



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**  
**GROUPE REGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE**  
**QUATORZIEME REUNION (APIRG/14)**

(Yaoundé, Cameroun, 23 - 27 juin 2003)

---

**Point 4 de l'ordre du jour : Examen des rapports des Sous-Groupes de l'APIRG et des autres organes auxiliaires**

**4.3 : Examen du rapport de la septième réunion du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR (ATS/AIS/SAR/SG/7)**

(Note du Secrétariat)

**Résumé**

Cette note présente le rapport de la septième réunion du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR. Le Sous-Groupe a revu son mandat (**Appendice B**), son programme de travail et ses modalités de fonctionnement. Il a également revu les besoins du Plan de navigation aérienne dans les domaines ATS, AIS/MAP et SAR requis par l'exploitation actuelle et future des aéronefs. Ce faisant, le Sous-Groupe a identifié certains problèmes bien précis concernant la planification et la mise en oeuvre de la navigation aérienne et a recommandé des mesures correctives.

La suite à donner par l'APIRG est indiquée au paragraphe 3

---

**Références:**

ATS/AIS/SAR/SG/7 – Rapport  
APIRG/13 – Rapport  
AFI/7 – Rapport de la réunion (Doc 9702)  
Manuel de procédure d'APIRG

## **1. Introduction**

1.1 La septième réunion du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR (ATS/AIS/SAR/SG/7) s'est tenue au Bureau Afrique orientale et australe de l'OACI à Nairobi du 14 au 18 octobre 2002. Le rapport de la réunion a été distribué aux membres du Sous-Groupe ainsi qu'aux Etats fournisseurs et usagers dans la Région AFI. La réunion s'est déroulée avec la participation de **53** experts représentant **14** Etats membres, **4** organisations membres du sous-groupe, à savoir l'IATA, l'ASECNA, l'IFATCA et l'IFALPA. La CAFAC a participé en qualité d'observateur.

1.2 Le Sous-Groupe a consigné son action sous la forme de projets de Conclusions et de projets de Décisions. L'APIRG devra approuver le rapport du Sous-Groupe et examiner les 61 projets de Conclusion et un projet de Décision reproduits à l'**Appendice A** au présent rapport.

## 2. Discussion

### 2.1 Examen du réseau des routes ATS

2.1.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Sous-Groupe a examiné en détail l'état de mise en oeuvre global du réseau des routes ATS de base, y compris les routes RNAV figurant dans le Plan de navigation aérienne de l'OACI pour la Région AFI (Doc 7474/27, Tableau ATS 1, Cartes ATS 2 et ATS 3), dans le but de :

- a) identifier les besoins en routes supplémentaires ;
- b) identifier les tronçons de route qu'il faudrait réaligner ;
- c) identifier les routes qui peuvent être supprimées du Plan de navigation aérienne ;
- d) mettre à jour les notes du Tableau ATS 1 ;
- e) identifier les routes qui n'ont pas encore été mis en oeuvre et fixer un délai pour leur mise en oeuvre ;

2.1.2 Le Sous-Groupe a constaté qu'il y avait un besoin pour deux nouvelles routes ATS, à savoir :

Geneina – Port Sudan (RNAV)  
Cotonou – Malabo

2.1.3 La réunion a noté qu'aucune route ne devait être réalignée ou supprimée.

2.1.4 Le Sous-Groupe a préparé, sous forme d'un tableau, un plan de mise en oeuvre pour toutes les routes non encore implantées et a convenu de demander aux Etats de mettre en oeuvre ces routes avant le **22 janvier 2004**.

2.1.5 En conséquence, le Sous-Groupe a mis à jour les notes se rapportant aux routes ATS du Tableau ATS 1 du Plan de navigation aérienne. Au vu des considérations qui précèdent, la réunion a formulé les projets de Conclusion 7/1, 7/2 et 7/3.

## **2.2 Examen de la mise en œuvre du contrôle régional**

2.2.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Sous-Groupe a revu les besoins relatifs à la mise en œuvre du contrôle régional.

2.2.2 Le Sous-Groupe a rappelé l'exposé des besoins fondamentaux de l'exploitation et des critères de planification dans la Région AFI demandant que le contrôle régional soit assuré pour tous les vols IFR le long de toutes les routes ATS utilisées par l'aviation civile internationale, sauf là où la nature et la densité de la circulation ne justifient pas la fourniture de ce service. Cet exposé des besoins exige en outre que le contrôle d'approche soit fourni à tous les aérodromes utilisés par l'aviation civile internationale et que des régions de contrôle soient mis en place de manière à englober au moins la phase de montée jusqu'au niveau de croisière pour les aéronefs au départ, et la phase de descente depuis le niveau de croisière pour les aéronefs à l'arrivée. Lorsqu'elle a examiné l'état de mise en œuvre du contrôle régional dans la Région, AFI/7 a défini une stratégie de mise en œuvre qui a fait l'objet de sa Recommandation 5/21.

2.2.3 Le Sous-Groupe a noté avec préoccupation que la mise en œuvre du contrôle régional se faisait très lentement, raison pour laquelle il a jugé nécessaire de repousser le délai de mise en œuvre jusqu'au **31 décembre 2003**. Compte tenu des considérations qui précèdent, le Sous-Groupe a formulé le projet de Conclusion 7/4.

## **2.3 Examen de la mise en œuvre des circuits de communications vocales directes (ATS/DS)**

2.3.1 Le Sous-Groupe a rappelé que l'Afrique du Sud avait restructuré son espace aérien en réduisant le nombre des FIR. Il a recommandé, en conséquence, que l'Afrique du Sud soumette une proposition d'amendement reflétant les changements intervenus y compris tout particulièrement les circuits ATS/DS.

2.3.2 Le Sous-Groupe a également identifié le besoin d'un circuit ATS/DS entre Lagos et Niamey et a adopté, à cet effet, les projets de Conclusion 7/5 et 7/6.

## **2.4 Examen du rapport de la première réunion de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP**

2.4.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Sous-Groupe a examiné le rapport de la première réunion de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP tenue à Dakar (Sénégal) les 17 et 18 juin 2002 comme suite aux recommandations 5/7 et 5/17 d'AFI/7 et à la Décision 13/58 de l'APIRG/13. Le Sous-Groupe a examiné le rapport de la première réunion de l'Equipe de Travail au regard de son mandat et de son ordre du jour, qui portait notamment sur les questions suivantes : élaboration d'éléments indicatifs sur la mise en œuvre du RVSM/RNAV/RNP, établissement d'un plan de mise en œuvre du RVSM, établissement d'un calendrier pour la mise en œuvre du RVSM/RNAV/RNP et élaboration du futur programme de travail pour achever le reste des tâches.

2.4.2 Le Sous-Groupe a noté cependant que, faute de temps, l'Equipe de Travail n'avait pu mettre au point ni le modèle d'AIC ni le modèle de législation nationale que devront promulguer les Etats désireux de participer au programme de mise en œuvre du RVSM.

2.4.3 Le Sous-Groupe a approuvé les projets de Conclusion 7/7, 7/8, 7/9, 7/10, 7/11, 7/12, 7/13, 7/14, 7/15, 7/16, 7/18, 7/19, 7/20, 7/21, 7/22, 7/23, 7/24 et le projet de Décision 7/17.

## **2.5 Examen du rapport de la deuxième réunion de l'Equipe de Travail sur la gestion de l'espace aérien (ASM/TF/2)**

2.5.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Sous-Groupe a examiné le rapport de la deuxième réunion de l'Equipe de Travail sur la gestion de l'espace aérien tenue à Dakar (Sénégal) les 13 et 14 juin 2002.

2.5.2 Le Sous-Groupe a noté que l'Equipe de Travail avait revu son mandat et proposé d'y apporter certaines modifications. Les modifications proposées apparaissent dans l'**Appendice H** au rapport ATS/AIS/SG/7.

2.5.3 Le Sous-Groupe a rappelé que l'Equipe de Travail sur la gestion de l'espace aérien avait été créée au sein du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR pour trouver les voies et moyens de résoudre les problèmes les plus pressants affectant la sécurité de la navigation aérienne dans la Région et proposer des solutions opérationnelles.

2.5.4 Le Sous-Groupe a noté que l'Equipe de Travail avait étudié divers aspects de l'organisation de l'espace aérien ATS dans la Région, notamment : l'organisation de l'espace aérien, l'établissement et l'identification des points de compte rendu significatifs, l'assignation des indicatifs codés à cinq lettres aux points significatifs pertinents, la mise en œuvre de la séparation longitudinale de 10 minutes, l'établissement de la Carte ATM 1 pour le FASID et le réexamen des SID et des STAR. Le Sous-Groupe a ensuite examiné en détail le rapport de l'Equipe de Travail et noté avec satisfaction l'analyse détaillée effectuée par l'Equipe. Enfin, le Sous-Groupe a approuvé les projets de Conclusion 7/25, 7/26, 7/27, 7/28, 7/29, 7/30, 7/31, 7/32, 7/33, 7/34, 7/35, 7/36 et 7/37.

## **2.6 Examen du rapport de la deuxième réunion de l'Equipe de Travail sur l'automatisation de l'AIS (AIS/MAP/TF/2)**

2.6.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Sous-Groupe a examiné le rapport de la deuxième réunion de l'Equipe de Travail sur l'automatisation de l'AIS/MAP, tenue à Nairobi du 25 au 27 septembre 2002. Parmi les questions examinées figuraient les dispositions régissant l'automatisation de l'assortiment de l'information aéronautique intégrée. En se fondant sur le rapport de l'Equipe de Travail, le Sous-Groupe a mis à jour la liste des carences dans le domaine de l'AIS/MAP et souligné que des mesures appropriées devaient être prises pour éliminer ces carences. La réunion a approuvé les projets de Conclusion 7/38, 7/39, 7/40, 7/41, 7/42, 7/43, 7/44, 7/45 et 7/46.

## **2.7 Examen de la mise en œuvre des besoins de l'OACI concernant les coordonnées du système WGS-84 et les Cartes obligatoires**

2.7.1. Le Sous-Groupe a examiné les besoins ci-dessus au titre du point 8 de son ordre du jour ; il a estimé que la mise en œuvre de ces dispositions était restée dans un état non satisfaisant, malgré une amélioration sensible dans quelques Etats. Le Sous-Groupe a donc conclu que les Etats, tout comme l'OACI, devaient poursuivre leurs efforts et consacrer davantage d'attention aux services AIS et MAP dans la Région dans le but d'atteindre le niveau d'efficacité requis par l'exploitation de l'aviation civile internationale.

La réunion a noté que l'Equipe de Travail avait constitué un petit comité chargé d'examiner, entre autres, les questions ayant trait aux feuilles de la Carte aéronautique du monde de l'OACI au 1 : 1 000 000. Le Sous-Groupe a approuvé les projets de Conclusion 7/47, 7/48 et 7/49.

## **2.8 Examen de la mise en œuvre des besoins de l'OACI dans le domaine des Services de recherches et de sauvetage (SAR)**

2.8.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Sous-Groupe a examiné l'état de mise en œuvre des dispositions de l'OACI dans le domaine des Services de recherches et de sauvetage. Il a noté avec inquiétude que la plupart de ces dispositions étaient restées lettre morte pendant des années et il en a déduit qu'il fallait rendre les Etats plus conscients de la nécessité de prendre des mesures correctives. Le Sous-Groupe a insisté, par ailleurs, sur le fait que l'OACI devrait fournir une assistance pour améliorer la fourniture des services de recherche et de surveillance dans la Région.

2.8.2 Le sous-groupe a également souligné qu'il subsistait de graves insuffisances dans les domaines suivants :

- Coopération entre les Etats dans le but de promouvoir une utilisation plus efficace et plus économique des installations SAR ;
- Formation de personnel SAR ;
- Besoin d'exercices de recherches et de sauvetage ;
- Mise en œuvre de la station terrienne d'utilisateur local/centre de contrôle de mission (LUT/MCC) dans la Région AFI, en des emplacements permettant de tirer le meilleur parti possible de la couverture satellitaire pour recevoir les signaux de détresse ;
- Publication par les Etats, dans leurs AIP respectives, d'informations

sur l'enregistrement ELT qui pourraient être partagées avec les centres de coordination de sauvetage (RCC) d'autres Etats ;

- Mise en place d'accords SAR et d'une législation SAR appropriés.

2.8.3 Le Sous-Groupe a également noté que la CAFAC était disposée à aider les Etats de la Région à apporter des améliorations à leurs services SAR et il a insisté pour que les Etats soutiennent l'initiative SAR de la CAFAC. Le Sous-Groupe a en outre pris note de la proposition de la réunion visant à créer une petite Equipe de Travail, qui relèverait du Sous-Groupe et qui serait chargée d'étudier les questions touchant la mise en œuvre des dispositions SAR en attente, notamment celles qui ne rentrent pas dans le cadre du projet de la CAFAC.

2.8.4 Compte tenu des considérations qui précèdent, le Sous-Groupe a approuvé les projets de Conclusion 7/50, 7/51 et 7/52.

## **2.9 Examen des incidences opérationnelles de l'introduction des systèmes CNS/ATM de l'OACI dans la Région AFI**

2.9.1 Le Sous-Groupe a revu les besoins opérationnels ATM indiqués dans le Plan AFI des systèmes CNS/ATM (Doc 003). Il a constaté que ce Plan était adéquat et ne nécessitait que des amendements mineurs. Le Sous-Groupe a ensuite formulé les projets de Conclusion 7/53, 7/54, 7/55 et 7/56.

