monga	Airports Manager	National Airports Corporation Lt. Box 30175 Lusaka, Zambia	nacl@zamnet.zm	☎: + 260 1 271359 Fax: + 260 1 271359
ZIMBABWE	Ezra Canaan Mazambara	Ag. Director Air Navigation Services	CAA of Zimbabwe, P. Bag 7716, Causeway, Harare, Zimbabwe	ais@caaz.co.zw	☎: + 263 4 585110/ + 263 11 213 671 Fax: + 263 4 585100
INTERNATIONAL ORGANIZATIONS/ORGANISATIONS INTERNATIONALES					
AFCAC	G. Lièvre	Air Transport Officer	BP 2356, Dakar	Glievre@afcac-cafac.org	☎: + 221 8399373 Fax : +221 823 26 61
ASECNA	Amadou Guitteye	Directeur de l'Exploitation	B.P. 3144, Dakar	guitteyeama@asecna.org	☎: + 221 820 74 94
	Théodore-Marie Fokoua	Chef de Département NA, Membre d'APIRG	B.P. 3144, Dakar	fokouathe@asecna.org	☎: + 221 820 75 21 Fax: + 221 820 75 22
	Lefèvre Patrick	Expert CNS/ATM	32 34 Av. Jean Jaurès, Dakar	lefevrep@asecna.org	☎: + 221 869 5664
	Rakotoarivony Sylvain	Chef du Service Exploitation de la NA	ASECNA, Ivato BP 46 Antananarivo, 105 Madagascar	sylvain@asecna.mg madagascarena@asecna.org	☎: +261 20 22 58113 Fax: +261 20 22 58115

States/Etats	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse	E. Mail	Tel./Fax
ASECNA	Tchicaya Hilaire	Chef de Service Télécom	B.P. 3144, Dakar	deett@sentoosn	☎: + 221 820 75 38 Fax : + 221 820 75 38
	Antoine Miampika	Chef de Service études et réglementation MTO	BP 3144, Dakar, Rep. du Sénégal	miampikaant@asecna.org	☎: + 221 869 57 12 Fax : + 221 820 7495
	Ngoue Célestin Salomon	Chef de Service Gestion navigation Aérienne	BP 29133, Dakar, Yoff	ngouecel@asecna.org	☎: + 221 64 04 94 Fax: + 221 820 75 46
	Théodore Joussou	Chef de Service Marketing	ASECNA 32 Avenue Jaunes Dakar BP 3144	joussohe@asecna.org	☎: + 221 820 7629 Fax : + 221 820 5456
	Ngoupou Joseph	Chef Bureau Procédures	DG ASECNA, B.P. 3144, Dakar	ngoupoujos@asecna.org	☎: + 221 869 56 71
	Akakpo Clarisse	Chef Bureau Planification formation DRH –DG/ASECNA	BP 3144, Dakar, Rép. du Sénégal	raharinjaracra@asecna.org	☎: +221 849 6623
	Mabiala Ernest	Chef Service ENA/ASECNA	Bp 218, Brazzaville, Rép. du Congo	mabialaernst@yahoo.fr	☎: + 242 82 01 75 + 242 513 982 Fax: + 242 82 0050
	Kissiedou Kouame	Chef ENA, Abidjan	07 BP 393 Abidjan 07 RCI	kissiedouk@yahoo.fr	☎: + 225 21278 777 +225 05 85 8943
	Maiga Issa Saley	Chef Bureau Navigation Aérienne	75, Rue La Boetie, 75008, Paris	maigaiss@asecna.fr	☎: + 331 44 950738 Fax: + 331 4225 7311
	Marcellin Alain-Paul	Chef Service Planification	BP3144, Dakar	marcellinala@asecna.org	☎: + 221 820 54 05/ 869 51 38 Fax: + 221 820 54 06
	Judith Enow Mbong	Responsable Relations Extérieures	ERSI-ASECNA Douala, Rép. du Cameroun	jemmin@excite.com	☎: + 237 337 23 87 Fax: + 237 337 23 88
ASECNA	Souabounde Paul	Instructeur	ERSI, Douala, BP 13095	souabpaul@yahoo.fr	☎: + 237 337 23 87 Fax: + 237 337 23 88
	Fokoua Helene	Conseiller Juridique	BP 3144, Dakar, Rép. du Sénégal		
	Koumagnon Eliezer	Chef Service Exploitation navigation Aérienne	01 BP 96 ASECNA, Cotonou, Rép. du Benin	Eliezer_koumagnon@hotmail.com	☎: + 229 30 4119 Fax: + 229 30 08 69
	Kameni Doudie Roland	Chargé d'Etudes GNSS	BP 8157, Dakar, LSS, Dakar, Rep. du Sénégal	Roland.kameni@caramail.com	☎: + 221 869 52 29 Fax: + 221 820 1221
	Ndiaye Samba Dieng	Chef Bureau exploitation/AANS	BP 8412 Aéroport International Léopold Sedar Senghor de Dakar	sdndiaye@yahoo.fr	☎: + 221 869 5334 Fax: + 221 820 2105
Eurocontrol	François Etienne	Responsable Plan de Convergence	Eurocontrol DAP/SIS, Rue de la Fusee, 86 Bruxelles, Belgique	Etienne.françois@eurocontrol.int	☎: + 32 2 729 34 37
European Space Agency	Solari Giorgio	EGNOS Coordinator	3, Rue du Luxembourg 3, B-1000 Bruxelles, (Belgium)	Giorgio.solari@esa.int	☎: + 32 2 74 380 30 Fax: + 32 2 74 38 001

States/Etats	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse	E. Mail	Tel./Fax
FAA	Braks Etta	International Technical Advisor	ASD – 500, Room 929 FOB 10A 800 Independence Ave. SW Washington, D.C. 20591	Braks.etta@faa.gov	☎: +1 202 267-8782 Fax: +1 202 267 5198
IATA	Ndiaye Meïssa	Ag. Director, IATA	POB 47979, Nairobi, Kenya	ndiyem@iata.org	☎: + 254 2 2710 100 Fax: + 254 2 2723 978
IFALPA	Capt. Heinz Frühwirth	Vice Chairman, ATS Committee	Administrative Headquarters, Interpilot House, Gogmore Lane, Chertsey, 6 9AP, England	globalpilot@ifalpa.org	☎: + 441932 571711 Fax: +441932 570920
	Francis Kudjawa	IFALPA	POB CT3906, Cantoment, Accra, Ghana	fkudjawa@co.uk	☎: + 021 233 810897/ + 021 233 24 37 84 34
IFATCA	Albert A. Taylor	Executive Vice President, Africa/Middle East	POB KA 16171, Airport, Accra	albert.taylor@gcaagh.com	☎: + 233 21 504 801/ 3427734 Fax: + 233 21 504 801/ 773293
	Jean-Marie N. Tangning	Deputy Director/CATCA	BP 4063, Douala, Cameroon	jmtangning@yahoo.fr	☎: + 237 34 27734
INTELSAT	John Akumu	Principal Planner	204 Amberleigh Drive, Silver Spring MD, 20905	John.akumu@intelsat.com	☎: + 1 202 944 7055 Fax: +1 202 944 7055
	Atcha-oubou Lare	Directeur Regional, Intelsat	11648, Drumcast le Ter, Germantown, MD 20876 USA	Lare.atcha-oubou@intelsat.com	☎: + 1 202 944 7292 Fax: + 1 202 944 8133
ROBERTS FIR	S.T.A. Bangura	Deputy Secretary General Technical	020 BP 507, Matam, Conakry, Republic of Guinea	stbangura@robertsfir.org.gn	☎: + 224 404 374/ Fax: + 224 404 987
	A.D. Conteh	Ag. Senior Air Traffic Control Officer	Roberts FIR, 020 BP 507, Conakry	adconteh@robertsfir.org.gn	☎: + 224 404 374/ 0037747/671364 Fax: + 224 404 987
OTHERS					
CORIS	Dominique Charreyre	Directeur d'Opérations	2, Avenue Descartes, 92350 Le Plessis Robinson	Dominique.charreyre@coris-telecom.com	☎: + 33 1 4136 1501
	Philippe Vadon	Directeur Commercial	2, Avenue Descartes, 92350 Le Plessis Robinson	Philippe.vadon@coris-telecom.com	☎: + 33 1 41 36 1501
	Christian Soler		2, Avenue Descartes, 92350 Le Plessis Robinson	Christian.soler@coris-telecom.com	☎: + 33 1 4136 1501
SEEE	Ravelojaona Mialisoa		11, rue Paul Bert, 92240 Malakoff, France	Malisoa.ravelojaona@seee-sa.fr	☎: + 33 1 40 52 2122 Fax: + 331 0146 298 73
	Coizy Jean-Marie	Directeur Exploitation	11, rue Paul Bert, 92240 Malakoff, France	Jean-marie.coizy@seee-sa.fr	☎: + 331 40 52 2040
SEPTENTRIO	Dipl.- Ing. Frank Wilms	Navigation Systems Manager	Septentrio Satellite Navigation Willemsstraat 7, 3000 Leuven, Belgium	frank.wilms@septentrio.com	☎: +32 (0) 16 300 805 Fax: +32 (0)16 221640

States/Etats	Names/Noms	Designation/Fonction	Address/Adresse	E. Mail	Tel./Fax
THALES – ATM	Devaux François	Directeur Commercial	Thales ATM Navigation GmbH, Lilienthalstrasse 2, 70825 Kurntal Munchingen	Francois.devaux@thalesatm.co m	☎: + 49 173 983 4226 Fax: +43 711 821 4405
	Grenon Alexis	Project Manager	Oakcroft Road Chessington, Surrey, KT91QZ, UK		☎: + 44 20 83916375

**CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DE L'APIRG CONSIDÉRÉES COMME
APPELANT UNE SUITE DE LA PART DE LA COMMISSION DE
NAVIGATION AÉRIENNE OU DU CONSEIL**

Référence du rapport		Organe	Suite proposée
Conclusion ou Décision n°	Page		
13/1	4-3	Commission	Lutte contre le risque aviaire A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de tenir les ateliers à intervalles réguliers.
13/2	4-4	Commission	Création d'une équipe de travail sur les nouveaux avions de grandes dimensions A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de suivre l'évolution de la question dans les autres régions pour assurer l'harmonisation.
13/4	4-5	Commission	Taux de disponibilité des circuits RSFTA AFI A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de prier instamment les États de mettre en œuvre les circuits manquants et de prendre des mesures correctives afin de remédier aux carences des circuits principaux du RSFTA.
13/10	4-7	Commission	Introduction des protocoles orientés bits dans la Région AFI A noté la conclusion en rapport avec la mise en œuvre de l'ATN.
13/13	4-8	Commission	Utilisation du réseau SITA pour les besoins des circuits RSFTA A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de charger les bureaux régionaux de la Région AFI de trouver des façons pratiques et économiques de mettre en œuvre les circuits du RSFTA, par exemple les VSAT.
13/14	4-9	Commission	Interconnexion entre les réseaux VSAT – Connectivité RSFTA et ATS/DS A noté la conclusion.

Référence du rapport		Organe	Suite proposée
Conclusion ou Décision n°	Page		
13/17	4-11	Commission	Amélioration du réseau ATS/DS A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de charger les bureaux régionaux de la Région AFI de trouver des moyens de mettre en œuvre des circuits ATS/DS.
13/18	4-13	Commission	Introduction de l'espacement de 25 kHz entre les canaux VHF dans la Région AFI A noté la conclusion.
13/21	4-12	Commission	Encombrement des fréquences HF dans la Région AFI A noté la conclusion et son lien avec la Conclusion 13/13.
13/23	4-13	Conseil	Soutien de la position de l'OACI à la CMR-2003 de l'UIT A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de donner une haute priorité au rôle de l'Organisation dans la protection des intérêts de l'aviation à la CMR-2003.
13/25	4-16	Commission	Date limite pour la mise en œuvre des routes ATS A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de prier instamment les États de procéder dès que possible à la mise en œuvre.
13/31	4-16	Conseil	Mise en œuvre du service de contrôle régional A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de prier instamment les États qui ne l'ont pas encore fait de mettre en œuvre le service de contrôle régional dans les meilleurs délais.
13/32	4-17	Commission	Assignation de noms-indicatifs codés à cinq lettres aux points de croisement des routes ATS A noté la conclusion et prié instamment les États de donner une haute priorité à la question et de recourir à l'assistance des bureaux régionaux selon les besoins.

Référence du rapport		Organe	Suite proposée
Conclusion ou Décision n°	Page		
13/33	4-18	Conseil	Période transitoire pour l'ACAS II et processus de dérogation dans la Région AFI A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de désigner un bureau régional pour coordonner les dérogations durant la période transitoire.
13/34	4-18	Commission	Emport et fonctionnement des transpondeurs SSR signalant l'altitude-pression A noté que les amendements envisagés des SUPP AFI s'écartent des dispositions actuelles figurant en 6.19, Partie I, et 6.13.1, Partie II, de l'Annexe 6, et qu'ils devraient être alignés en conséquence.
13/35	4-18	Commission	AIC sur l'utilisation des transpondeurs SSR A noté que la proposition d'amendement des procédures complémentaires régionales AFI visant à modifier les prescriptions relatives aux transpondeurs signalant l'altitude-pression s'écarte des dispositions mondiales figurant en 6.19, Partie I, et 6.13.1, Partie II, de l'Annexe 6, et qu'elle devrait être alignée en conséquence.
13/37	4-18	Commission	Publication des besoins relatifs à l'ACAS et aux transpondeurs SSR dans les législations nationales A noté la conclusion et son lien avec la Conclusion 13/35.
13/38	4-19	Commission	Publication d'un projet d'AIC sur la mise en œuvre de l'ACAS II A noté la conclusion et son lien avec la Conclusion 13/35.
13/51	4-24	Commission	Publication du texte en langage clair des NOTAM diffusés dans des langues autres que l'anglais A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de produire une proposition visant à amender l'Annexe 15 en conséquence.

Référence du rapport		Organe	Suite proposée
Conclusion ou Décision n°	Page		
13/63	4-30	Commission	Formation sur l'utilisation des codes GRIB et BUFR A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général d'organiser des séminaires selon les besoins.
13/67	4-31	Commission	Création de banques de données à Pretoria et Dakar A noté la conclusion en rapport avec l'amélioration des échanges OPMET dans la région.
13/68	4-31	Commission	Moyens de télécommunications performants pour les observatoires volcanologiques A noté la conclusion.
13/70	4-33	Commission	Coordination entre les prestataires et usagers des services ATS dans la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de donner une haute priorité au rôle de l'OACI dans la coordination entre les prestataires et les usagers des services ATS.
13/71	4-33	Commission	Amendement des SUPP AFI (Doc 7030) A noté la conclusion et demandé au Secrétariat d'étudier la faisabilité d'une réduction de la séparation, compte tenu des carences relevées dans les domaines des aides de navigation et des communications.
13/72	4-33	Commission	Approche par étapes pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général d'aider les États selon les besoins.
13/74	4-34	Commission	Création d'organismes CNS/ATM nationaux et désignation des points focaux de contact A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de porter le <i>Plan national pour les systèmes CNS/ATM</i> (Circulaire 278) à l'attention des États concernés.

Référence du rapport		Organe	Suite proposée
Conclusion ou Décision n°	Page		
13/76	4-34	Commission	Promulgation des politiques nationales relatives au système anticollision embarqué (ACAS) A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général d'aider les États selon les besoins.
13/78	4-35	Commission	Plan de surveillance aéronautique en route pour la Région AFI A noté la conclusion et chargé le Secrétariat de prendre les mesures nécessaires.
13/79	4-35	Commission	Groupe de travail AFI/EUR sur le banc d'essai du GNSS A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de prier instamment les États de participer aux activités.
13/81	4-36	Commission	Participation des organisations de transport multimodal aux essais entrepris dans le cadre du banc d'essai GNSS AFI A noté la conclusion et son lien avec la mise en œuvre du GNSS.
13/83	4-36	Conseil	Assistance pour la conception des procédures GNSS A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de contacter les organisations pour solliciter leur assistance, d'étudier la possibilité d'élargir davantage le projet de procédures GNSS SADC/IATA et d'encourager les États à mettre en application les procédures GNSS.
13/84	4-38	Commission	Stratégie d'introduction du GNSS dans la Région AFI A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de suivre l'évolution de la question dans les autres régions pour assurer l'harmonisation.