## **2.10 Examen des problèmes spécifiques de planification et de mise en œuvre et revue des carences dans le domaine de la navigation aérienne**

2.10.1 Le Sous-Groupe, à l'aide de la méthodologie approuvée, a actualisé la liste des carences dans les domaines ATS, SAR et AIS/MAP, comme indiqué dans la note de travail WP/14, et il a formulé le projet de Conclusion 7/57.

## **2.11 Examen des Conclusions et Décisions de l'APIRG en suspens, des décisions du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR et de son futur programme de travail**

2.11.1 Le Sous-Groupe a passé en revue ses Conclusions et Décisions à la lumière des nouveaux développements afin de les actualiser et d'en réduire le nombre au minimum, compte tenu des progrès effectués dans leur mise en œuvre. La réunion a approuvé à ce sujet le projet de Conclusion 7/58.

2.11.2 Le Sous-Groupe a ensuite revu son mandat et son futur programme de travail, et il a fixé l'ordre de priorité des tâches à accomplir, comme indiqué dans l'**Appendice B** à la présente note de travail.

## **2.12 Questions diverses**

2.12.1 Le Sous-Groupe a pris note de la demande du Ghana et du Zimbabwe en vue de devenir membres du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR.

2.12.2 Le Sous-Groupe s'est inquiété de l'absence de mise en œuvre des dispositions de l'OACI régissant les plans d'urgence, les comptes rendus et l'analyse d'incidents ATS, l'audit des opérations ATS et le maintien des compétences.

2.12.3 Devant les considérations qui précèdent, le Sous-Groupe a formulé les projets de Conclusion 7/59, 7/60, 7/61 et 7/62.

### **3. Suite à donner**

3.1 L'APIRG est invité à :

- a) prendre note du rapport de la septième réunion du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR ;
- b) donner suite aux projets de Conclusion et de Décision de la septième réunion du Sous-Groupe, figurant dans l'**Appendice A** de cette note de travail ;
- c) approuver le futur programme de travail du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR figurant dans l'**Appendice B** de la présente note de travail.

**Note :** Les appendices B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L et M dont il est fait mention dans les conclusions du rapport de la septième réunion ATS/AIS/SAR sont placés en annexe de la présente note.

-----

**Liste des projets de conclusions/décision du rapport de ATS/AIS/SAR/SG/7  
(Nairobi 14 – 18 octobre 2002)**

Numéro	Titre
Projet de conclusion 7/1	<p><b>Point 2 de l'ordre du jour: Examen du réseau de routes ATS</b></p> <p><b>Amendement du Tableau ATS-1 du Plan de Navigation Aérienne AFI</b></p> <p>Il est conclu que le Tableau ATS-1 du plan de navigation aérienne de la region AFI soit modifié de manière à y introduire les segments de routes ATS ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) Geneina – Port Soudan (RNAV)</li> <li>ii) Cotonou – Malabo.</li> </ul>
Projet de conclusion 7/2	<p><b>Mise en oeuvre des routes non encore établies, y compris les routes RNAV</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) le dernier délai pour la mise en œuvre des routes non encore implantées, y compris les routes RNAV indiquées en <b>Appendice B</b> ci-joint, est maintenant fixé à la date AIRAC du <b>22 janvier 2004</b>.</li> <li>b) l'OACI devrait insister auprès de l'Algérie, la Libye et le Soudan pour accélérer la mise en oeuvre des routes ATS dans leurs FIRs respectives comme indiqué dans <b>l'Appendice B</b> ci-joint.</li> </ul>
Projet de Conclusion 7/3	<p><b>Mise à jour des notes du Tableau ATS-1 du Plan AFI de Navigation Aérienne</b></p> <p>Il est conclu que les notes figurant dans le Tableau ATS-1 du Plan AFI (Doc.7474) soient mis à jour conformément aux indications de <b>l'Appendice C</b> ci-joint</p>
Projet de Conclusion 7/4	<p><b>Point 3 de l'ordre du jour: Examen de la mise en oeuvre du service de contrôle régional</b></p> <p><b>Mise en oeuvre du service de contrôle de la circulation aérienne</b></p> <p>Il est conclu qu'en vertu de la recommandation 5/21 d'AFI/7 les Etats qui ne l'ont pas encore fait mettent en œuvre le service ATC le long de toutes les routes inscrites au Tableau ATS 1 du Plan AFI (Doc.7474) dès que possible et, en tout cas, avant la date du <b>31 décembre 2003</b>.</p>

Numéro	Titre
Projet de conclusion 7/5	<p><b>Point 4 de l'ordre du jour: Examen de la mise en oeuvre des circuits ATS/DS</b></p> <p><b>Proposition d'amendement du plan ATS/DS de la région AFI</b></p> <p>Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) l'Afrique du Sud introduira une proposition d'amendement du plan de navigation aérienne dans laquelle la nouvelle structure de régions d'information de vol (FIR) sera présentée.</li> <li>b) En raison de la nouvelle structure des FIRs de l'Afrique du Sud, l'Etat concerné fournira la liste des circuits ATS/DS nécessaires afin que l'OACI puisse développer la proposition d'amendement approprié au plan ATS/DS.</li> </ul>
Projet de conclusion 7/6	<p><b>Circuits ATS/DS supplémentaires</b></p> <p>Il est conclu que le plan ATS/DS soit amendé afin d'y inclure le circuit <b>Lagos-Niamey</b>.</p>
Projet de Conclusion 7/7	<p><b>Point 5 de l'ordre du jour : Examen du rapport de la première réunion de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP</b></p> <p><b>Agence de surveillance RVSM pour la Région AFI</b></p> <p>Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) le rôle de surveillance de la sécurité dans le cadre de la mise en oeuvre du concept RVSM/RNAV/RNP dans la Région AFI soit confié à l'agence de surveillance de l'Atlantique Sud (SATMA) située dans les locaux de l'ACC Canaries.</li> <li>b) Les termes de référence de l'agence de surveillance figurent à l'<b>Appendice D</b> ci-joint.</li> </ul>
Projet de Conclusion 7/8	<p><b>Evaluation de la Sécurité RVSM/RNP</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) la méthodologie comparative d'évaluation de la sécurité contenue dans le Doc.9689 de l'OACI (Manuel sur la-méthode de planification de l'espace aérien pour l'établissement de minimums de séparation) soit adoptée pour application dans le cadre de la mise en oeuvre du concept RVSM/RNP dans la Région AFI.</li> <li>b) L'OACI, après coordination avec SATMA, trouvera les voies et moyens pour effectuer des évaluations de sécurité le plus tôt possible avant le <b>15 avril 2003</b>.</li> </ul>

Numéro	Titre
Projet de Conclusion 7/9	<p><b>Coordination civile/militaire</b></p> <p>Il est conclu que pour assurer une mise en oeuvre sûre et coordonnée du concept RVSM dans la Région AFI, les Etats devraient s'assurer que les autorités de l'aviation militaire sont pleinement impliquées dans le processus de planification et de mise en oeuvre.</p>
Projet de Conclusion 7/10	<p><b>Nomination d'un directeur de programme du concept RVSM</b></p> <p>Il est conclu qu'avant le 15/3/2003 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Les Etats ainsi que d'autres fournisseurs de services nommeront, le plus tôt possible, un directeur de programme RVSM qui sera responsable d'assurer que le mécanisme approprié est mis en place en vue d'une mise en oeuvre sûre du programme RVSM et sera pris comme la personne servant de point de contact.</li> <li>b) L'OACI établisse le plus tôt possible, la liste récapitulative des directeurs de programme RVSM et la distribue aux Etats et organisations internationales.</li> </ul>
Projet de Conclusion 7/11	<p><b>Compte rendu de données pour la surveillance/conduite de l'évaluation de la sécurité</b></p> <p><b>Il est conclu que:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Tous les Etats instituent des procédures à l'intention de l'agence de surveillance en région AFI pour le compte rendu des données, incidents et conditions nécessaires devant faciliter les calculs de risques de collision qui constituent un prérequis pour la mise en oeuvre du concept RVSM. Ces données inclueront, mais ne seront pas nécessairement limitées à: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) des écarts en hauteur de 300 ft ou plus;</li> <li>(ii) nombre total de mouvements IFR par mois;</li> <li>(iii) la moyenne de temps passé par mouvement dans la plage de niveau FL290 à FL410;</li> <li>(iv) défaillances de coordination ATC/ATC;</li> <li>(v) turbulence;</li> <li>(vi) données de trafic.</li> </ul> </li> <li>b) L'agence AFI de surveillance devra assurer le traitement ultérieur et/ou l'évaluation de ces données dans le cadre de ses Termes de référence et identifier ou développer des méthodologies pour l'évaluation des risques associés au trafic et aux conditions prévalant dans la Région AFI.</li> <li>c) l'agence AFI de surveillance devrait utiliser le format de compte rendu qui figure à l'<b>Appendice E</b>.</li> </ul>

Numéro	Titre
Projet de Conclusion 7/12	<p><b>Exigences de surveillance RVSM</b></p> <p>Il est conclu que les opérateurs qui auront satisfait les exigences de surveillance d'une flotte type d'aéronef donné dans d'autres Régions seront acceptés comme ayant satisfait les exigences de surveillance pour la Région AFI.</p>
Projet de Conclusion 7/13	<p><b>Mise en oeuvre du concept RVSM dans la Région AFI</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Le concept RVSM sera mis en oeuvre dans la Région AFI dans les espaces répondant aux critères indiqués dans le Doc.9574 de l'OACI. Cette mise en oeuvre se fera initialement entre les niveaux de vol FL 350 et FL 390 à la date AIRAC du <b>27 novembre 2003</b> et s'étendra du niveau FL 290 à FL 410 inclus d'ici l'an <b>2005</b>.</li> <li>b) La mise en oeuvre du concept RVSM dans la Région AFI soit harmonisée et coordonnée avec le programme de mise en oeuvre des régions adjacentes.</li> </ul>
Projet de Conclusion 7/14	<p><b>Formation de tout le personnel impliqué dans la mise en oeuvre du concept RVSM dans la Région AFI</b></p> <p>Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) L'OACI et l'IATA explorent la possibilité d'assister les Etats de la Région AFI au moyen d'un Projet spécial de mise en oeuvre (SIP) pour la formation du personnel impliqué dans la mise en oeuvre du concept RVSM/RNP dans la Région AFI.</li> <li>b) Des séminaires/ateliers soient organisés dans la Région pour la formation du personnel des services de la circulation aérienne dans le domaine RVSM/RNP.</li> <li>c) Les Etats soient invités à consulter les institutions de formation pour le développement d'un module de formation dans le domaine RVSM représentatif pour la Région.</li> <li>d) Les Etats qui ont des difficultés de se conformer au programme de mise en oeuvre du concept RVSM pourraient, soit individuellement, soit en groupe, explorer la possibilité de chercher une expertise extérieure.</li> </ul>

Numéro	Titre
Projet de Conclusion 7/15	<p><b>Éléments indicatifs sur la navigabilité et l'homologation de l'exploitation</b></p> <p>Il est conclu que les Etats de la Région AFI incluent dans leur législation nationale et publient le processus d'homologation de navigabilité à l'usage d'aéronefs et opérateurs désireux d'effectuer des opérations dans un espace aérien désigné RVSM sur base des dispositions de l'Annexe 6 de l'OACI, Première partie, Chapitre 7 Paragraph 7.2.3 et des éléments indicatifs contenus à la fois dans la version intérimaire RVSM 91 de la FAA et le Feuillelet du Guide temporaire (TGL) N°6 de la JAA.</p>
Projet de Conclusion 7/16	<p><b>Navigabilité et homologation des opérations RNP 5 et RNP 10 dans la Région AFI.</b></p> <p>Il est conclu qu'en vue de simplifier et d'harmoniser les procédures de navigabilité et d'homologation des opérations RNP 5 et RNP 10 dans la Région AFI :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Le Feuillelet N°2 du Guide temporaire de l'Autorité conjointe de navigabilité européenne (JAA), en tant que guide sur l'homologation et contenant les critères d'exploitation des systèmes de navigation dans l'espace aérien européen désigné pour les opérations RNAV de base, soit approuvé comme élément indicatif sur la navigabilité et l'homologation des opérations RNP 5 dans la Région AFI.</li> <li>(ii) Les éléments indicatifs développés par les Etats Unis (FAA order 8400.12) soient utilisés par les Etats pour le développement du processus opérationnel d'homologation de la RNP 10.</li> </ul>
Projet de Décision 7/17	<p><b>Modèle d'AIC sur la législation nationale et sur la mise en œuvre du concept RVSM</b></p> <p>Il est décidé que le groupe de travail RVSM/RNAV/RNP prenne des mesures appropriées pour élaborer les documents suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) modèle d'AIC qui sera publié par les Etats dans le but d'informer les usagers de l'intention de ces Etats de mettre en œuvre le concept RVSM dans leurs espaces aériens;</li> <li>b) modèle d'AIC sur la législation nationale à promulguer dans l'AIP des Etats en ce qui concerne la mise en oeuvre du concept RVSM.</li> </ul>