Référence du rapport		Organe	Suite proposée
Conclusion ou Décision n°	Page		
13/85	4-39	Commission	Mise en œuvre initiale du RVSM dans la Région AFI A noté la conclusion, étant entendu qu’une évaluation du besoin du RVSM et une stratégie de mise en œuvre, comprenant une analyse formelle du risque et la création d’un processus de gestion de la sécurité, seront mises à la disposition de l’OACI afin d’assurer la réalisation et le maintien d’un niveau de sécurité acceptable.
13/86	4-39	Commission	Séminaires/ateliers sur le RVSM et la RNAV/RNP A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de prendre les mesures nécessaires pour la tenue de séminaires et d’ateliers sur le RVSM dans la Région AFI.
13/90	4-41	Conseil	Plan de navigation aérienne de base et FASID AFI a) A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de prendre les mesures nécessaires. b) A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de prendre les mesures nécessaires pour que toute la documentation utile des PIRG figure sur le site Web de l’OACI. c) A demandé au Secrétaire général de présenter des propositions précises sur un format de travail pour les plans régionaux. d) A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de la porter à l’attention des États.
13/91	4-42	Commission	Création d’un Comité de sécurité de la navigation aérienne A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général d’entreprendre une étude en consultation avec les États et les organisations internationales.

Référence du rapport		Organe	Suite proposée
Conclusion ou Décision n°	Page		
13/96	5-2	Conseil	Présentation de la liste des lacunes et carences A noté la conclusion et demandé au Secrétaire général de suivre l'évolution de la question dans les autres régions pour assurer l'harmonisation.
13/99	7-1	Commission	Mesures de suivi à l'égard des conclusions de la réunion ALLPIRG/4 A noté la conclusion et chargé le Secrétariat de prendre les mesures nécessaires.
13/100	10-1	Conseil	Adhésion au Groupe APIRG A approuvé la conclusion.
13/101	10-1	Commission	Composition des organes auxiliaires du Groupe APIRG A noté la décision.
13/102	11-1	Commission	Communication au Groupe APIRG de notes de travail (WP) et d'information (IP) A approuvé la conclusion.

— — — — —

AFI RATIONALIZED AFTN – IMPLEMENTATION REQUIREMENTS/RSFTA RATIONALISE – BESOINS DE MISE EN OEUVRE

Explanation of the table/Explication du tableau

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

AFI AFTN RATIONALIZED PLAN - IMPLEMENTATION REQUIREMENTS

Terminal I/ Terminal II	Circuit category/ Catégorie de circuit	Current/Existant					Planned/Prévu					Target date of implem.entation/ Date cible de mise en oeuvre	Remarks/ Observations
		Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau	Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
ADDIS ABABA													Addis centre can accommodate X25
Asmara	T	NIL					SAT/D	1200	X25	ITA-2	AFTN		NAFISAT
Djibouti	T	LTT	50	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	X25	ITA-2	AFTN		NAFISAT
Khartoum	T	NIL					SAT/D	1200	X25	ITA-2	AFTN		NAFISAT
Nairobi	M	SAT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	X25	IA-5	AFTN		ISDN to explore
Niamey	M	SAT/A	50	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	X25	IA-5	AFTN		
MID (Jeddah)	M	SAT/A	50	A	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	X.25	IA-5	AFTN		ISDN to explore
ALGER													
Casablanca	M	SAT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN	LTT/A	1200	X.25	IA-5	AFTN		
Niamey	M	NIL				AFTN	LTT	1200	X.25	IA-5	AFTN		
Tunis	M	SAT/A	1200		ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	X.25	IA-5	AFTN		

Terminal I/ Terminal II	Circuit category/ Catégorie de circuit	Current/Existant					Planned/Prévu					Target date of implem.entation/ Date cible de mise en oeuvre	Remarks/ Observations
		Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau	Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
EUR (Bordeaux)	M	SAT/A	1200		ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	X.25	IA-5	AFTN		
BRAZZAVILLE													
Bangui	T	SAT/D	1200	X.25	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	X25	ITA-2	AFTN		
Dakar	M	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	X-25	IA-5	AFTN		
Douala	T	SAT/D	1200	X.25	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	X.25	ITA-2	AFTN		
Kinshasa	T	MW/V	50	TTY	ITA-2	AFTN	LTT/D	50	TTY	ITA-2	AFTN		
Johannesburg	M	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	X.25	IA-5	AFTN		
Libreville	T	SAT/D	2400	X25	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN		
Luanda	T	NIL					SAT/D	1200	X.25	ITA-2	AFTN		
Nairobi	M	NIL					SAT/D	1200	X.25	IA-5	AFTN		Nairobi/ Dakar/ Brazzaville
N'Djamena	T	SAT/D	2400	X25	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN		
Niamey	M	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN		
Sao Tome	T	NIL				AFTN	SAT/D	1200	X.25	ITA-2	AFTN		

Terminal I/ Terminal II	Circuit category/ Catégorie de circuit	Current/Existant					Planned/Prévu					Target date of implem.entation/ Date cible de mise en oeuvre	Remarks/ Observations
		Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau	Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
CAIRO													
Khartoum	T	SAT/A	50	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	300	TTY	ITA-2	AFTN		To coordinate with Khartoum
Nairobi	M	SAT/A	50	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	X.25	IA-5	AFTN		9600 bps proposed by Egypt
Tunis	M	SAT/A	100	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	X.25	IA-5	AFTN		CIDIN
EUR(Athens)	M	SAT/D	9600	CIDIN	IA-5	AFTN	SAT/D	9600	CIDIN	IA-5	AFTN		
MID(Beirut)	M	SAT/D	9600	CIDIN	IA-5	AFTN	SAT/D	9600	CIDIN	IA-5	AFTN		
MID(Jeddah)	M	SAT/D	9600	CIDIN	IA-5	AFTN	SAT/D	9600	CIDIN	IA-5	AFTN		
CASABLANCA													
Dakar	M	LTT/A	2X75		ITA-2	AFTN	SAT/D	2400	TTY/FR	IA-5	AFTN		
Las Palmas	T	LTT/A	50		ITA-2	AFTN	LTT/A	50	CIDIN	IA-5	AFTN		
EUR(Madrid)	M	SAT/A	4800 50+1X200	CIDIN AFTN	IA-5	AFTN	SAT/D	4800	CIDN	IA-5	AFTN		
DAKAR													
Abidjan	T	SAT/D	2400	X-25	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN		

Terminal I/ Terminal II	Circuit category/ Catégorie de circuit	Current/Existant					Planned/Prévu					Target date of implem.entation/ Date cible de mise en oeuvre	Remarks/ Observations
		Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau	Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Bamako	T	SAT/D	2400	X-25	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN		
Banjul	T	LLT	75	TTY	ITA-2	AFTN	LTT/D	2400	X.25	ITA-2	AFTN		
Bissau	T	NIL					SAT/D	2400	X-25	ITA-2	AFTN		
Johannesburg	M	LTT	2400	TTY	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN		
Niamey	M	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN		
Nouakchott	T	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN		
Conakry (Robertsfield)	T	SAT	2400	TTY	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	TTY	IA-5	AFTN		
Sal	T	SAT/D	2400	TTY	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	X-25	IA-5	AFTN		
SAM(RIO)	M	SAT	2400	TTY	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	TTY	IA-5	AFTN		
JOHANNESBURG													X25 planned/ IA-5 capable
Antananarivo	T	NIL				AFTN	SAT/D	1200	TTY	IA-5	AFTN		
Beira	T	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN		

Terminal I/ Terminal II	Circuit category/ Catégorie de circuit	Current/Existant					Planned/Prévu					Target date of implem.entation/ Date cible de mise en oeuvre	Remarks/ Observations
		Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau	Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Bujumbura	T	NIL					SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN		VSAT planned
Gaborone	T	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN		
Harare	T	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN		
Kigali	T	NIL					SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN		
Lilongwe	T	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN		
Lusaka	T	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN		
Maputo	T	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN		
Maseru	T	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN		
Manzini	T	LTT/A	1200	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN		
Nairobi	M	LTT/A	50	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	X.25	ITA-2	AFTN		
Windhoek	T	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	NONE	ITA-2	AFTN		
ASIA/PAC (Brisbane)	M	NIL					SAT/D	1200	X.25	IA-5	AFTN		

Terminal I/ Terminal II	Circuit category/ Catégorie de circuit	Current/Existant					Planned/Prévu					Target date of implem.entation/ Date cible de mise en oeuvre	Remarks/ Observations
		Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau	Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
SAM (Buenos Aires)	M	NIL					SAT/D	1200	X.25	IA-5	AFTN		
NAIROBI													
Dar es Salaam	T	LTT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN	LTT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN		
Entebbe	T	LTT/A	50	“	ITA-2	AFTN	LTT/A	50	“	ITA-2	AFTN		
Mauritius	T	SAT/A	50	“	ITA-2	AFTN	SAT/A	50	“	ITA-2	AFTN		
Mogadishu	T	NIL		“		AFTN	SAT/A	50	“	ITA-2	AFTN		SITA
Seychelles	T	SAT/A	50	“	ITA-2	AFTN	SAT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN		
ASIA (Mumbai)	M	LTT/A	50	“	ITA-2	AFTN	LTT/A	1200	X.25	ITA-2	AFTN		
NIAMEY													
Accra	T	SAT/A	50	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN		ACCRA X25 TBC
Kano	T	SAT/D	50	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	2400	X25	IA-5	AFTN		
N'Djamena	T	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN		
Ouagadougou	T	SAT/D	2400	X25	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	X25	IA-5	AFTN		

Terminal I/ Terminal II	Circuit category/ Catégorie de circuit	Current/Existant					Planned/Prévu					Target date of implem. entation/ Date cible de mise en oeuvre	Remarks/ Observations
		Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau	Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
TUNIS													
Tripoli	T	LTT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN	LTT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN		TBC with TUNIS
EUR(Rome)	M	SAT/A	1200	X-25		AFTN	SAT/A	1200	X.25	ITA-2	AFTN		
ACCRA													
Cotonou	S	LTT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN	LTT/A	2400	X25	IA-5	AFTN		
Lome	S	LTT/A	50	TTY	ITA-2	AFTN	LTT/A	2400	X25	IA-5	AFTN		
ANTANANARIVO													
Dzaoudzi	S	SAT/D	2400	TTY	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN		
Mauritius	T	SAT/D	2400	TTY	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	TTY	IA-5	AFTN		
Moroni	S	SAT/D	2400	TTY	IA-5	AFTN	SAT/D	2400	TTY	IA-5	AFTN		
DOUALA													
Malabo	S	SAT/D	1200	X25	IA-5	AFTN	SAT/D	1200	X.25	IA-5	AFTN		

Terminal I/ Terminal II	Circuit category/ Catégorie de circuit	Current/Existant					Planned/Prévu					Target date of implem.entation/ Date cible de mise en oeuvre	Remarks/ Observations
		Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau	Circuit type/ Type de circuit	Modulation rate/ Rapidité de modulation (bps)	Prot.	Code	Network / Réseau		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
KANO													
Lagos	S	SAT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/D	2400	X25	IA-5	AFTN		
LAGOS													
Cotonou	S	LTT/A	50	NONE	ITA-2	AFTN	SAT/D	2400	X.25	IA-5	AFTN		
MAURITIUS													
Saint Denis	S	SAT/D	2400	TTY	IA-5	AFTN	SAT/A	2400	TTY	IA-5	AFTN		
ASIA/PAC (Brisbane)	T	SAT/A	50	TTY	ITA-2	AFTN							To maintain until operation of J'Burg /ASIA/PAC
Johannesburg	T	SAT/D	1200	TTY	ITA-2	AFTN	SAT/D	1200	X.25	IA-5	AFTN		
Conakry													
Robertsfield	S	SAT/D	1200	X25	IA-5	AFTN	SAT/D	1200	X25	IA-5	AFTN		
Freetown	S	SAT/D	1200	X25	IA-5	AFTN	SAT/D	1200	X25	IA-5	AFTN		

INSTRUCTIONS A SUIVRE POUR REMPLIR LE FORMULAIRE DE STATISTIQUES DE DUREES D'ACHEMINEMENT DU RSFTA

**Etablir les statistiques tous les 23 janvier, avril,
juillet et octobre de chaque année**

Les statistiques de durées d'acheminement devront être établies pour les messages reçus par une station pendant une période de 24 heures entre le 230001 et le 240001 du mois.

Colonne 1: Inscrire l'indicateur d'emplacement OACI de la station RSFTA où le message reçu a été déposé à l'origine pour transmission.

Colonne 2: Inscrire l'indicateur d'emplacement de la station qui a effectivement transmis le message à votre station. Dans le cas des circuits directs, le même indicateur d'emplacement figurerait donc dans les deux colonnes 2 et 1. Lorsque le trafic émanant du même point a suivi différents itinéraires jusqu'à la station réceptrice, par exemple lorsqu'il y a eu déroutement, inscrire séparément les renseignements pour chaque itinéraire.

Colonnes 3 et 4: Inscrire dans la colonne 4 le nombre total de messages reçus de la station d'origine pendant la période de 24 heures sur laquelle porte le formulaire, pour chaque groupe de priorités. Inscrire des chiffres distincts en regard des inscriptions de la colonne 3, c'est-à-dire selon que les messages sont de priorités FF et supérieures, ou de priorité GG.

Colonne 5: Indiquer la durée d'acheminement recommandée par l'OACI en regard de chaque groupe de priorités.

Colonne 6: Inscrire la durée d'acheminement effective maximale observée pour chaque groupe de priorités. Obtenir chaque durée de la manière suivante : trouver l'intervalle de temps entre l'heure de dépôt et l'heure de remise de chaque message dans chaque groupe de priorités, éliminer les 5% dont la durée d'acheminement est la plus longue et inscrire en regard de chaque groupe de priorités la durée d'acheminement maximale des 95% restants.

Ex.: Si dans cette période de 24 heures 100 messages de chaque groupe (FF et supérieurs et GG) sont reçus, rejeter les cinq plus longues durées d'acheminement. Parmi les durées d'acheminement des 95% restants,

prendre la plus longue et l'inscrire dans la colonne 6 en regard du groupe de priorités approprié.

Colonne 7: Après avoir éliminé les 5% des messages de chaque groupe de priorités dont la durée d'acheminement est la plus longue, inscrire dans cette colonne la durée d'acheminement médiane effective pour 95% restants en regard de chaque groupe de priorités.

La durée moyenne d'acheminement du trafic est définie comme suit:

Lorsque des durées d'acheminement effectives des messages d'un groupe donné sont classées dans l'ordre décroissant, la durée d'acheminement médiane de ce groupe est la durée d'acheminement du message au-dessus duquel il y'a autant de messages qu'au-dessous, après élimination des 5% dont la durée d'acheminement est la plus longue.

Ex.: S'il y a 60 messages dans un groupe quelconque dans une période de 24 heures, classer leur durée d'acheminement effective dans l'ordre décroissant. Ecarter 3 messages (5%) dont la durée d'acheminement est la plus longue. La durée d'acheminement médiane de ce groupe est la durée d'acheminement effective du 29^{ème} message, qui est précédé de 28 messages et suivi de 28 autres.

Colonne 8: Après élimination des 5% de tous les messages de chaque groupe de priorités dont la durée de retransmission est la plus longue, inscrire la durée de retransmission maximale des 95% restants dans chaque groupe de priorités. La durée de retransmission par la station destinataire est traitée aux paragraphes 3.1.60 et 3.1.61 du Document 8259.

Colonne 9: Observations pertinentes concernant le fonctionnement des circuits (périodes de pointes, pannes, etc.) qui ont un rapport avec les statistiques de durées d'acheminement enregistrées sur le formulaire.

**STATISTIQUES DE DUREES DACHEMINEMENT DU TRAFIC RSFTA
(CLASSE A) REÇU POUR REMISE LOCALE**

STATION (Indicateur d'emplacement):
.....(Mois).....(Année)

Indicateur d'emplacement		Groupe de priorités de message	Nombre total de messages pour chaque groupe de priorités	Durée d'acheminement prescrite par l'OACI	Durée d'acheminement maximale observée	Durée d'acheminement médiane effective	Durée de retransmission maximale observée	Observations
Station d'origine	Dernière station de transmission							
1	2	3	4	5	6	7	8	9
			FF et supérieures					
			GG					
			FF et supérieures					
			GG					
			FF et supérieures					
			GG					

ROUTES ATS DU PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE AFI
QUI REQUIÈRENT LA MISE EN OEUVRE (DOC 7474)

Indicatif de route	Tronçon(s)	Etats	Observations
UA293	Ibiza Tiaret	Algérie	Requise en direction du Nord
UA411	Jerba Tripoli Benina	Libye	Mise en oeuvre contrairement au Plan : A411 - Jerba/Zawia/Tripoli/Misurata A411 - Jerba/TANLI/Mitiga/Misurata
UA617	Kinshasa Windhoek	R. D. Congo	
UA618	SAGBU Malakal	Soudan	
UA748	(GOZO) Tripoli Mizda	Libye	
UA861	Lagos Garoua	Nigéria Cameroun	
UB525	Addis Ababa Luxor	Soudan	
UB607	Abu Simbel Dongola El Obeid	Soudan	
UG207	Mogadishu Karachi Johannesburg	Somalie	
UG623	Annaba Tebessa Ghadames	Algérie Libye	Segment de route suspendue depuis 1980.
UG855	Tripoli Ghadames B. Omar Driss	Libye	