Numéro	Titre
Projet de Conclusion 7/18	<p data-bbox="603 239 1157 275"><b>Renforcement de la législation nationale</b></p> <p data-bbox="603 309 1401 376">Il est conclu que les Etats prennent des mesures appropriées pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="651 454 1535 566">a) publier une AIC dans le but d’informer les usagers de leur intention de mettre en oeuvre le concept RVSM entre FL350 et FL390.</li> <li data-bbox="651 600 1535 678">b) incorporer les dispositions nécessaires dans leur législation nationale (AIP).</li> <li data-bbox="651 712 1535 824">c) Le Bureau régional approprié de l’OACI distribue aux Etats le modèle de la circulaire susmentionnée ainsi que la copie certifiée conforme de la législation nationale.</li> </ul>
Projet de Conclusion 7/19	<p data-bbox="603 900 1129 936"><b>Amendement du Doc. 7030 de l’OACI</b></p> <p data-bbox="603 969 1535 1115">Il est conclu que l’OACI devra initier la proposition d’amendement des procédures complémentaires régionales AFI visant à y inclure les dispositions requises pour la mise en oeuvre des concepts RVSM et RNP dans la Région AFI.</p>
Projet de Conclusion 7/20	<p data-bbox="603 1191 1535 1303"><b>Participation des représentants des Etats et des organisations internationales impliqués dans la mise en oeuvre du processus d’homologation RVSM</b></p> <p data-bbox="603 1337 1535 1518">Il est conclu que les représentants des Etats et organisations internationales qui ont acquis une expérience dans le processus d’homologation des aéronefs et des exploitants en matière RVSM soient invités à participer dans les prochaines réunions de l’équipe de travail RVSM.</p>
Projet de Conclusion 7/21	<p data-bbox="603 1639 1519 1675"><b>Financement du programme de mise en oeuvre du concept RVSM</b></p> <p data-bbox="603 1709 1535 1966">Il est conclu que soient accordées des allocations budgétaires aux Gouvernements, aux instances de régulation, aux exploitants d’aéronefs, aux fournisseurs de service et autres actionnaires pour l’acquisition d’équipements et autres activités nécessaires afin de s’assurer que toutes les exigences ont été remplies à temps en vue d’une mise en oeuvre sécurisante du concept RVSM dans la Région AFI.</p>

Numéro	Titre
Projet de Conclusion 7/22	<p><b>Eléments indicatifs sur le concept RVSM/RNAV/RNP</b></p> <p>Il est conclu qu'afin d'accroître la campagne de sensibilisation sur le concept RVSM/RNAV/RNP les documents constitutifs de <b>l'Appendice F</b> de ce rapport soient mis en circulation au niveau des Etats.</p>
Projet de Conclusion 7/23	<p><b>Plan de mise en oeuvre des concepts RVSM et RNAV/RNP</b></p> <p>Il est conclu que la documentation de <b>l'Appendice G</b> de ce rapport soit distribuée aux Etats pour commentaires.</p>
Projet de Conclusion 7/24	<p><b>Futur Programme de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP</b></p> <p>Il est conclu ce qui suit :</p> <p>Ayant pris note des termes de référence de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP, le Sous-Groupe a estimé que cette equipe poursuivrait le programme de travail qui lui a été assigné.</p>
Projet de Conclusion 7/25	<p><b>Point 6 de l'ordre du jour : Examen du rapport de la deuxième réunion de l'Equipe de travail sur la gestion de l'espace aérien</b></p> <p><b>Catégorisation des TMA et aérodromes</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>a) il soit rappelé aux Etats qui ne l'ont pas encore fait de fournir au Secrétariat les données requises pour la catégorisation des TMA et aérodromes.</p> <p>b) l'IATA et l'ASECNA devraient finaliser la catégorisation des TMA et aérodromes en se basant sur les données de trafic disponibles et en présenter les résultats à la prochaine réunion du Sous-groupe CNS/ATM/IC.</p>
Projet de Conclusion 7/26	<p><b>Mise en oeuvre de la route RNAV UM114</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>a) l'autorité compétente ATS de la FIR Accra mette en oeuvre et délègue à l'autorité ATS de la FIR Kano/Lagos le segment de la route UM114 situé à l'intérieur de son espace aérien.</p> <p>b) l'OACI organise, dans les meilleurs délais, une réunion de coordination entre les FIR Accra, Kano et Niamey, de préférence avant la mise en oeuvre de la route UM114.</p>

Numéro	Titre
Projet de Conclusion 7/27	<p><b>Délimitation des FIR</b></p> <p>Il est conclu que l'OACI convoque une réunion entre l'Algérie et la Tunisie en vue d'harmoniser la publication, dans les AIP de ces pays, des limites de leurs FIRs respectives conformément aux recommandations 5/1 et 5/9 d'AFI/7 ainsi qu'à la conclusion 13/26 d'APIRG.</p>
Projet de Conclusion 7/28	<p><b>Globalisation des FIR dans la Région AFI</b></p> <p>Il est conclu que, pour réaliser la globalisation des FIR dans la Région AFI dans l'esprit de la recommandation 5/1 d'AFI/7 relative à une approche coopérative de gestion de l'espace aérien, les Etats concernés explorent la possibilité de former des groupements de FIR fonctionnels comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Ghana/Nigeria</li> <li>b) Namibie/Botswana</li> <li>c) Afrique du Sud/Lesotho/Swaziland</li> <li>d) Zambie/Zimbabwe</li> <li>e) Mozambique/Malawi</li> <li>f) Etats de l'Océan Indien (Madagascar, Maurice, Seychelles)</li> <li>g) Kenya/Tanzanie/Ouganda</li> <li>h) Ethiopie/Erythrée/Djibouti</li> </ul>
Projet de Conclusion 7/29	<p><b>Examen des incidents ATS en région AFI</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) les efforts de renforcement de la formation, du rendement et de l'environnement de travail des contrôleurs, ainsi que la gestion des effectifs ATS se poursuivent dans la Région ;</li> <li>b) les FIR Dakar océanique, Kano (Lagos) Khartoum, Kinshasa, Luanda et Tripoli continuent d'améliorer la formation du personnel ;</li> <li>c) pour une meilleure évaluation de la situation, des missions techniques conjointes OACI/IATA (avec la participation d'autres organisations) auprès des centres ATS où le plus grand nombre d'incidents a été enregistré soient encouragées;</li> <li>d) les Etats et les fournisseurs de services ATS (Angola, République Démocratique du Congo, Libye, Soudan, ASECNA) accélèrent l'extension de la couverture VHF sur les routes ATS dans l'espace supérieur ainsi que la fourniture du service de contrôle de la circulation aérienne dans la Région ;</li> </ul>

Numéro	Titre
	<p>e) des dispositions soient prises par tous les Etats concernés pour mettre en oeuvre/améliorer toutes leurs liaisons ATS/DS, et plus particulièrement les liaisons Ndjamena/Tripoli, Ndjamena/Khartoum, Accra/Lagos et Niamey/Accra ;</p> <p>f) Les Etats établissent et mettent à jour périodiquement les procédures de coordination entre tous les centres ATS adjacents ;</p> <p>g) Les Etats qui ne l'ont pas déjà fait soient instamment priés par l'OACI de mettre en oeuvre des procédures devant permettre des investigations des incidents ATS en temps utile et de procéder à la notification des résultats conformément à la recommandation 5/26 d'AFI/7 ;</p> <p>h) Les Etats qui ne l'ont pas encore fait mettent en oeuvre des procédures volontaires et non punitives de comptes rendus d'incidents ATS;</p>
Projet de Conclusion 7/30	<p><b>Amendement de la liste d'indicatifs à 5 lettres attribués aux points de croisement de routes ATS</b></p> <p>Il est conclu que les Etats concernés attribuent des indicatifs codés à cinq lettres aux points de croisement de routes ATS tel qu'indiqué à l'<b>Appendice I</b> de ce rapport.</p>
Projet de Conclusion 7/31	<p><b>Publication du canal de communication air-air sur 123.45 MHz</b></p> <p>Il est conclu que les Etats qui ne l'ont pas encore fait publient dans leur réglementation et leur AIP la fréquence de radiocommunications VHF air-air 123,45 MHz, conformément à l'Annexe 10 de l'OACI, Vol. V, paragraphe 4.1.3.2 et au plan AFI d'utilisation des fréquences VHF.</p>
Projet de Conclusion 7/32	<p><b>Application de l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA)</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>a) les Etats devraient adopter une approche flexible dans l'utilisation de l'espace aérien en matière de création de zones interdites, réglementées ou dangereuses afin qu'elles soient établies à titre temporaire en tenant compte des besoins de l'aviation civile ;</p> <p>b) les Etats devraient constamment examiner l'existence de zones interdites, réglementées ou dangereuses, conformément à la recommandation 2/21 de la réunion LIM/AFI de 1988 (<b>cf. Appendice J</b> ci-joint).</p>

Numéro	Titre
Projet de Conclusion 7/33	<p><b>Mise en oeuvre du minimum de séparation longitudinale de 10 minutes</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) les Etats qui ne l'ont pas encore fait mettent en oeuvre de toute urgence le minimum de séparation longitudinale de 10 minutes en tenant compte des critères pertinents de la Conclusion 13/43 d'APIRG, des dispositions du Doc.4444/501 de l'OACI et du Plan CNS/ATM/ AFI (Doc.003) ;</li> <li>b) l'Algérie et l'ASECNA mettent en oeuvre une séparation longitudinale commune de 10 minutes dans des espaces aériens choisis pour éviter toute confusion.</li> <li>c) L'OACI procède à un amendement éditorial du Doc. 7030 destiné à harmoniser ce dernier avec les dispositions du Doc. 4444 (PANS/ATM).</li> </ul>
Projet de Conclusion 7/34	<p><b>Elaboration de la carte ATM 1 (Partie V - ATM, FASID)</b></p> <p>Il est conclu que le plan d'allocation des codes SSR (Carte ATM1, Partie V-ATM, FASID) figurant en <b>Appendice K</b> ci-joint devra être soumis aux Etats pour commentaires et présenté ensuite à la quatorzième réunion d'APIRG pour examen.</p>
Projet de Conclusion 7/35	<p><b>Application des SID et STAR</b></p> <p>Il est conclu que les Etats mettent en oeuvre une utilisation flexible de l'espace aérien en établissant les SID et STAR, compte tenu de ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) étant donné que la période suivant immédiatement le décollage constitue le moment le plus surchargé dans le poste de pilotage, le premier point significatif d'une route normalisée de départ aux instruments (SID), identifié au moyen d'une aide de radionavigation, devrait être établi si possible à une distance de 2NM au moins de l'extrémité de piste ;</li> <li>b) des restrictions de niveaux (s'il y a lieu) devraient être exprimées en termes de niveaux minimum et/ou maximum auxquels les points significatifs seront traversés ;</li> <li>c) le nombre de points significatifs tels que les points de compte rendu de position (obligatoires ou à la demande) devrait être tenu au minimum ;</li> </ul>

Numéro	Titre
	<p><b>d)</b> les routes normalisées de départ (SID) et d'arrivée (STAR) aux instruments devraient être établies en consultation avec les usagers et les autres parties concernées.</p>
<p>Projet de Conclusion 7/36</p>	<p><b>Mise en oeuvre des routes SID/STAR associées à la structure de routes RNAV</b></p> <p>Il est conclu que les Etats mettent en oeuvre des routes SID et STAR couplées avec la structure de routes RNAV là où cela est nécessaire, en vue de réduire l'encombrement des routes existantes.</p>
<p>Projet de Conclusion 7/37</p>	<p><b>Classification de l'espace aérien</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) L'OACI accélère la refonte de la classification actuelle de l'espace aérien en tenant compte du fait qu'aucune classe n'a été réservée à l'espace aérien non contrôlé où les vols VFR ne sont pas admis;</li> <li>b) en attendant la mise en œuvre en a) ci-dessus, les espaces aériens qui n'acceptent pas les vols VFR (notamment l'espace aérien océanique au-dessus du niveau de vol 145) devraient appartenir à la classe A dans le respect des dispositions de l'Annex 11 et du Doc.7030;</li> <li>c) en attendant la mise en œuvre spécifiée en a) ci-dessus, au cas où pour une raison ou une autre l'espace aérien dans lequel les vols VFR ne sont pas acceptés n'appartenait pas à la classe A, un NOTAM devra être publié, précisant que les opérations en VFR ne sont pas autorisées dans l'espace en question.</li> </ul>
<p>Projet de conclusion 7/38</p>	<p><b>Point 7 de l'ordre du jour : Examen du rapport de la deuxième réunion de l'Equipe de travail sur l'automatization AIS</b></p> <p><b>Collecte de données pour l'identification des centres AIS nationaux (NASC) dans la régional AFI</b></p> <p>Il a été conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) les données collationées soient utilisées en vue d'identifier les futurs centres AIS nationaux automatisés (NASCs) dans la region;</li> <li>b) les Etats devraient s'efforcer d'automatiser leurs centres nationaux AIS et que ceux qui n'ont pas encore complété le questionnaire AIS le fassent dans les meilleurs délais pour soumission des réponses au bureau regional de l'OACI approprié;</li> </ul>

Numéro	Titre
Projet de Conclusion 7/39	<p><b>Production de l’AIP selon le nouveau modèle OACI</b></p> <p>Il a été conclu que l’OACI devrait prévoir un projet spécial de mise en œuvre (SIP) destiné à venir en aide aux Etats qui n’ont pas d’AIP ou qui ont des difficultés à produire leur AIP dans le nouveau format.</p>
Projet de Conclusion 7/40	<p><b>Dissémination des renseignements AIS</b></p> <p>Il a été conclu que les Etats qui ne l’ont pas encore fait mettent au point un site-web pour l’aviation civile et s’assurent que les données AIS sont versés audit site en tenant compte du contenu de la conclusion 13/48 de l’APIRG.</p>
Projet de Conclusion 7/41	<p><b>Publication de listes récapitulatives et de résumés AIS</b></p> <p>Il a été conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) une liste récapitulative de NOTAM soit publiée au premier jour du mois suivant, comprenant le numéro de série et la date de publication de chaque NOTAM en vigueur pour faciliter la référence;</li> <li>b) la liste récapitulative des NOTAM fasse état des amendements récents de l’AIP, des Suppléments d’AIP et des AIC de tirage international.</li> <li>c) le sommaire imprimé en langage clair des NOTAM en vigueur, comprenant des références aux amendements d’AIP, aux suppléments d’AIP et aux AIC publiés, soit élaboré pour chaque mois et transmis par les moyens les plus rapides à tous les destinataires de l’assortiment de l’information aéronautique intégrée.</li> </ul>
Projet de conclusion 7/42	<p><b>Etablissement du services AIS aux aérodromes</b></p> <p>Il a conclu que les Etats s’efforcent de mettre en place le service AIS au niveau des aérodromes indiqués dans les <b>Appendices L et M</b> de ce rapport, et que ce service soit assuré par un personnel bien formé en AIS.</p>
Projet de conclusion 7/43	<p><b>Compétence professionnelle et position hiérarchique du personnel AIS</b></p> <p>Il est conclu que les Etats prennent des dispositions pour veiller à ce que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) il soit accordé au service AIS un statut correspondant aux progrès techniques actuels qui exigent un personnel qualifié et de niveau élevé.</li> <li>b) Le personnel recruté pour ce service reçoive une formation professionnelle adéquate ;</li> <li>c) Ce personnel soit doté d’un statut comparable à celui du personnel des autres services de la navigation aérienne ;</li> </ul>

Numéro	Titre
	d) Ce service soit doté des moyens nécessaires pour s’acquitter efficacement de ses fonctions
Projet de conclusion 7/44	<p><b>Orientations de la formation du personnel AIS</b></p> <p>Il a été conclu que l’OACI accélère la production du ‘Manuel de Formation AIS (Doc. 7192 – 3ème partie – E) conformément à la recommandation émise par la réunion AIS/MAP de 1998 à l’échelon Division (Doc.9733) afin de permettre l’introduction des critères de base dont les Etats pourraient s’inspirer lors de l’examen de la question relative à la délivrance de licences à leur personnel AIS.</p>
Projet de conclusion 7/45	<p><b>Adhésion à l’équipe de travail AIS/MAP sur l’Automatisation</b></p> <p>Il a été conclu que l’Afrique du Sud, le Kenya, le Nigéria, la Tanzanie et le Zimbabwe soient inclus sur la liste des membres de l’équipe de travail AIS/MAP chargée de l’automatisation.</p>
Projet de conclusion 7/46	<p><b>Continuité des travaux de l’équipe de travail AIS/MAP</b></p> <p>Il a été conclu que l’Equipe de Travail AIS/MAP sur l’automatisation poursuivrait son programme de travail aux fins d’achever les taches qui lui ont été assignées par l’APIRG.</p>
Projet de Conclusion 7/47	<p><b>Point 8 de l’Ordre du jour : Examen de la mise en œuvre des spécifications de l’OACI relatives au NOTAM, aux coordonnées WGS-84 et aux cartes obligatoires</b></p> <p><b>Conversion des coordonnées géographiques en route</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) les Etats qui ne l’ont pas encore fait devraient convertir au système WGS-84 les coordonnées géographiques de leurs points de compte rendu en route et aux limites des FIR.</li> <li>b) l’OACI assiste les Etats concernés si nécessaire dans l’accomplissement de la tache en a), ci-dessus.</li> </ul>
Projet de Conclusion 7/48	<p><b>Publication des coordonnées WGS-84 sur les cartes</b></p> <p>Il est conclu que les Etats devraient accorder une haute priorité à la promulgation des coordonnées WGS-84 sur les cartes obligatoires suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Carte d’approche aux instruments – OACI.</li> <li>b) Carte d’obstacles d’aérodrome – OACI type A.</li> <li>c) Carte d’aérodrome – OACI.</li> <li>d) Carte topographique d’approche de précision – OACI pour les catégories II et III, le cas échéant.</li> </ul>

Numéro	Titre
Projet de conclusion 7/49	<p><b>Responsabilité de l'exécution de la Carte aéronautique du monde - OACI 1:1 000 000</b></p> <p>Il est conclu que:</p> <p>a) il faut appeler l'attention des Etats concernés sur le fait que les Etats qui avaient antérieurement accepté la responsabilité de la production des feuilles de la Carte aéronautique du monde - OACI au 1:1 000 000 ne sont plus en mesure de continuer de produire les feuilles suivantes: 2344-45, 2420-21, 2422, 2451, 2454-55, 2536-37, 2423, 2454-55, 2536-37, 2570, 2574, 2658, 2659-60, 2660, 2662, 2663, 2664, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696-97, 2697, 2780-81, 2781-82, 2784-85, 2785-86, 2812-13, 2813-14, 2814-15, 2816-17, 2817-18, 2905, 2906-07, 2935, 2936, 3052, 3155-56, 3173-74, 3278, 3297.</p> <p>b) les Etats concernés par les feuilles ci-dessus et incapables de produire eux-mêmes leur feuille de la carte WAC 1 :1,000,000 entreprennent des consultations avec les autres Etats qui sont en mesure de produire ce genre de carte en vue d'obtenir l'assistance nécessaire de la part de ces derniers.</p>
Projet de Conclusion 7/50	<p><b>Point 9 de l'ordre du jour : Examen de la mise en oeuvre des spécifications de l'OACI dans le domaine des services de recherches et de sauvetage (SAR)</b></p> <p><b>Coopération entre Etats en matière SAR</b></p> <p>Il est conclu que, pour encourager une utilisation plus efficace et plus économique des installations SAR, les Etats concluent des accords précis avec d'autres Etats pour mettre en commun leurs ressources et se prêter mutuellement assistance dans le cadre des opérations de recherches et de sauvetage, en s'inspirant de l'accord-type figurant dans le Manuel IAMSAR (Doc 9731, volume 1, Appendice I).</p>
Projet de conclusion 7/51	<p><b>Mise en oeuvre de la législation SAR</b></p> <p>Il est conclu que les Etats s'engagent, a titre prioritaire, à :</p> <p>a) promulguer la législation SAR pour garantir la légalité des opérations de recherches et de sauvetage et habiliter le coordonnateur de mission SAR à faire appel à une assistance extérieure s'il s'avère que les moyens et le personnel à sa disposition ne peuvent pas maîtriser la situation d'urgence ou s'ils sont jugés inaptes ou insuffisants pour faire face à une situation de détresse ;</p>

Numéro	Titre
	<p>b) veiller à ce que les demandes visées au paragraphe a) ci-dessus ne soient pas subordonnées à l'approbation d'autorités supérieures et à ce qu'une simple notification suffise.</p>
Projet de conclusion 7/52	<p><b>Projet SAR de la CAFAC</b></p> <p>Il est conclu que, considérant les problèmes de longue date qui continuent d'empêcher la mise en oeuvre des dispositions de l'OACI dans le domaine des services de recherches et de sauvetage, les Etats soient instamment priés d'apporter le soutien nécessaire au projet de la CAFAC destiné à accélérer la mise en oeuvre de certaines dispositions SAR, particulièrement celles portant sur la législation, l'organisation et les accords SAR.</p>
Projet de conclusion 7/53	<p><b>Point 10 de l'ordre du jour : Examen des incidences, sur le plan de l'exploitation, de l'introduction des systèmes CNS/ATM de l'OACI dans la Région AFI</b></p> <p><b>Mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM dans les zones d'acheminement AR1 et AR6</b></p> <p>Il est conclu que la coordination de la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM à l'intérieur des zones d'acheminement AR 1 et AR6 soit assurée par le Groupe informel SAT.</p>
Projet de conclusion 7/54	<p><b>Coordination entre le Groupe SAT et le Groupe AEFMP (Algérie, Espagne, France, Maroc, Portugal)</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>a) dans le cadre de la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM, une coordination étroite soit maintenue entre les deux groupes SAT et AEFMP.</p> <p>b) la participation, par chaque groupe, aux réunions de l'autre groupe soit encouragée et que dans la mesure du possible les rapports de chaque réunion soit échangés entre tous les groupes.</p>
Projet de conclusion 7/55	<p><b>Revue des zones d'acheminement dans la région AFI</b></p> <p>Il est conclu qu'une revue soit effectuée par le Sous-Groupe CNS/ATM afin de déterminer si les 10 zones d'acheminement répondent suffisamment aux courants actuels de trafic.</p>
Projet de conclusion 7/56	<p><b>Dates Cibles de Planification du système CNS/ATM</b></p> <p>Il est conclu que le Sous-Groupe CNS/ATM prépare les dates cibles de planification pour la période 2005 et au-delà.</p>

Numéro	Titre
Projet de Conclusion 7/57	<p><b>Point 11 de l'Ordre du jour – Problèmes particuliers de planification et de mise en œuvre et examen des carences dans le domaine de la navigation aérienne</b></p> <p><b>Listes des Carences dans les domaines ATM, SAR et AIS</b></p> <p>Il est conclu que, considérant l'impact négatif de l'absence de mise en oeuvre des besoins du plan de navigation aérienne et la persistance de graves cas de carences dans diverses parties de la région AFI :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Les Etats concernés devraient, aussitôt que possible, prendre des mesures concrètes pour éliminer toutes les carences indiquées en <b>Appendice N</b> ci joint.</li> <li>b) Cette questions devrait être régulièrement suivie par les Bureaux Régionaux de l'OACI.</li> <li>c) Les résultats de suivi soient portés à l'attention de l'APIRG.</li> </ul>
Projet de Conclusion 7/58	<p><b>Point 12 de l'Ordre du Jour – Examen des Conclusions et Décisions en instance de l'APIRG, des Décisions du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR et du futur programme de travail de ce dernier</b></p> <p><b>Emport et fonctionnement du système anticollision embarqué (ACAS II) et des transpondeurs SSR signalant l'altitude- pression</b></p> <p>Il est conclu que les Etats qui ne l'ont pas encore fait accélèrent la mise en oeuvre des dispositions de l'OACI contenues dans l'Annexe 6, ière partie, paragraphe 6.18, l'Annexe 6, 2ème partie, paragraphe 6.13.1, l'Annexe 10, Vol. IV, Doc.8168, Vol.1, 8ème partie, les PANS/ATM (Doc.4444), Chap. VIII, paragraphe 8.5 relatives à l'emport obligatoire et au fonctionnement de l'ACAS II et des transpondeurs SSR signalant l' altitude-pression.</p>
Projet de Conclusion 7/59	<p><b>Point 13 de l'Ordre du Jour – Divers</b></p> <p><b>Composition du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR</b></p> <p>Il est conclu que le Ghana et le Zimbabwe soient retenus comme membres supplémentaires du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR.</p>
Projet de Conclusion 7/60	<p><b>Planification des mesures d'urgence</b></p> <p>Il est conclu que l'absence de plans d'urgence au niveau des Etats figure désormais sur la liste des carences établie par l'APIRG dans le domaine ATM.</p>

<b>Numéro</b>	<b>Titre</b>
Projet de Conclusion 7/61	<p><b>Compte rendu et analyse des incidents ATS</b></p> <p>Il est conclu que, en application de la résolution A31-10 de l'Assemblée et conformément aux dispositions contenues dans le paragraphe 7.3 de l'Annexe 13 de l'OACI ainsi qu'à celles de la recommandation 5/26 d'AFI/7, les Etats procèdent à la mise en place des systèmes de compte rendu d'incidents qui seraient de nature éducationnelle et non-punitive aux fins de permettre que le maximum d'incidents puissent être signalés.</p>
Projet de Conclusion 7/62	<p><b>Audit opérationnel et maintien des normes de compétence ATS</b></p> <p>Il est conclu qu'en vertu des dispositions de la conclusion 5/27 d'AFI/7, le manque de procédures standard d'audit et de maintien, par les Etats, des normes de compétence dans les organes ATS soit ajouté à la liste des carences établie par l'APIRG dans le domaine ATM.</p>

-----

## 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
<b>1</b>	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.	<b>A</b>	<b>Continue</b>
<b>2</b>	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>B</b>	<b>Continue</b>
<b>3</b>	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).	<b>A</b>	<b>APIRG/15</b>
<b>*4</b>	Déterminer le cadre dans lequel doivent s'effectuer la collecte de données sur la circulation aérienne, l'analyse statistique de ces données et les prévisions du trafic aérien.	<b>C</b>	<b>Continue</b>
<b>5</b>	Examiner et suivre de près le programme de mise en oeuvre du service de contrôle régional. (Rec. 5/21 de l'AFI/7)	<b>A</b>	<b>APIRG/15</b>

No.	Tâches	Priorité	Date Prévüe
6	Revoir systématiquement le réseau actuel de routes ATS (y compris les routes RNAV) en vue de parvenir à un écoulement optimal du 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
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.	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. (Rec. 5/27 de l'AFI/7)	B	Continue
15	Examiner les besoins et suivre de près la mise en oeuvre des services de recherches et de sauvetage.	B	Continue
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.