Indicatif de route	Tronçon(s)	Etats	Observations
UG864	Tunis Ghardaia Timimoun	Algérie	
UG979	Bordj Omar Driss Bou Saada Zemmouri	Algérie	
UL612	Goma El Dhaba	R. D. Congo Soudan Égypte	L'Égypte peut accepter la mise en oeuvre par ATMUL New Valley/KATAB/DBA
UM114	Lagos	Nigeria	Mise en oeuvre contrairement au Plan via <u>LITAK (11°00'00"N-003°24'05"E)</u> dans la FIR Kano
UM220	Lodwar Abu Simbel	Soudan	Segment déjà mis en oeuvre par le Kenya AVAGI à Lodwar
UM665	Addis Ababa Merowe	Soudan	
UM731	MOLOM Saurimo Johannesburg	Angola Botswana R. D. Congo Afrique du Sud	
UM994	Beni Walid ORNAT	Libye	RNAV

Indicatif de route	Tronçon(s)	Etats	Observations
UM998	(Martigues) BALEN Constantine B.O. Driss Tobuk ENBUT Maiduguri EBIMU Kinshasa	Nigeria R.D. Congo	RNAV R.D. Congo n'a pas mis en oeuvre en tant qu'une route RNAV entre Kinshasa Luena-Maun-Gaborone Mise en oeuvre contrairement au plan en tant que UB733 sur segment Kinshasa - Gaborone
	Luena Maun Gaborone	Angola Botswana	
UM999	Casablanca Errachidia El Golea Zarzaitine Sebba Sarir New Valley Luxor Jeddah	Maroc Algérie Libye Egypte Soudan Arabie Saoudite	RNAV
UR400	Abu Simbel Kassala	Soudan	
UR613	Pantelleria Lampedusa Tripoli	Libye	Mise en oeuvre dans la FIR Malte par SARKI. Non mise en oeuvre dans la FIR Tripoli
UR780	Mogadishu Dire Dawa Asmara	Somalie Ethiopie Erithrée	
UR981	Casablanca <u>Marraketch</u> <u>BULIS</u> Gao	Maroc Algérie	Mise en oeuvre Non mise en oeuvre sur le segment Casablanca/Gao

Indicatif de route	Tronçon(s)	Etats	Observations
UR986	Tunis Ghadames In Amenas	Algérie Libye	Non mise en oeuvre à cause des restrictions imposées par la Libye
UR991	ILDIR BOPAN	Namibie	
UR995	Merowe Addis Ababa	Soudan	

PLAN AFI DE MISE EN OEUVRE DU CONCEPT RVSM/RNAV/RNP

ID	Description	Début	Fin	Etat de mise en œuvre	Ressources
1	Convenir de la structure de l'Equipe de Travail pour que cette équipe puisse mener à bien les tâches techniques spécialisées qui lui seront confiées.				
2	Identifier les ressources nécessaires pour mener à bien les tâches techniques spécialisées confiées à l'équipe de travail.				
3	Envisager les différentes modalités possibles de financement ainsi que toute assistance requise de l'extérieur.				
	Evaluation et surveillance de la sécurité				
4	Rassembler des données préliminaires et procéder à des évaluations de leur disponibilité.				

ID	Description	Début	Fin	Etat de mise en œuvre	Ressources
5	Evaluer différentes options possibles pour la création d'un Organisme central de surveillance.				
	Evaluation et surveillance de la sécurité				
6	Evaluer différentes options possibles pour procéder à des analyses de la sécurité.				
7	Evaluer les différentes options possibles pour mettre en œuvre un programme de surveillance du maintien de l'altitude.				
8	Elaborer des procédures pour signaler les écarts d'altitude importants dans le cadre du système actuel.				
9	Rassembler des données sur les conditions météorologiques et les turbulences aux fins d'analyse.				
10	Mettre au point un programme détaillé aux fins des analyses de sécurité.				

ID	Description	Début	Fin	Etat de mise en œuvre	Ressources
11	Définir les besoins en matière de surveillance avant et après la mise en œuvre.				
	Evaluation et surveillance de la sécurité				
12	Entreprendre une analyse de sécurité initiale.				
13	Procéder à une analyse de la sécurité avant la mise en œuvre.				
14	Procéder à une évaluation de la disponibilité des données avant la mise en œuvre.				
15	Procéder à une analyse de la sécurité après la mise en œuvre durant la phase de vérification.				
16	Examiner les techniques mathématiques et statistiques pour s'assurer qu'elles sont appropriées pour le RVSM AFI.				
17	Assurer la transférabilité des données d'aéronefs provenant d'autres Régions.				

ID	Description	Début	Fin	Etat de mise en œuvre	Ressources
	Evaluation et surveillance de la sécurité				
18	Mettre au point des méthodologies permettant d'incorporer les effets de la croissance projetée du trafic ainsi que des modifications du système sur le taux d'occupation et les risques de collision dans le futur environnement.				
19	Rassembler périodiquement d'autres données (comme par exemple la stabilité ASE) pour vérifier que les valeurs des paramètres utilisés dans les modèles mathématiques de risques de collision restent valables.				
	Aspects opérationnels de l'ATC				
20	Déterminer les limites de l'espace aérien RVSM (géographiques et verticales).				

ID	Description	Début	Fin	Etat de mise en œuvre	Ressources
	Aspects opérationnels de l'ATC				
21	Elaborer des politiques et procédures opérationnelles dans le cadre de l'ATC pour les opérations normales dans un environnement RVSM.				
22	Définir les zones de transition ainsi que les procédures de transition.				
23	Evaluation, par les Etats, de l'impact de la mise en œuvre du RVSM sur les systèmes de contrôle automatique et plans d'améliorations/modifications.				
24	Mettre au point des procédures ATC pour les aéronefs d'Etat traversant l'espace aérien RVSM sans autorisation.				
25	Mettre au point des procédures applicables aux aéronefs civils non-équipés pour RVSM (y compris les vols de convoyage et d'entretien).				