-----

**WP/6 - ANNEXE**

**(EXTRAIT DU RAPPORT DE LA SEPTIEME REUNION DU  
SOUS-GROUPE ATS/AIS/SAR)**

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

<b>Indicatif de route</b>	<b>Tronçon(s)</b>	<b>Etats</b>	<b>Observations</b>
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	Congo RDC 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 par la Libye.

Indicatif de route	Tronçon(s)	Etats	Observations
UG855	Tripoli Ghadames B. Omar Driss	Libye	
UG864	Tunis Ghardaia Timimoun	Libye	
UG979	Bordj Driss Bou Saada Zemmouri	Omar Algérie	
UL612	Goma El Dhaba	Égypte Soudan R. D. Congo	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 Kénya
UM665	Addis Ababa Merowe	Soudan	
UM731	MOLOM Saurimo Johannesburg	Angola Botswana R. D. Congo Afrique du Sud	

## Appendice B au Rapport de l'ordre du jour 2

Indicatif de route	Tronçon(s)	Etats	Observations
UM994	Beni Walid ORNAT	Libye	RNAV
UM998	(Martigues) BALEN Constantine B.O. Driss Tobuk ENBUT Maiduguri <u>EBIMU</u> Kinshasa Luena Maun Gaborone	<del>Cameroon</del> <del>Gabon</del>  Nigeria Congo Angola  Botswana	RNAV  RD 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
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 Erithree	

<b>Indicatif de route</b>	<b>Tronçon(s)</b>	<b>Etats</b>	<b>Observations</b>
UR981	Casablanca <u>Marraketch</u> <u>BULIS</u>	Maroc	i) Mise en oeuvre
	Gao	Algérie	ii) Non mise en oeuvre sur le segment Casablanca/Gao
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	

-----

**UPDATED NOTES ON TABLE ATS 1 OF THE ICAO AFI ANP (Doc 7474)**  
**NOTES MISES A JOUR DU TABLEAU ATS 1**  
**DU PLAN DE NAVIGATION AERIENNE DE L'OACI POUR LA REGION AFI (Doc 7474)**

<b>Lower ATS routes</b> <b>Routes ATS inferieures</b> <b>Rutas ATS inferiores</b>	<b>Upper ATS routes</b> <b>Routes ATS supérieures</b> <b>Rutas ATS superiores</b>
	(Ibiza) UA293 KIRLA *---Note 4 (DA) Tiaret
A400	UA400
Abidjan Sao Tome Luanda Luena  A400 Kaoma EVOLU 1543S 2638E Lusaka Chileka	Abidjan Sao Tome Luanda Luena *-----Note 1 (Luena-Lusaka) A400 Kaoma EVOLU 1543S 2638E Lusaka Antananarivo Moramanga Mauritius
A403	UA403
Tripoli *-----Note (HL) A403 Sebha N'Djamena Berberati Brazzaville	Tripoli *-----Note (HL) A403 Sebha N'Djamena Berberati Brazzaville
A405	UA405
Harare Masvingo A405 Greefswald Hartebeespoortdam Johannesburg	Hargeisa *Note 3 (HK) Nairobi Mbeya Harare *Note 1 (Harare-Greefswald) Masvingo UA405 Greefswald Hartebeespoortdam Johannesburg

A411	UA411
(NAT)	(NAT)
Rabat	Rabat
Fes	Fes
Oujda	Oujda
Oran	Oran
Cherchell	Cherchell
Alger	Alger
Bejaia	Bejaia
Annaba	Annaba
Tunis	Tunis
Monastir	Monastir
Jerba	Jerba
*-----Note (HL)	*-----Note (HL)
Tripoli	Tripoli
*-----Note (HL)	*-----Note (HL)
Beni-Walid	Beni-Walid
Benina	Benina
GARFE 3236N 2401E	GARFE 3236N 24012E
Mersa-Matruh	*-----Note 2 (HE and HL)
*-----Note 3 (HE)	Mersa-Matruh
Cairo	*-----Note 3 (HE and HL)
Sharm El-Sheikh (Wejh)	Cairo Sharm El-Sheikh (Wejh)
A607	UA607
Ghadames	Ghadames
*-----Notes 2 (HL) (DA)	*-----Notes 2 (HL) (DA)
A607 Dirkou	UA607 Dirkou
N'Djamena	N'Djamena
Bangui	Bangui
	Lubumbashi
	UA608
	El Bayadh
	*-----Notes 2 (DA)
	UA608 Niamey
	Cotonou
	UA615
	Zemmouri
	UA615 Ghardaia
	Tamanrasset
	Kano

A619	UA619
(Paleohora) METRU Alexandria A619 Cairo *----Note 3 (HE) Ras Sudr 2936N 3241E *-----Note 3 (HE) METSA 2924N 3458E (Hail)	(Paleohora) METRU Alexandria UA619 Cairo  *----Note 3 (HE) Ras Sudr 2936N 3241E *-----Note 3 (HE) METSA 2924N 3458E (Hail)
A727	UA727
(Sitia) PAXIS Alexandria Cairo Luxor A727 Abu Simbel Merowe *-----Note 3 (HS) Khartoum *-----Note 3 (HS) Kenana Lodwar *-----Note 4 (HK) Nairobi	(Sitia) PAXIS Alexandria Cairo Luxor UA727 Abu Simbel Merowe *-----Note 3 (HS) Khartoum Kenana Lodwar *-----Note 4 (HK) Nairobi Kilimanjaro
A741	UA741
(Palermo) A741 *-----Note 2 (HL) Tripoli	(Palermo) A741 *-----Note 2 (HL) Tripoli
A748	UA748
Gozo A748 *-----Note 2(HL) Tripoli	Gozo A748 *-----Note 2(HL) Tripoli
A850	UA850
A850 OTARO 3900N 0441E Zemmouri	(Nice) *-----Note 5 (LF) UA850 OTARO 3900N 0441E Zemmouri

	UA854
	(Palma) *----Note 2 (LE) UA854 SADAF 3748N 0220E *-----Note 2 (DA) Cherchell
A856	UA856
(Alicante) *-----Notes 2 (LE, DA), 3(LE) A856 Alger Constantine Tebessa Jerba  A865 Menorca *-----Note 2 (DA) Cherchell	(Alicante) *-----Notes 2 (LE, DA), 3(LE) UA856 Alger Constantine Tebessa Jerba  Menorca UA865 *----Note 2 (LE) RANKA *---Note 2 (DA) Cherchell
	UB525
	Addis Ababa Luxor add Note 3 (HA)
B607	UB607
(Sitia) TANSA El Daba B607 New-Valley Abu Simbel	(Sitia) TANSA El Daba UB607 New-Valley Abu Simbel Dongola *-----Note 3 (HS) EL Obeid Goma
	UB738
	UB738 (Malaga) *---Note 5 (LE) *---Note 1 (Malaga-El Bayadh) LIGUM 3550N 00200W Hamman Bou Hadjar El Bayadh

G623	UG623
(BALEN 4057N 0541E) *----NOTE (LF) G623 Annaba Tebessa Ghadames	(BALEN 4057N 0541E) SALMA 39N 00643E UG623 Annaba *----Note 4 Tebessa *----Note 3 (HL) Ghadames
G652	UG652
Brazzaville Kinshasa Saurimo G652 NIDOS 1304S 2651E Lusaka Harare	Brazzaville Kinshasa Saurimo *-----Note 1 (Saurimo-Lusaka) UG652 NIDOS 1304S 2651E Lusaka Harare Beira Toliara (Perth)
G659	
Beni Walid G659 Sarir *-----Note (HL)	
G731	UG731
Alghero) *-----Note 2 (LF) Zemmouri G731 *-----Note 4 (DA) Tiaret El Bayadh Timimoun	(Alghero) Zemmouri UG731 *-----Note 4 (DA) Tiaret El Bayadh Timimoun Atar
G855	UG855
Tripoli *-----Note (HL) Ghadames	Tripoli *-----Note (HL) *-----Notes (HL), 4 (DA) UG855 Bordj Omar Driss Tamanrasset Niamey Tamale Abidjan

	UG853
	Las Palmas/Gran Canaria *-----Note (GC) AMDIB 2055N 1800W TITOR 1300N 1800W DEMAR 0539N 1100W DEVLI 0400N 0730W Luanda Kuito
	UG853 Cuito Cuanavale Maun Hartebeespoortdam Johannesburg
	UG864
	UG864 Tunis Tebessa Ghardaia Timimoun
R611	UR611
(Caraffa) Benina R611 Merowe Khartoum Addis Ababa	(Caraffa) Benina UR611 Merowe Khartoum Addis Ababa Lake Awasa Mombasa
R616	UR616
(Pantelleria) R616 Lampedusa *---Note (HL) Tripoli	(Pantelleria) UR616 Lampedusa *---Note (HL) Tripoli

	UR400
	Abu Simbel *-----Note 2 (HS) UG400 Kassala Bahr-Dar Addis Ababa Mogadishu Praslin Mauritius
R981	UR981
R981 Gao Niamey Lagos	Casablanca *-----Note 2 (DA, DR, GA) UR981 Gao Niamey Lagos
R986	UR986
Tunis *-----Note 2 (HL) R986 Ghadames *-----Note 2 (DT) In Amenas Djanet Kano	Tunis *-----Note 2 (HL) UR986 Ghadames *---Note 2(DT) In Amenas *---Note 2(DT) Djanet Kano Foumban Yaounde Franceville

-----

## MANDAT DE L'ORGANISME DE SURVEILLANCE DU RVSM

L'Organisme chargé de surveiller la mise en œuvre du RVSM dans la Région AFI est chargé du mandat suivant :

- a) Etablir et tenir à jour un registre central des approbations RVSM/RNP données par les Etats pour les exploitants et les aéronefs utilisant l'espace aérien de la Région AFI où le RVSM est appliqué;
- b) Faciliter le transfert des données d'approbation entre l'Organisme de surveillance AFI et les autres organismes régionaux de surveillance du RVSM;
- c) Constituer et tenir à jour une base de données contenant les résultats de la surveillance de l'aptitude de maintenir la hauteur et les écarts d'altitude de 300 pieds ou plus dans l'espace aérien de la Région AFI, et inclure dans cette base de données les réponses fournies par les exploitants et les Etats aux demandes de renseignements qui leur ont été adressées par l'Organisme de surveillance AFI leur demandant d'expliquer les causes des écarts d'altitude importants qui ont été observés;
- d) Informer les Etats et les exploitants, en temps utile, de tout changement concernant l'état de surveillance des aéronefs selon la classification par type d'aéronefs;
- e) Assumer la responsabilité générale de :
  - i) la coordination du Module de contrôle du Système mondial de localisation (GMU);
  - ii) l'évaluation du respect, par les exploitants et les aéronefs, de la tenue d'altitude RVSM comme suite à l'introduction du RVSM dans la Région AFI.
- f) Fournir les moyens d'identifier les usagers de l'espace aérien AFI non approuvés pour le RVSM lorsque le RVSM s'applique, et notifier l'autorité compétente de l'Etat concerné qui est chargée de l'approbation;
- g) Procéder à des évaluations de conformité et de sécurité pour aider l'Equipe de travail RVSM/RNAV/RNP dans la prise des décisions relatives aux date de mise en œuvre du RVSM;
- h) Constituer et tenir à jour une base de données contenant tous les résultats de la surveillance des erreurs de navigation;
- i) Etablir, tous les six mois, des rapports contenant les résultats de la surveillance des erreurs de navigation pendant les derniers six mois. Ces rapports seront présentés au Bureau régional Afrique orientale et australe de l'OACI à Nairobi, ainsi qu'aux Etats, pour les aider à prendre leurs décisions touchant la gestion de la sécurité;
- j) Réaliser des évaluations de la sécurité pour aider l'Equipe de travail RVSM/RNAV/RNP à décider de toute expansion ou modification de la structure des routes RNP dans la Région ;
- k) Rester en liaison avec les autres organismes régionaux de surveillance pour harmoniser la mise en oeuvre ainsi que la mise à niveau de la RNP.