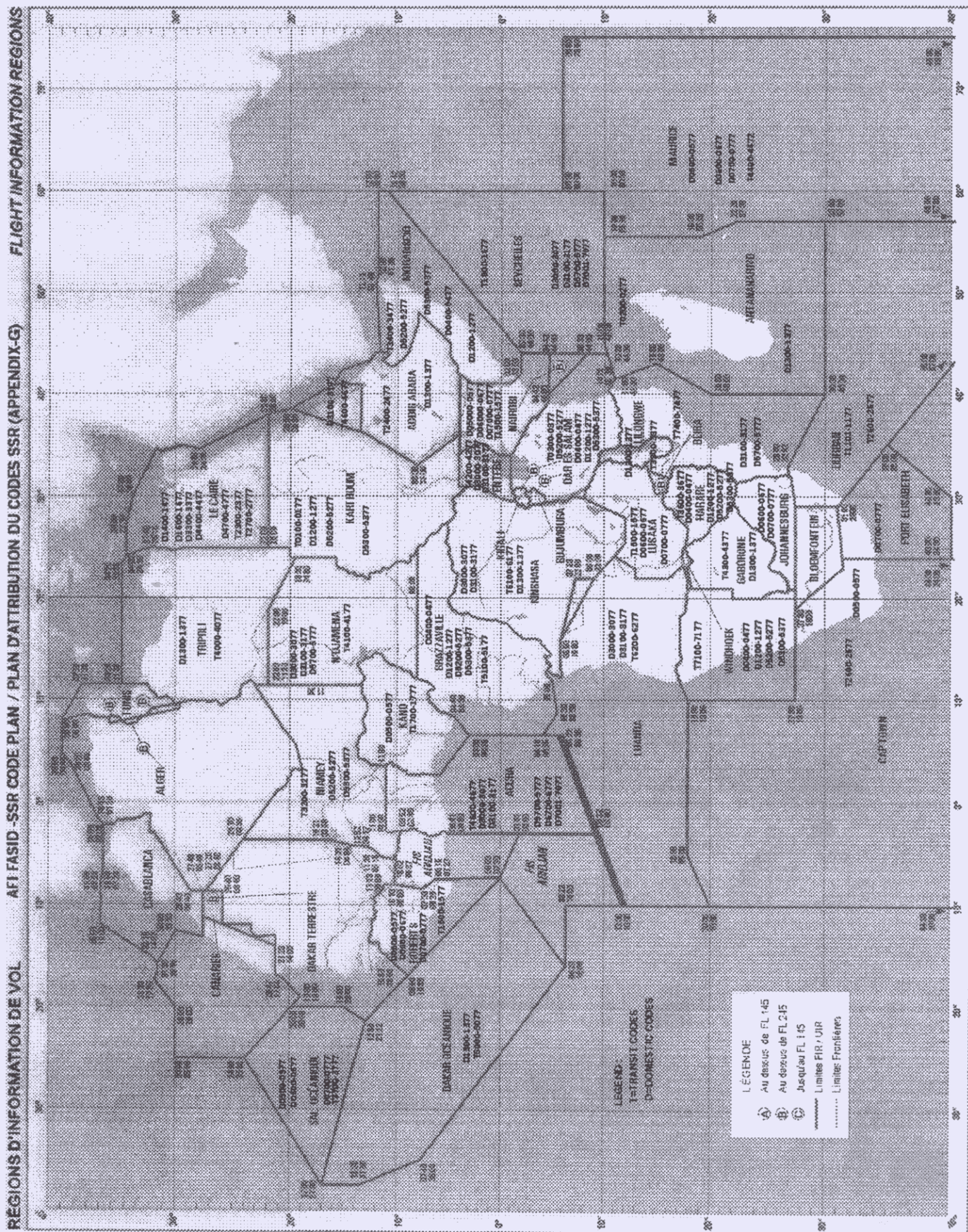
ID	Description	Début	Fin	Etat de mise en œuvre	Ressources
	Aspects opérationnels de l'ATC				
26	Elaborer des procédures pour la suspension du RVSM.				
27	Evaluer les besoins de simulations pour apprécier la charge de travail de l'ATC en vue d'apporter des modifications, si nécessaire, à l'espace aérien, aux routes aériennes/secteurs.				
28	Mettre au point des éléments indicatifs de formation régionale pour contrôleurs de la circulation aérienne.				
29	Circonscrire les questions qui doivent faire l'objet de Lettres d'accord.				
30	Les Etats organiseront des stages de formation sur le tas dans le domaine RVSM à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne.				

ID	Description	Début	Fin	Etat de mise en œuvre	Ressources
	Questions OPS/AIR				
31	Les Etats examineront la législation et la réglementation en vigueur pour déterminer les changements à y apporter pour tenir compte du RVSM.				
32	Elaborer et promulguer des informations sur le processus d’approbation des opérations.				
33	Elaborer des procédures, au moyen de la surveillance, pour les aéronefs trouvés en état de non-conformité RVSM.				
34	Evaluer la nécessité d’amender les cartes concernant le RVSM.				
35	Elaborer des directives régionales sur la formation à dispenser aux pilotes et aux agents techniques d’exploitation.				
36	Examiner les questions liées à l’usage de l’ACAS dans l’espace aérien RVSM				

ID	Description	Début	Fin	Etat de mise en œuvre	Ressources
	Questions OPS/AIR				
37	Suivre les progrès réalisés dans le cadre de l’approbation des exploitants.				
	Tâches conjointes				
38	Revoir les évaluations préliminaires des préparatifs en vue du concept RVSM.				
39	Fixer la proportion des aéronefs approuvés pour le RVSM en vue de la mise en œuvre intégrale du RVSM				
40	Etablir des dates AIRAC de mise en œuvre (date de publication de suppléments d’AIP)				
41	Préparer/tenir à jour un rapport sur l’état de mise en œuvre régionale décrivant en détail les plans de mise en œuvre du RVSM				
42	Fixer les principaux jalons et les délais à respecter.				

ID	Description	Début	Fin	Etat de mise en œuvre	Ressources
43	Lancer une campagne d'information régionale sur le RVSM				
	Tâches conjointes				
44	Elaborer des éléments indicatifs RVSM sur le plan régional.				
45	Revoir les procédures météorologiques ainsi que les procédures d'urgence en vue de leur application dans un environnement RVSM				
46	Mettre au point un modèle d'AIC et de NOTAM.				
47	Analyser les évaluations préliminaires de préparation et de sécurité.				
48	Entreprendre de coordonner et d'harmoniser les procédures avec les Régions adjacentes.				
49	Evaluer le besoin de procédures d'offset tactiques pour mitiger les effets des turbulences et des alertes TCAS.				

ID	Description	Début	Fin	Etat de mise en œuvre	Ressources
50	Elaborer un amendement au Doc 7030.				
	Tâches conjointes				
51	Examiner la performance des aéronefs s'agissant du maintien de l'altitude ainsi que des erreurs opérationnelles.				
52	Elaborer un programme de surveillance et d'évaluation pour la phase de vérification				
53	Evaluer le niveau final des préparations				
54	Evaluer l'analyse de sécurité finale				
55	Décision donnant/ne donnant pas le feu vert				



EQUIPE DE TRAVAIL SUR LA MÉTÉOROLOGIE POUR LE PLAN CNS/ATM

Mandat

- a) Evaluation de l'état actuel de la mise en oeuvre, des possibilités et de l'évolution des systèmes météorologiques dans la Région AFI.
- b) Evaluation des besoins opérationnels futurs ainsi que des possibilités nouvelles des systèmes météorologiques dans la Région AFI et l'élaboration des propositions en vue des modifications nécessaires pour répondre à ces besoins.
- c) Préparation du plan régional en vue de la mise en oeuvre des services et installations météorologiques pour les nouveaux systèmes CNS/ATM y compris les dates limites correspondantes et les organes en charge.
- d) Présentation de rapport au Sous-Groupe MET pour plus de coordination par l'intermédiaire du Secrétariat de l'OACI et d'autres organes compétents.

Composition

L'Afrique du Sud, Kenya, Nigeria, Royaume Uni, Sénégal, l'ASECNA et l'IATA.

(Projet de mandat révisé d'APIRG – Nouveau texte proposé)

MANDAT REVISE DU GROUPE REGIONAL DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE POUR L'AFRIQUE ET L'OCEAN INDIEN (APIRG)

1. Voici le mandat du Groupe :

- a) développement continu et cohérent du Plan AFI de navigation aérienne et de toute autre documentation régionale pertinente de façon harmonisée avec les régions adjacentes et ce, en conformité avec les Normes et Pratiques recommandées de l'OACI et traduisant les besoins globaux ;
- b) mise en œuvre des services et systèmes de navigation aérienne tels qu'identifiés dans le plan AFI de navigation aérienne en tenant compte de la primauté de la sécurité et de la sûreté ;
- c) identification et élimination des carences spécifiques dans le domaine de la navigation aérienne.

2. Dans le cadre de son mandat, le Groupe devra :

- a) examiner et proposer, le cas échéant, des dates limites pour la mise en œuvre des installations, services et procédures visant à assurer le développement coordonné du système de navigation aérienne dans la région AFI ;
- b) aider les Bureaux régionaux de l'OACI à fournir des services à la Région AFI dans leur mission visant à promouvoir la mise en œuvre du Plan régional AFI de navigation aérienne ;
- c) conformément au Plan mondial de sécurité de l'aviation (GASP), procéder à tout contrôle nécessaire de la performance des systèmes, identifier les carences spécifiques dans le domaine de la navigation aérienne, spécialement dans le contexte de la sécurité et de la sûreté et proposer les mesures correctives qui s'imposent ;
- d) assurer le développement et la mise en œuvre par les Etats d'un plan d'action destiné à remédier aux carences relevées, le cas échéant ;
- e) promouvoir, soutenir et faciliter la mise en œuvre, à l'échelon régional, des dispositions en matière AVSEC ;
- f) élaborer des propositions d'amendement pour la mise à jour du Plan AFI de navigation aérienne pour tout changement des besoins, éliminant ainsi la nécessité de tenir régulièrement des réunions régionales de navigation aérienne ;

- g) suivre la mise en œuvre des installations et services de navigation aérienne et en cas de besoin, assurer une harmonisation inter-régionale prenant en compte l'analyse coûts-avantages, les dossiers d'affaires, les avantages au plan environnemental ainsi que les questions de financement ;
- h) examiner les questions de planification et de formation des ressources humaines et assurer que les capacités de perfectionnement de ressources humaines de la région sont compatibles avec le Plan régional AFI de navigation aérienne ;
- i) examiner l'exposé des besoins fondamentaux d'exploitation et les critères de planification et recommander à la Commission de navigation aérienne tout changement à ces critères et besoins tel que pourraient le dicter les circonstances ;
- j) inviter les institutions financières, selon le cas, à titre consultatif et au moment où le Groupe estime approprié de participer à ce travail dans le cadre du processus de planification ;
- k) assurer une coopération étroite avec des organismes et groupes d'Etats afin d'optimiser l'usage des ressources et de l'expertise disponibles ; et
- l) mener les activités précitées de la manière la plus rentable possible avec un minimum de formalisme et de documents, et convoquer les réunions d'APIRG uniquement lorsque le Secrétaire et le Président d'APIRG, par l'entremise du Groupe de coordination de l'administration (ACG) sont convaincus que les conditions sont réunies pour la tenue de telles rencontres.

MANDAT DU GROUPE REGIONAL DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE POUR L'AFRIQUE ET L'OCEAN INDIEN (APIRG)

1. Mandat ~~du d'~~APIRG

2.1 ~~Les objectifs du Groupe~~ **Groupe est le sont les** suivant :

- a) ~~assurer un~~ développement continu et cohérent ~~du Plan régional AFI de navigation aérienne et de toute autre documentation régionale pertinente de façon harmonisée avec les~~ considéré dans son ensemble en faisant particulièrement attention aux conséquences de ce développement sur les Plans régionaux des régions adjacentes,
- b) ~~identifier les différents problèmes~~ conforme aux Normes et Pratiques recommandées de l'OACI reflétant les besoins au plan mondial ; qui se posent dans le domaine de la navigation aérienne et proposer sous une forme appropriée des solutions visant à les résoudre.
- b) faciliter la mise en œuvre des systèmes et services de navigation aérienne tels qu'identifiés dans le Plan AFI de navigation aérienne en donnant la primauté à la sécurité et à la sûreté de la navigation aérienne ; et
- c) identifier et éliminer des carences spécifiques dans le domaine de la navigation aérienne.

2.2 **Dans le cadre de son mandat, Pour atteindre ces objectifs, le Groupe devra :**

- a) ~~examiner veiller à respecter~~ et, au besoin proposer des échéances pour la mise en œuvre de services, moyens et procédures destinés à assurer un développement coordonné du ~~système - dispositif~~ de navigation aérienne de la Région AFI ;
- b) aider les Bureaux régionaux de l'OACI qui desservent la région AFI dans leur mission consistant à promouvoir la mise en œuvre du Plan régional AFI de navigation aérienne ;
- c) ~~examiner toute lacune du dispositif de navigation aérienne AFI et élaborer des recommandations concernant les mesures de redressement ;~~
- c) conformément au Plan mondial de sécurité de l'aviation (GASP), procéder à tout contrôle nécessaire de la performance des systèmes, identifier des carences spécifiques en matière de navigation aérienne,
- d) ~~préparer, en tant que de besoin, des propositions d'amendement au Plan régional AFI ; notamment dans le contexte de la sécurité et de la sûreté et proposer les mesures correctives qui s'imposent~~
- d) assurer le développement et la mise en œuvre par les Etats d'un plan d'action destiné à remédier, le cas échéant, aux carences identifiées ;
- e) promouvoir, soutenir et faciliter la mise en œuvre au plan régional des dispositions en matière AVSEC ;

- f) élaborer des propositions d'amendement pour l'actualisation du Plan AFI de navigation aérienne pour faire droit à tout changement dans les besoins ; ainsi il ne sera plus nécessaire de tenir régulièrement des réunions régionales de navigation aérienne ;
- g) suivre la mise en œuvre des installations et services de navigation aérienne et en cas de besoin, assurer une harmonisation inter-régionale prenant en compte l'analyse coûts-avantages, les dossiers d'affaires, les avantages au plan environnemental ainsi que les questions de financement ;
- h) examiner les questions de planification et de formation des ressources humaines et s'assurer que les capacités de perfectionnement de ressources humaines de la région sont compatibles avec le Plan régional de navigation aérienne ;
- e)i) ~~suivre les faits nouveaux dans le domaine de la navigation aérienne et lorsque ceux-ci ont un effet sur la Région AFI, élaborer des propositions destinées à répondre en temps voulu et de façon évolutive, aux nouvelles exigences qui en résultent ;~~
- ~~f)garder constamment~~ examiner à l'étude l'Exposé des besoins fondamentaux de l'exploitation, des critères de planification et des méthodes d'application, et recommander à la Commission de navigation aérienne les changements qui pourraient s'imposer à la lumière des ~~faits nouveaux mentionnés en c)~~ nouveaux développements) ;
- ~~vii~~ En facilitant la mise en œuvre des installations et services inscrits « au Plan de navigation aérienne, la primauté étant donnée à la sécurité, le Groupe APIRG devrait prendre en considération les coûts et avantages des options de mise en œuvre, ainsi que la nécessité de faciliter le financement des options préférentielles. Pour ce qui concerne les installations multinationales et les activités menées en coopération, le Groupe APIRG pourrait utiliser un mécanisme approprié pour établir des analyses coûts/avantages et des dossiers de marchés, et fournir les éléments indicatifs correspondants à l'appui des « prototypes » d'installations et de services faisant l'objet d'une planification. S'il l'estime opportun et selon les besoins, le Groupe APIRG pourrait inviter les institutions financières à participer à ces travaux, à titre consultatif et au moment qu'il jugera opportun dans le processus de planification ».
- j) inviter les institutions financières, selon le cas, à titre consultatif et au moment où le groupe estime approprié à participer à ce travail dans le cadre du processus de planification.
- k) assurer une coopération étroite avec des organismes et groupes d'Etats afin d'optimiser l'usage des ressources et de l'expertise disponibles ; et
- l) mener les activités précitées de la manière la plus rentable possible avec un minimum de formalisme et de documentation, convoquer les réunions d'APIRG uniquement lorsque le Secrétaire et le Président d'APIRG, par l'entremise du Groupe de coordination de l'administration (ACG) sont convaincus que les conditions sont réunies pour la tenue de telles rencontres.
-

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

1. Mandat

a) Dans le domaine de la planification d'aérodrome

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

b) Dans le domaine des services d'aérodrome

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

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

2. Programme de travail:

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

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

Explication des priorités :

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

3. Composition:

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

— — — — —

**Futur programme de travail et composition du Sous-groupe Communications (COM/SG)
d'APIRG**

Point	Description de la tâche	Priorité	Date cible
1	Analyser, examiner et assurer le suivi des carences du service fixe aéronautique, du service mobile aéronautique et du service de radionavigation aéronautique.	A	Action continue
2	Assurer le suivi des performances et de la mise en oeuvre du RSFTA et proposer des mesures correctives, selon le cas.	A	Action continue
3	Assurer le suivi de la mise en oeuvre des circuits ATS/DS et proposer des mesures correctives, selon le cas.	A	Action continue
4	Mettre à jour l'annuaire d'acheminement du RSFTA dans la Région AFI.	A	APIRG/15
5	Assurer le suivi de l'interconnexion des réseaux VSAT dans la Région AFI.	A	Action continue
6	Assurer le suivi de la mise en œuvre de la couverture VHF dans la Région AFI, conformément à la Recommandation 5/12 de la RAN AFI/7.	A	APIRG/15
7	Analyser et examiner le rapport de l'Equipe de travail sur la planification de la transition du RSFTA vers l'ATN.	B	APIRG/15
8	Assurer le suivi de l'augmentation de la vitesse de transmission des circuits principaux et de la mise en œuvre des protocoles de contrôle des communications orientés bits par les centres principaux du RSFTA.	A	APIRG/15
9	Elaborer un document de contrôle d'interface (ICD) d'application régionale entre centres principaux du RSFTA AFI employant le protocole X.25, conformément à la Recommandation 9/6 de la RAN AFI/7 .	B	APIRG/15
10	Assurer la coordination et le suivi de la position de l'OACI aux Conférences mondiales des radiocommunications de l'UIT (CMR-UIT).	B	Action continue
11	Évaluer le travail entrepris par le MIDANPIRG sur le projet NAVISAT, et assurer la coordination des CNS/ATM/IC/SG	B	APIRG/15
12	Harmoniser les méthodes de travail des unités de maintenance et les procédures de coordination, et examiner les télécommunications aéronautiques.	B	APIRG/15