-----

## Organisme de surveillance RVSM en région AFI – Formulaire de compte rendu

<b>FORMULAIRE D'ENQUETE SUR LES ECARTS DE NAVIGATION</b>					
Type de compte rendu : PILOTE – Vol CONTROLEUR – Organe ATC					
Date/Heure (TU) :	Type d'écart : VERTICAL Type (A à O) (* ) LATERAL Type (A à G)				
Causes: CONDITIONS METEOROLOGIQUES (Voir 2-G) AUTRES (Spécifier)					
Systèmes d'alerte de conflit :					
RENSEIGNEMENTS SUR L'AERONEF		Premier aéronef		Deuxième aéronef (pour l'écart vertical)	
Identification de l'aéronef :					
Nom du propriétaire/de l'exploitant :					
Type d'aéronef					
Point de départ :					
Destination :					
Tronçon de route :					
Niveau de vol :		Autorisé	Réel	Autorisé	Réel
Route autorisée :					
Etendue de l'écart – ampleur et direction : (en NM pour un écart latéral; en pieds pour un écart vertical)					
Temps passé à un niveau de vol/sur une trajectoire incorrect(e) :					
Position à laquelle l'écart a été observé : (BRG/DIST à partir d'un point fixe ou LAT/LONG)					
L'autorisation de l'ATC a-t-elle été obtenue :		Si l'autorisation de l'ATC n'a PAS été obtenue			
OUI NON		Les procédures d'urgence ont-elles été respectées : OUI NON			
Action prise par l'ATC/le pilote :					
Autres observations :					

(\* ) Voir la classification des écarts

2 -

## **FORMULAIRE D'ENQUETE SUR LES ECARTS DE NAVIGATION**

- \_ Le contrôleur/le pilote devraient remplir autant de cases que possible.
- \_ Des données complémentaires peuvent être jointes.
- \_ Toute notification d'un écart (vertical ou latéral) doit, si possible, être classée d'après la nomenclature suivante :

1.- Pour les écarts de hauteur importante (écarts verticaux) :

- A - Mesure d'urgence due à une panne de moteur
- B - Mesure d'urgence due à une dépressurisation
- C - Mesure d'urgence due à une autre cause
- D - Incapacité à monter/descendre comme autorisé
- E - Montée/descente sans autorisation de l'ATC
- F - Entrée dans l'espace aérien à un niveau incorrect
- G- Nouvelle autorisation ATC à un niveau de vol par suite d'une perte de séparation latérale ou longitudinale
- H - Ecart dû à l'ACAS
- I - Incapacité de l'aéronef de se maintenir au niveau de vol approprié
- O - Autre

2.- Pour les écarts latéraux :

- A - Ecart commis par un aéronef non certifié pour évoluer à l'intérieur de l'espace aérien RNP
- B - Erreur du système ATC à boucle
- C1- Erreur de l'équipement de contrôle, y compris une erreur de point de cheminement commise par inadvertance
- C2 - Erreur d'insertion de point de cheminement due à l'entrée correcte d'une position incorrecte
- D - Autre cause, notifiée à l'ATC à temps pour qu'une mesure soit prise
- E - Autre cause, notifiée à l'ATC trop tard pour qu'une mesure soit prise
- F - Autre cause, notifiée et reçue par l'ATC
- G - Ecart latéraux dus aux conditions météorologiques en l'absence d'autorisation préalable de l'ATC

On notera que certaines données doivent être notifiées par le pilote.

Remarques:

1. Puisque les procédures d'urgence doivent être suivies, s'il a été répondu NON à la question « Les procédures d'urgence ont-elles été suivies ? » une explication indiquant pourquoi doit figurer sous la rubrique «Autres observations ».
2. Le couloir EUR/SAM comprend les FIR/UIR suivantes : Recife (Atlantique), Dakar (Océanique), Sal (Océanique) et Canaries (Sud et Ouest).

**COMPTE RENDU SATMA DE SURVEILLANCE D'ECARTS**

**ZONE CONCERNEE :**

**ALTITUDE :** De FL 290 inclus jusqu'à FL 410 inclus

**ACC/AO :**

**MOIS :**

**ANNEE :**

- (Nombre) Formulaire de compte rendu d'écart ci-joint (y compris TCAS, RA et collisions manquées)
- AUCUN écart signalé (marquer d'une croix)

---

**ACC/AO responsable**

**Nom :**

**Téléphone/Courriel :**

---

**Envoyez à :**

**SATMA – Courriel : [satma@aena.es](mailto:satma@aena.es)  
Fax :+34 928 57 7052**

***ACCs: Faire rapport tous les mois jusqu'à nouvel avis***

***AOs: Faire rapport tous les mois du 1er avril 2003 au 31 mars 2004***

-----

- 4 -

Les activités entreprises par la SATMA sont exécutées par deux composantes de la structure permanente, à savoir :

- Le Coordonnateur de la SATMA, qui est responsable de l'exécution des fonctions assignées par l'Organisme de surveillance et qui doit rester en contact permanent avec les représentants des ACC de la Région SAT.
- Un Secrétariat pour faciliter les tâches techniques, opérationnelles et administratives requises par l'Organisme afin de suivre les directives du Coordonnateur de la SATMA.

#### **4. SOUMISSION DE STATISTIQUES ET DE DONNEES SUR LE MATERIEL**

4.1 Les Etats et les organisations concernés sont priés de soumettre à l'Organisme de surveillance de l'Atlantique Sud (SATMA) les statistiques nécessaires pour aider à achever en temps utile l'analyse de sécurité.

4.2 Les exploitants empruntant le couloir EUR/SAM sont priés de notifier à la SATMA, indépendamment des autorités réglementaires de l'Etat, la certification du matériel embarqué par l'aéronef pour le RVSM et la RNP-10.

4.3 Pour recueillir suffisamment de données aux fins de l'évaluation de la sécurité et des essais de mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, les exploitants d'aéronefs sont invités à inclure tous les systèmes de navigation et de communications disponibles, y compris la capacité ADS et CPDLC, dans les plans de vol (rubrique no.10)

4.4 Les ACC de la région AFI ainsi que les exploitants des aéronefs sont également priés de renvoyer à la SATMA le Formulaire d'enquête sur les écarts de navigation ci-joint, qui est reproduit à l'Annexe 1 à la présente AIC.

#### **5. COOPERATION AVEC LA SATMA**

La fourniture à la SATMA de toute autre coopération dont elle pourrait avoir besoin assurera la bonne exécution de toutes les tâches confiées à la SATMA par les instances compétentes de l'OACI.

#### **6. INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES**

La SATMA est basée auprès de l'ACC-Canaries et peut être contactée à l'adresse électronique suivante :  
satma@aena.es

Le Coordonnateur, M. Ramón Pérez Parada, peut être joint par téléphone ou par fax aux numéros suivants :

Tél: 34-928 577 057

Fax: 34-928 577 003

Le Secrétaire, M. Tomás Vidriales Bartolomé peut être joint par téléphone ou par fax aux numéros suivants :  
Tél: 34-928 557 054  
Fax: 34-928 577 052

Un site SATMA sur l'Internet est en cours de préparation et sera prêt d'ici janvier ou février 2001.

-----

## Eléments indicatifs concernant le RVSM

Documents	Explications	Langue	Site Internet / URL
<b>Documents de référence</b>			
Joint Aviation Authority (JAA) Temporary Guidance Leaflet (TGL N°6).	TGL N°6 Révision 1 – Eléments indicatifs sur l'approbation des aéronefs et des exploitants dans l'espace aérien au-dessus du niveau de vol 290 où s'applique un minimum de séparation verticale de 300m (1000 pieds).	Anglais	<a href="http://www.eur-rvsm.com/documents/TGL6rev1.pdf">http://www.eur-rvsm.com/documents/TGL6rev1.pdf</a>
Documents de la FAA  Approbation de la liste de vérifications RVSM à l'intention des exploitants des Etats Unis (1er mai 2002)  Approbation de la liste de vérifications RVSM à l'intention des exploitants autres que les exploitants des Etats Unis (1er mai 2002)  Exemple de demande d'approbation du RVSM présentée par l'exploitant (17 février 1999)  Eléments indicatifs provisoires sur l'approbation des exploitants et des aéronefs pour le RVSM. <i>Operations</i> <i>91-RVSM with Change 1</i> (30 juin 1999) (recueil d'éléments indicatifs sur le RVSM avec mise à jour).	Documentation sur l'approbation des aéronefs et des exploitants pour le RVSM – documents et éléments indicatifs concernant l'approbation des aéronefs et des exploitants pour le RVSM.	Anglais	<a href="http://www.faa.gov/ats/ato/150_docs/91RVSM_CH1.doc">http://www.faa.gov/ats/ato/150_docs/91RVSM_CH1.doc</a>

Documents	Explications	Langue	Site Internet / URL
Amendement aux Procédures complémentaires régionales (Doc. OACI 7030/4) concernant le RVSM dans la Région EUR (besoins et procédures).	Cet amendement au Doc 7030/4 a été approuvé par le Conseil de l'OACI le 23 novembre 2000.	Anglais	<a href="http://www.eur-rvsm.com/documents/ApprovedE99-33Doc7030amendment.pdf">http://www.eur-rvsm.com/documents/ApprovedE99-33Doc7030amendment.pdf</a>
Plan-cadre du Programme européen sur le minimum de séparation verticale réduit	Ce Plan-cadre EUR RVSM a été approuvé en 1999 par tous les participants au Programme. Il retrace l'historique du Programme, son organisation, les dates marquantes, et les responsabilités respectives.	Anglais	<a href="http://www.eur-rvsm.com/documents/A041.pdf">http://www.eur-rvsm.com/documents/A041.pdf</a>
Manuel ATC sur le minimum de séparation verticale réduit (RVSM) en Europe - Version 2.0.	Ce manuel existe en deux langues. Toutefois, la version anglaise est la seule version officielle.	Anglais Français	<a href="http://www.eur-rvsm.com/documents/ATCManualV2_0.pdf">http://www.eur-rvsm.com/documents/ATCManualV2_0.pdf</a>
<b>Sécurité</b>			
EUR RVSM – Etude de sécurité préalable à la mise en œuvre. Edition 2.0 du 14 août 2001.	Ce document, établi par EUROCONTROL, contient l'étude de sécurité préalable à la mise en œuvre du Programme RVSM.	Anglais	<a href="http://www.eur-rvsm.com/documents/safety/EURRVSMPI SCV2014AUG2001.pdf">http://www.eur-rvsm.com/documents/safety/EURRVSMPI SCV2014AUG2001.pdf</a>
Résultats de l'évaluation sur les dangers fonctionnels (12 février 2001)	Ce document contient les résultats de l'évaluation des dangers fonctionnels réalisée, pour le Programme EUR RVSM, dans le courant du dernier trimestre de l'an 2000.	Anglais	<a href="http://www.eur-rvsm.com/documents/safety/RVSMFHAV1012FEB2001.pdf">http://www.eur-rvsm.com/documents/safety/RVSMFHAV1012FEB2001.pdf</a>

Documents	Explications	Langue	Site Internet / URL
Plan national de sécurité	Eléments indicatifs pour l'élaboration des plans nationaux de sécurité.	Anglais	<a href="http://www.eur-rvsm.com/documents/safety/GuidancetoStatesJune01.pdf">http://www.eur-rvsm.com/documents/safety/GuidancetoStatesJune01.pdf</a>
Document EUR RVSM sur la politique en matière de sécurité	Le concept opérationnel du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) décrit le programme européen concernant la politique en matière de sécurité RVSM, dresse la liste des objectifs en matière de sécurité et donne une description extrêmement détaillée des résultats attendus du sous-programme sur la sécurité dans le contexte de la mise en œuvre du RVSM.	Anglais	<a href="http://www.eur-rvsm.com/documents/safety/A573SafetyPolicyDocV1_0.pdf">http://www.eur-rvsm.com/documents/safety/A573SafetyPolicyDocV1_0.pdf</a>
<b>Turbulences de sillage</b>			
Les effets du RVSM sur les turbulences de sillage	EUROCONTROL a parrainé une étude sur les turbulences de sillage analysant les effets potentiels du RVSM sur l'apparition de turbulences secondaires dues au chevauchement de turbulences de sillage. Le rapport intégral peut être téléchargé à partir du site indiqué ci-contre, y compris la suite donnée au programme, ainsi que le formulaire de compte rendu de turbulence de sillage.	Anglais	<a href="http://www.eur-rvsm.com/documents/WakeVortexAugust2001.pdf">http://www.eur-rvsm.com/documents/WakeVortexAugust2001.pdf</a>
<b>Critères d'approbation du RVSM – Formation</b>			
Formation de l'équipage technique et aspects opérationnels connexes du RVSM.	Ce dossier donne des directives sur les aspects opérationnels du RVSM.	Anglais	<a href="http://www.eur-rvsm.com/documents/RVSMFlightCrewtraining&amp;operationalconsiderations.pdf">http://www.eur-rvsm.com/documents/RVSMFlightCrewtraining&amp;operationalconsiderations.pdf</a>

-----

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

<b>ID</b>	<b>Description</b>	<b>Début</b>	<b>Fin</b>	<b>Etat de mise en œuvre</b>	<b>Ressources</b>
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.				
	<b>Evaluation et surveillance de la sécurité</b>				
4	Rassembler des données préliminaires et procéder à des évaluations de leur disponibilité.				
5	Evaluer différentes options possibles pour la création d'un Organisme central de surveillance.				

ID	Description	Début	Fin	Etat de mise en œuvre	Ressources
	<b>Evaluation et surveillance de la sécurité</b>				
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.				
11	Définir les besoins en matière de surveillance avant et après la mise en œuvre.				

ID	Description	Début	Fin	Etat de mise en œuvre	Ressources
	<b>Evaluation et surveillance de la sécurité</b>				
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
	<b>Evaluation et surveillance de la sécurité</b>				
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.				
	<b>Aspects opérationnels de l'ATC</b>				
20	Déterminer les limites de l'espace aérien RVSM (géographiques et verticales).				

ID	Description	Début	Fin	Etat de mise en œuvre	Ressources
	<b>Aspects opérationnels de l'ATC</b>				
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
	<b>Aspects opérationnels de l'ATC</b>				
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
	<b>Questions OPS/AIR</b>				
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
	<b>Questions OPS/AIR</b>				
37	Suivre les progrès réalisés dans le cadre de l'approbation des exploitants.				
	<b>Tâches conjointes</b>				
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				
	<b>Tâches conjointes</b>				
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.				
	<b>Tâches conjointes</b>				
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				

-----

## **MANDAT ET PROGRAMME DE TRAVAIL REVISES DE L'EQUIPE DE TRAVAIL SUR LA GESTION DE L'ESPACE AERIEN (ASM/TF)**

### **a) Mandat**

Envisager une solution opérationnelle à certains problèmes pressants affectant la sécurité de la navigation aérienne dans la Région et proposer des mesures pour y remédier.