Priorités:

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

Composition

Algérie, Angola, Congo, Côte d'Ivoire, R.D. du Congo, Egypte, Ethiopie, Ghana, Guinée, Kenya, Malawi, Maroc, Niger, Nigeria, Soudan, Afrique du Sud, Espagne, Tunisie, Zambie, ACAC, ASECNA, IATA et IFALPA

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

1. Mandat

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

2. Programme de travail

No.	Tâches	Priorité	Date Prévue
1	Analyser les incidences, sur le plan de l'exploitation, de l'introduction des systèmes CNS/ATM de l'OACI dans les domaines ATS, SAR et AIS/MAP et proposer toute mesure nécessaire pour en 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	Examiner les procédures de coordination entre les autorités militaires et les autorités civiles, notamment pour promouvoir la mise en oeuvre des concepts suivants: utilisation commune de l'espace aérien, liberté des vols, routes flexibles, etc. Envisager également la possibilité de réduire, voire éliminer, les zones interdites, réglementées et dangereuses. (Rec. 5/3 de l'AFI/7).	A	APIRG/15
*4	Déterminer le cadre dans lequel doit 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	Examiner et suivre de près le programme de mise en oeuvre du service de contrôle régional. (Rec. 5/21 de l'AFI/7)	A	APIRG/15
6	Revoir systématiquement le réseau actuel de routes ATS (y compris les routes RNAV) en vue de parvenir à un écoulement optimal du trafic aérien tout en maintenant les distances de vol au strict minimum. (Rec. 5/8 de l'AFI/7)	A	APIRG/15
7	Examiner tout problème concernant les routes ATS d'interface avec d'autres régions, et formuler des recommandations précises.	A	Continue

No.	Tâches	Priorité	Date Prévue
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 en matière de 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 en matière de surveillance (radars, ADS, communications vocales, etc.). (Rec. 11/1 de l'AFI/7)	A	APIRG/15
13	Effectuer des études et formuler des recommandations pour faciliter, dans la région AFI, les plans d'urgence, la réduction des incidents de la circulation aérienne, la mise en oeuvre des systèmes anticollision embarqués (ACAS), des systèmes d'information sur la circulation aérienne (ATIS) et des transpondeurs signalant l'altitude-pression, la mise en place de services d'information de vol informatisés (D-FIS), la mise en oeuvre d'un minimum de séparation verticale (RVSM), l'emport des systèmes d'avertissement CFIT/MSAW, l'emploi du système satellitaire COSPAS/SARSAT, et la mise en place de programmes de supervision dans le domaine de la sécurité dans la région AFI.	A	Continue
14	Etablir des procédures normalisées de vérification et de maintien des aptitudes pour permettre aux Etats d'évaluer les capacités et les compétences de n'importe quel organe ATS. Appliquer une politique uniforme pour évaluer le niveau du personnel ATS. (Conclusion 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
16	Examiner les besoins et suivre de près la mise en oeuvre des services AIS et MAP.	B	Continue
17	Analyser, examiner et suivre de près les lacunes et insuffisances dans les domaines ATS, AIS/MAP et SAR.	A	Continue

Explication des priorités:

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

3. Composition:

Afrique 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.

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

1. Mandat

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

2. Programme de travail

No.	Tâche	Priorité	Date prévue
1	Tenir à jour, pour chaque Etat, une liste détaillée des carences spécifiques des installations pour la mesure des paramètres atmosphériques tels que le vent de surface, la pression, la visibilité/portée visuelle de piste, la base des nuages, la température et point de rosée considérés comme critiques pour la sécurité des vols.	A	Continue
2	Contrôler les échanges de données OPMET à travers le système AMBEX dans la région AFI et entre la région AFI et les régions ASIE/PACIFIQUE et EUR	A	Continue
3	Planifier, en collaboration avec le Sous-Groupe COM de l'APIRG, la mise en place d'échanges OPMET inter régionaux efficaces	B	Continue
4	Contrôler le degré de mise en oeuvre des stations VSAT pour la réception des produits du WAFS (AFI/7 Rec. 14/12)	B	Continue
5	Etudier et déterminer les échanges OPMET nécessaires au niveau des stations VSAT bidirectionnelles du SADIS dans la Région AFI.	A	Continue
6	Contrôler la qualité des cartes du WAFS de temps significatif de niveaux supérieur et inférieur et informer le WAFS de Londres selon le cas	B	Continue
7	Contrôler la mise en oeuvre des procédures régionales relatives à la publication des avis concernant les cendres volcaniques et les cyclones tropicaux (AFI/7 Rec. 7/3 et 7/4)	A	Continue

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

Explications des priorités

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

Composition

Afrique du Sud, Algérie, Burkina Faso, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Egypte, Erythrée, Espagne, Ethiopie, France, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Kenya, Madagascar, Maroc, Niger, Nigéria, Royaume Uni, Sénégal, Tunisie, Zambie, ASECNA, IATA et OMM.

**MANDAT, PROGRAMME DE TRAVAIL ET COMPOSITION
DU
SOUS-GROUPE DE COORDINATION DE LA MISE EN OEUVRE
DES SYSTÈMES CNS/ATM**

1. Mandat

- a) Assurer l'élaboration continue et cohérente du Plan AFI de mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM compte tenu des nouveaux développements, en harmonie avec le Plan mondial de navigation pour les systèmes CNS/ATM (Plan mondial) et les plans des régions adjacentes.
- b) Réaliser des analyses coûts - avantages des options de mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM;
- c) Etudier les arrangements institutionnels en vue de la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM dans la Région AFI.

2. Programme de travail

Point	Description de la tâche	Priorité	Date cible
1	Poursuivre le développement progressif du Plan de mise en oeuvre du CNS/ATM (AFI/7 Conclusion 13/1).	A	Action continue
2	Identifier les besoins en service d'information de vol numériques (D-FIS) et élaborer les fiches de mise en oeuvres appropriées pour les zones d'acheminement concernées (AFI/7, Conclusion 13/1 de la réunion).	B	APIRG/15
3	Etablir des cas d'affaire détaillés sur les options de mise en oeuvre du CNS/ATM concurrentes pour les zones d'acheminement.	A	Action continue
4	Coordonner les plans établis par les Etats, les organisations internationales, les compagnies aériennes et l'industrie pour la mise en oeuvre du plan régional des systèmes CNS/ATM.	A	Action continue
5	Mettre à jour de façon régulière le Chapitre 2 et les tableaux de la partie II du Plan mondial.	B	Action continue
6	Donner son avis sur l'initiative prise par l'Egypte relative à un système basé sur un satellite à missions multiples spécialisé dans les services CNS/ATM de concert avec MID.	B	APIRG/15

Point	Description de la tâche	Priorité	Date cible
7	Se tenir au courant de la recherche et du développement, des expérimentations et des démonstrations entreprises dans la Région AFI, ainsi que des données communiquées par d'autres régions.	B	Action continue
8	Etudier plus à fond le concept des «Installations et services multinationaux de navigation aérienne AFI OACI» dont il est question dans le rapport AFI/7 (point 14 de l'ordre du jour, Conclusion 10/6c de la réunion).	C	Action continue
9	Identifier et étudier, le cas échéant, toutes les actions, y compris le financement, les aspects juridiques et institutionnels, pour la mise en oeuvre à temps de la stratégie GNSS de la Région Afrique - Océan indien.	B	APIRG/15
10	Etablir et tenir à jour une base de données sur la planification et la mise en oeuvre du CNS/ATM dans la Région AFI.	B	APIRG/15
11	Examiner le rapport sur la catégorisation des TMA et des aéroports en vue de l'élaboration du plan de surveillance et du plan GNSS	A	APIRG/15
12	Poursuivre l'élaboration du projet de Plan de surveillance aéronautique AFI.	A	APIRG/15
13	Examiner, à terme, les besoins pour la mise en oeuvre du GBAS à des localités déterminées, en accord avec la stratégie GNSS de la Région AFI	C	

Priorité:

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

Composition

Afrique du Sud, Algérie, Angola, Botswana, Cameroun, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Egypte, Espagne, Erythrée, Ethiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Kenya, Lesotho, Mali, Maroc, Mauritanie, Niger, Nigéria, République démocratique du Congo, Sénégal, Seychelles, Tanzanie, Tunisie, Zambie, ASECNA, Commission Arabe pour l'Aviation Civile (ACAC), IATA, IFALPA, IFATCA.