### **b) Programme de travail**

- i) Revoir les espaces aériens ATS existant dans la Région AFI (routes ATS, TMA, zones de contrôle, etc...) et déterminer les principales améliorations qui pourraient y être apportées pour accroître l'efficacité de la sécurité de l'aviation, et proposer des solutions opérationnelles pragmatiques à cet effet;
- ii) Etudier les problèmes posés par la mise en œuvre des coordonnées des points de compte rendu basées sur le système WGS-84, etc ;
- iii) Revoir l'assignation des points significatifs auxquels un indicatif codé de cinq lettres n'a pas encore été attribué et indiquer les modifications proposées;
- iv) Identifier les points chauds et les encombrements où des incidents ATS significatifs ont été signalés et proposer des solutions;
- v) Revoir les zones interdites, réglementées et dangereuses dans la Région AFI;
- vi) Mise en oeuvre du minimum de séparation longitudinale de 10 minutes dans la Région AFI;
- vii) Etablir la carte ATM 1 sur les zones participantes AFI pour la Partie V-ATM du FASID AFI;
- viii) Revoir les SID et les STAR dans la Région AFI.

-----

## **Proposition d'amendement des indicatifs à 5 lettres attribués aux points de croisement de routes ATS**

### **1. FIR ACCRA – DGAA (Ghana)**

- a) Considérer les points de croisement à l'intérieur de la TMA d' Accra comme points de compte rendu non obligatoires au niveau de vol FL245 et au –dessus.
- b) Attribuer des indicatifs à tous les croisements sur la route directe Tamale (TLE) – Gwasero (GW).
- c) Attribuer des indicatifs à tous les croisements sur la route directe Accra (ACC) – Gwasero (GW).
- d) Attribuer des indicatifs à tous les croisements sur la route ATS Lomé (LM) – Naimtougou (NT).
- e) Attribuer des indicatifs à tous les croisements sur la route ATS Lomé (LM) – Niamey (NY).
- f) Renommer tous les points de limite de FIR/UIR créés par les routes directes.
- g) Supprimer NANGA, et désigner BIGOM comme point de transfert de contrôle (TCP) .

### **2. FIR Alger, DAAA (Algerie)**

- a) Réaligner la route UA411 de manière à croiser la route UB738 au-dessus de HMB NDB et ensuite continuer directement sur le VOR MOS.
- b) Supprimer ORA ou indicatif au point de croisement de UA411 avec UB738 et supprimer HMB NDB.
- c) Suggérer le réalignement de la route UA411 en dehors du VOR ALR et non en passant par NDB BNA, et assigner un indicatif au point de croisement avec UB726.
- d) Sur la route UA31 hors ALR, assigner un indicatif au point de croisement avec UB726 et supprimer BNA comme CRP.
- e) Assigner un indicatif au point de croisement UA31 avec UB734 et supprimer BABOR.
- f) Assigner des indicatifs à tous les points de croisement UG26 avec UB734, UV508, UR978, et faire de ces croisements des TCPs et supprimer BOURI.

- g) Assigner un indicatif au croisement UG6 avec UA605,UG14.
- h) Assigner un indicatif au croisement UG14 avec UR 34.
- i) Assigner des indicatifs au croisement UA 411 avec UR978, UA UA605, UG14.
- j) Supprimer CHLAL comme CRP sur la route UB726.
- k) Assigner des indicatifs sur les croisements UR985 avec UG859, UV508, UG864 et supprimer ZIBAN comme CRP.
- l) Assigner des indicatifs sur croisement UG864 avec UV508, UR978, UA605 et supprimer ROANE, NADJI, AMIRA, RADJA.
- m) Assigner des indicatifs au croisement UA605, UV71 et supprimer KRIMA.
- n) Assigner des indicatifs au croisement UG852 avec UA/UM614, supprimer RGN comme CRP.
- o) Repositionner RAHIL au croisement UG852 avec UM608.
- p) Assigner un indicatif au croisement UM608 avec UB727, faire de ce croisement un point de transfert de contrôle (TCP) entre Alger/Niamey, supprimer RASIR, TERIN.  
*(L'Etat a indiqué que les indicatifs codés sont utilisés comme TCP et ne peuvent pas être supprimés).*
- q) Assigner des indicatifs sur les croisements UB727 avec UM978 et UB730 et supprimer TIDOU, HINAN, OUREL.  
*(L'Etat a indiqué que les indicatifs codés sont utilisés comme TCP et ne peuvent pas être supprimés).*
- r) Supprimer ILZ comme CRP sur UB727.
- s) Faire de Ghat un point de contrôle de transfert (TCP) Alger/Tripoli et supprimer TWARG sur route DJA-GHT (comparer la situation sur IMN).
- t) Assigner des indicatifs codés aux points de croisement UM608 avec UR990 et UG864 et supprimer JOKKA, RIAME, MOUNA.

### 3. FIR ANTANANARIVO, FMMM, (Madagascar)

*La FIR Antananarivo est gérée par l'ASECNA*

- a) Considérer EDAMA comme point de transfert de contrôle entre les FIRs Beira/Antananarivo, supprimer EROPA et EGMAD.
- b) Supprimer IXAGU sur UB 536 comme CRP  
(Note : L'ASECNA a indiqué que IXAGU ne peut pas être supprimé car c'est un point d'entrée/sortie de la TMA Antananarivo ; le point IXAGU sera retenu comme TCP).
- c) Supprimer TIKAN sur UR 775F  
(Note : L'ASECNA a indiqué que TIKAN sera utilisé comme CRP sur demande en considérant le statut d'espace aérien dans cette zone).
- d) Assigner un indicatif codé au point de croisement de la route UR 782F avec UM 609 dans la FIR Antananarivo, et supprimer les points ONIVE et ATOLA,  
(Note: L'ASECNA a indiqué que la suppression d'ATOLA nécessite une coordination préliminaire entre les Autorités ATS des FIRs Seychelles et Antananarivo).
- e) Désigner ANVOR (croisement des routes UG 661 et UR 780F) comme un point de transfert de contrôle avec la TMA Saint Denis, ensuite supprimer UVENA et APLEM.  
(Note: L'ASECNA a indiqué que la suppression des points UVENA et APLEM nécessite au préalable une coordination entre les responsables ATS de la TMA Saint Denis et de la FIR Antananarivo).
- f) Désigner KARAT (croisement des routes UA 665 et UR 401F) comme point de transfert de contrôle avec la FIR Mauritius , ensuite supprimer AMBOD.
- g) Supprimer APKOT sur UA 609F  
(L'ASECNA a indiqué que ce point est utilisé comme TCP, sa suppression nécessite une coordination préalable entre les responsables ATS des centres d'Antananarivo, de Saint-Denis et de Mauritius).
- h) Assigner un indicatif codé au point de croisement de la route UA 400 avec le segment direct VOR Mahajanga - NDB Inhambane (carte Jeppesen)  
(L'ASECNA a indiqué que le nouveau segment direct VOR Mahajanga – NDB Inhambane doit être inscrit dans la table ATS 1 du réseau de routes ATS de base).
- i) Assigner un indicatif codé au point de croisement de UA 401 avec le segment direct VOR Moroni - RAKAT (carte Jeppesen)  
(L'ASECNA a indiqué que le nouveau segment direct VOR Moroni – RAKAT soit au préalable inscrit dans la table ATS 1 du réseau de routes ATS de base).

- j) Assigner un indicatif codé au croisement de UG 661 avec le segment direct VOR Moroni – SOKAR (carte Jeppesen), supprimer TABNO et désigner ce point de croisement comme TCP, ou dérouter cet itinéraire direct par TABNO.  
*(L'ASECNA a indiqué que, pour le premier cas, le nouveau segment direct VOR Moroni–SOKAR soit au préalable inscrit dans la Table ATS 1 du réseau de routes ATS de base ; dans le deuxième cas, une coordination est nécessaire avec les FIRs Seychelles et Dar Es Salaam pour l'harmonisation des TCP).*
- k) Placer le segment de route directe NDB DO - VOR MG via VOR NSB , ANDIL et attribuer un indicatif codé au point de croisement de cette route avec UB 790.  
*(L'ASECNA a indiqué que le nouveau segment direct NDB DO - VOR MG via VOR NSB et ANDIL soit au préalable inscrit dans la Table ATS 1 du réseau de routes ATS de base).*
- l) Assigner un indicatif codé au point de croisement du segment de route directe VOR NSB – VOR St Denis avec les routes UB459, UG 661 et UR 348.  
*(L'ASECNA a indiqué qu'il serait préférable que pour ce nouveau segment, il soit d'abord inscrit sur la table ATS 1 du réseau de routes ATS de base, et ensuite que son tracé passe via le point UVGET afin d'éviter la création de nombreux CRP).*

#### 4. TMA BAMAKO (Mali)

*L'espace aérien de la TMA BAMAKO est géré par l'ASECNA*

- a) L'Espace aérien au-dessus de FL 245 devrait être contrôlé à partir de l'ACC/FIC responsable de la FIR.  
*(L'ASECNA a indiqué qu'une étude globale relative à la réorganisation des espaces aériens de la région ASECNA est en cours).*
- b) Nommer ou supprimer tous les CRP actuels qui se rattachent uniquement à la FIR.

#### 5. FIR BRAZZAVILLE, FCCC (Congo–ASECNA)

*La FIR Brazzaville est gérée par L'ASECNA*

- a) Tout l'espace aérien supérieur de la FIR Brazzaville doit être géré par l'ACC de Brazzaville.  
*(L'ASECNA a indiqué qu'une étude globale relative à la réorganisation des espaces aériens de la région ASECNA est en cours).*
- b) Il doit y avoir une seule route ATS directe entre Douala et Yaoundé.  
*(L'ASECNA a noté la proposition).*

- c) Supprimer TI et VITLI comme CRP sur UR 984 ou remplacer par un point situé au milieu des deux. (L'ASECNA a noté la proposition, ces points seront considérés comme « CRP non obligatoire).
- d) Assigner un indicatif codé aux points de croisement de la route FL (N'Djamena) - IRO (DRC) avec UA 410 et UG 655.  
*(L'ASECNA a indiqué que l'itinéraire FL (N'Djamena)–IRO (DRC) doit au préalable être inscrit sur la Table ATS 1 du réseau de routes ATS de base).*
- e) Supprimer MERON sur UG 655 et désigner dans l'UIR un CRP à N 05.04.05/E 024.12.2.  
*(L'ASECNA a indiqué que les coordonnées du nouveau point(TCP) proposé seront vérifiées).*
- f) Assigner un indicatif codé au point limite de l'UIR (coordonnées N 8 et E 020.04.0 et E 018.46.5).  
*(L'ASECNA a indiqué que la création de ces points doit être subordonnée à une demande de création de routes ATS fondée sur des statistiques significatives de trafic aérien. La proposition de création de ces points est en stand-by).*
- g) Sur l'itinéraire DLA-BT, assigner un indicatif codé aux points de croisement avec les routes UR 986, UH 455, UG727/UM998.  
*(L'ASECNA a indiqué que, compte tenu des procédures d'exploitation et de la composition de la circulation aérienne dans le secteur, l'itinéraire DLA–BT (BERBERATI) doit être utilisé via VOR YD).*
- h) Supprimer sur certaines routes les CRP situés à proximité des limites de deux TMA
- i) Assigner un indicatif codé aux points de croisement de la route UH 455 avec la route ATS TJN-INASU-Kano.  
*(L'ASECNA a indiqué que la création de ce nouveau point nécessite au préalable une coordination avec les responsables ATS de Kano sur la nécessité d'établir le tracé de la route ATS TJN-INASU-KANO dans la coordination des deux FIRs contiguës).*

## 6. FIR CANARIAS FIR

- a) Même s'il est vrai que la FIR de Canarias est pratiquement desservie entièrement par radar, il est toujours recommandé d'attribuer des indicatifs codés à tous les croisements de routes ATS. Ça permettra aux banques de données à bord des aéronefs d'avoir accès à ces indicatifs et ainsi constituer une solution de rechange en cas de panne du radar par exemple. Les noms codés aux croisements des routes ATS pourront servir comme des CRP non obligatoires.  
*(L'Etat a indiqué que la plupart de ces besoins ont été mis en œuvre mais qu'il y avait encore lieu de faire plus).*

**7. FIR CASABLANCA , GMMM (Maroc)**

- a) Même s'il est vrai que la FIR de Casablanca est pratiquement desservie entièrement par radar, il est toujours recommandé d'attribuer des indicatifs codés à tous les croisements de routes ATS. Ça permettra aux banques de données à bord des aéronefs d'avoir accès à ces indicatifs et ainsi constituer une solution de rechange en cas de panne du radar par exemple. Les noms codés aux croisements des routes ATS pourront servir comme des CRP non obligatoires.  
*(L'Etat a indiqué que la plupart de ces besoins ont été mis en œuvre mais qu'il y avait encore lieu de faire plus).*

**8. FIR DAKAR - Secteur Abidjan, DIII (Côte d'Ivoire)**

*La FIR Dakar – Secteur d'Abidjan- est gérée par L'ASECNA*

- a) Supprimer ENERA sur UA 560.  
*(L'ASECNA a noté cette proposition, le point ENERA pourrait être utilisé comme CRP sur demande et TESKI comme TCP).*
- b) Quand la route W1 sera étendue au-delà de SN (FIR d'Accra), deux nouveaux points de croisement avec UG 859 et UA 614/UM 104 seront créés.  
*(L'ASECNA a noté la proposition qui doit être d'abord approuvée pour une insertion dans le Plan de Navigation aérienne de l'OACI).*
- c) Ensuite supprimer MOLAB et GUPEX.  
*(La proposition a été notée par l'ASECNA, mais pour l'instant ces deux points MOLAB et GUPEX sont maintenus comme TCP).*
- d) Prévoir que la route W1 sera établie jusqu'à GUREL.  
*(La proposition a été notée par l'ASECNA et attend l'approbation dans le Plan de Navigation aérienne de l'OACI).*

**9. FIR DAKAR, GOOO (Sénégal)**

*L'espace aérien de la FIR Dakar est géré par l'ASECNA*

- a) Le segment ARLEM-IPEKA sur UA560 doit être délégué à Dakar ou Abidjan par Roberts FIR.  
*(L'ASECNA a indiqué que cela nécessite un accord entre les Autorités ATS compétentes des FIR/UIR de Dakar, Roberts et du Secteur Abidjan).*
- b) Supprimer MAURI sur UB 600F (voir FIR Canaries, GCCC).
- c) Supprimer KIMGA sur UA 600D.

- d) Supprimer MISKI sur UM 974.
- e) Supprimer DILPO sur UR 620F.
- f) Supprimer KOMOR sur UB 600.
- g) Supprimer LUSTI sur UA 602.

#### 10. DOUALA (Cameroun)

*L'espace aérien est géré par l'ASECNA*

Voir dans la partie FIR Brazzaville.

#### 11. FIR HARARE, FVHA (Zimbabwe)

- a) Réaligner la route ATS UA409 (Lusaka-Gaborone) sur IBRAK (croisement avec UA404 et UB528). Dans ce cas, IBRAK n'apparaîtra pas dans le plan de vol pour les vols empruntant la route UA409.
- b) Assigner un indicatif codé au croisement UA404D avec UB540 et supprimer BONAL.
- c) Présentement, l'indicateur d'emplacement de l'aéroport d'Harare reste identique à celui de la FIR (FVHA).

#### 12. FIR JOHANNESBOURG, FAJS (Afrique du Sud)

- a) Présentement, l'indicateur d'emplacement de l'aéroport de Johannesburg est le même que celui de la FIR (FAJS).  
*(L'Etat a indiqué qu'ils entendent faire des recherches sur ce sujet jusqu'à ce qu'une décision finale soit prise.)*

#### 13. FIR KANO – DNKK (NIGÉRIA)

- a) Supprimer GAMTA sur UG660, la position OVSAT sur cette route est amplement suffisante.  
*(L'Etat a indiqué que GAMTA est un CRP pour les vols sur ou au –dessous de FL145 dans l'espace aérien inférieur.)*
- b) Attribuer des indicatifs codés au croisement du tracé de route BD-JS avec UV20 et avec UV15.

- c) Assigner un indicatif codé au croisement entre UV20 et UR778.
- d) Considérer la route UA604 via JO au lieu de JS.  
*(L'Etat a confirmé que cela est en cours).*

#### 14. FIR KHARTOUM – HSSS

- a) A présent, l'indicateur d'emplacement de l'aéroport de Khartoum reste identique à celui de la FIR (HSSS).

#### 15. FIR KINSHASA – FZAA (RDC)

- a) Assigner un indicatif codé au croisement entre UH1 et UA607.
- b) Supprimer UNUTU sur la route ATS UV30.  
*(Note: l'Etat a indiqué que l'indicateur UNUTU ne pourra pas être supprimé car il identifie la sortie de la TMA Gbadolite).*
- c) Supprimer les indicatifs codés suivants dans l'espace supérieur: DESEK, LISAT, EDIKU, INUVA.  
*(Note: l'Etat a exprimé l'intention de retenir ces indicatifs pour définir l'entrée/sortie de la TMA de Mbandaka).*
- d) Supprimer TEKTI sur la limite de la FIR Kinshasa/Brazzaville le long de la route UA607.
- e) Supprimer les CRP ci-après sur la TMA de Mbandaka: DESEK, LISAT, EDIKU, INUVA, NUPON, OVRIG.
- f) Supprimer le CRP au point d'intersection entre UH1 et UA607 (position N0209.6/E019.37.8 sur UV30 hors du VOR MBA).
- g) Assigner des indicatif à 5 lettres à l'intersection de la trajectoire MBA-KGI avec la route ATS BSU-LJA et supprimer BDE 029 comme CRP.
- h) Assigner des indicatifs à 5 lettres aux points de croisement de la route UA609 avec UJ200, UV30 et avec le tracé de route BLT-KGI.
- i) Supprimer UNUTU, TUVAB, ISDIM dans la TMA de Gbadolite.
- j) Vérifier le besoin de UBIDA comme un non-CRP sur l'UA610.

- k) Changer l'indicatif ENUTU qui est très semblable à UNUTU dans la même FIR (sauf s'il est accepté de supprimer UNUTU).
- l) Assigner des indicatifs à 5 lettres à l'intersection de UH1 avec UR984, UA610, UA607, V48.
- m) Assigner des indicatifs à 5 lettres à l'intersection de UH10 avec UR984, UA607, Supprimer CRP à la position N0019.6/E02238.3.
- n) Assigner un indicatif à 5 lettres à l'intersection de UB535 avec V48, et confirmer si TIPER est le point de croisement de UB535 avec le tracé de route KSA-KGI.
- o) Assigner un indicatif à 5 lettres à l'intersection UH325 avec UA607.
- p) Supprimer PONO, ARABA sur UG450.
- q) Supprimer ULVAS sur UA 406.
- r) Supprimer EDLIN comme CRP sur UG652.

## 16. FIR KIGALI – HRYR

- a) Assigner un nom de code à cinq lettres au croisement entre UB532 et UB607.
- b) Actuellement l'indicateur d'emplacement de l'aéroport de Kigali est le même que celui de la FIR (HRYR).

## 17. FIR KINSHASA (KISANGANI TMA)

- a) Supprimer TUSOX sur la route UA607  
*(Note: l'Etat a pris la décision de conserver l'usage de TUSOX et de supprimer VABIS).*
- b) Faire de ILBOK sur UA613 un non-CRP.
- c) Supprimer LOSMI sur UA613  
*(Note: L'Etat a décidé de le maintenir comme point de compte rendu).*
- d) Supprimer TENKA et EDUSA sur UA607 et Créer un nouveau CRP.  
*(Note: L'Etat a indiqué que ces points devraient être maintenus).*
- e) Supprimer PIRVO et GALIC sur UA618.

- f) Assigner des indicatifs à 5 lettres aux intersections de UH10 avec A609F et UA609F.
- g) Assigner un indicatif à 5 lettres à l'intersection de UB535 avec le tracé de route IRO-BUN.
- h) Considérer ARMEN comme un CRP
- i) Supprimer DEDIX, EDATO, PILSI, SERO, ULPIG, la limite de la TMA(route KGI-BLT), VIVRO à la TMA Kisangani.
- j) Assigner des indicatifs à 5 lettres à l'intersection de UA618 avec UV3, UB531, UH1, le tracé de route BUN-IRO, UG862.
- k) Assigner un indicatif à 5 lettres à l'intersection de UB532 avec UB607.
- l) Assigner un indicatif à 5 lettres à l'intersection de la projection de la route BKV-KMI avec UG450 et UA613; ainsi qu'à l'intersection de UV3 avec la projection de la route KGI-BKV.
- m) Supprimer EBERA, TIPLI dans la TMA de Goma.
- n) Supprimer ONABA, AVGER, USDUP comme CRP (à cause de la proximité de PONAL) qui doit être mis en place à l'intersection de UG450/UG655.
- o) Assigner un indicatif à 5 lettres à l'intersection de UH325 avec UR984.
- p) Supprimer OMOXA dans la TMA de Kinshasa.
- q) Supprimer GAMEX.
- r) Assigner un indicatif à 5 lettres à l'intersection de la route ATS KIN-KMI avec UG450.
- s) Assigner un indicatif à 5 lettres à l'intersection de UR984 avec la radiale 197° du VOR KGI.
- t) Actuellement, l'indicateur d'implacement de l'aéroport de Kisangani est identique à celui de la FIR (FIZC).

## 18. FIR KINSHASA (Lubumbashi TMA)

- a) Attribuer un indicatif à 5 lettres à l'intersection de UG655 ex VOR LUB 88 NM nord de RUNGO.
- b) Attribuer un indicatif à 5 lettres à l'intersection de UG655 avec UG450 et

supprimer USDUP, AVGER, ONABA (tous dans le même pays).

- c) Assigner un indicatif à 5 lettres à l'intersection de H4 avec UR984.
- d) Supprimer l'indicateur NUTIR sur UH4, et utiliser l'indicateur EDUSA uniquement.
- e) Réaligner soit UA618 ou UR984 de manière à ne créer qu'un seul point de croisement près de ONRAB/MOMAX
- f) Supprimer KWZ comme CRP sur UA406 ex VOR LUB ; conserver VISMA.
- g) Assigner un indicatif à 5 lettres à l'intersection de V48 avec le tracé de route KNG-KIN et supprimer XIRUD/GULAS.
- h) Supprimer AKROS, UBOLO, TAROK, SEXER comme CRP dans la TMA de Kananga.
- i) Supprimer SORGU et ONESI car trop proches après le point de croisement TUSEL.
- j) Assigner un indicatif à 5 lettres à l'intersection de UG450 avec le tracé de route MBY-KIN et supprimer UNIRI/INADO.
- k) Assigner des indicateurs à 5 lettres aux points de croisement du tracé de route KNG-KIN avec le tracé de route MBY-LJA et avec UA607, et supprimer UDRAB.
- l) Assigner des indicateurs à 5 lettres à l'intersection de UA450 avec V48 et avec le tracé de route MBY-LJA.
- m) Actuellement l'indicateur d'emplacement de l'aéroport de Lubumbashi est le même que celui de la FIR (FZQA).

#### **19. LAGOS (Sous) FIR –DNLL (Nigéria)**

- a) Supprimer MOPAD comme CRP sur la route UA 609  
*(L'Etat a indiqué que MOPAD est un CRP dans l'espace aérien inférieur, c.à.d au niveau de vol 145 ou en dessous).*
- b) Supprimer ONTAL sur la route UR984  
*(L'Etat a indiqué que ONTAL est un CRP dans l'espace aérien inférieur uniquement).*
- c) Assigner un indicatif codé au point de croisement entre le tracé de route TYE (Cotonou )-Malabo (MBO) et la route UR603.  
*(L'Etat prévoit une nouvelle route Cotonou-Malabo qui sera proposée pour*

*inclusion dans le plan AFI lors de la réunion ATS/AIS/SAR/SG/7).*

- d) Combiner ONKOR et Abm OK au croisement du tracé TYE-MBO avec UG856.  
*(L'Etat proposera à l'ATS/AIS/SAR/SG/7 d'ajouter la nouvelle route Cotonou-Malabo dans le Plan AFI*
- e) Assigner un indicatif codé à la limite de FIR sur le tracé de route TYE-MBO.
- f) Confirmer si l'indicateur codé de la limite de la FIR sur UG856 est bien ERAVA sur la carte Jeppesen ou bien EDITO d'après la carte de KL/SK.

## **20. TMA de LIBREVILLE (Gabon)**

- a) L'espace aérien de la TMA Libreville est géré par l'ASECNA.
- b) Voir dans la partie FIR Brazzaville.

## **21. FIR LILONGWE –FWCL (Malawi)**

- a) Assigner un indicatif codé au croisement de UA407F avec UG656 et W601.
- b) Actuellement l'indicateur d'emplacement de l'aéroport de Blantyre est identique à celui de la FIR (FWCL).

## **22. FIR LUANDA – FNAN (Angola)**

- a) Confirmer si APNET et ERDAB sont des points de croisement sur UA617 avec UG450 et UH612 respectivement.
- b) Confirmer la nécessité de l'indicateur codé INUGA à la limite de FIR sur la route UG450 (comparer avec la situation sur la route UH 612).
- c) Sur la route UH600 de KILBI à IMTOP, supprimer Malanje (MA) comme CRP.
- d) Réaligner UA617 entre APIRG et AKAZU, et assigner un indicatif codé au croisement entre UG853 et UV858.
- e) Supprimer TIBAD et EKBOM.
- f) Assigner un indicatif codé au croisement UA611 avec la route directe ARLEM – GETAP et supprimer ITPIK.

- g) Assigner un indicatif codé à la limite de FIR Accra-Luanda sur la route ARLEM – GETAP.
- h) Assigner un indicatif codé au croisement de la route directe Johannesburg – Atlanta (JAINS-BOPAN) avec UA611.
- i) Désigner EGOLI comme CRP sur UA611.
- j) Assigner un indicatif codé à la limite des FIR Accra-Luanda et Luanda-Johannesbourg sur la route ARLEM- Robben Island.

### 23. FIR MAURITIUS (Mauritius) - FIMP

- a) A présent, l'indicateur d'emplacement de l'aéroport de Mauritius est le même que celui de la FIR (FIMP)
- b) Faire d'ANVOR (croisement UG661 avec UR780F) un point de transfert de contrôle avec la TMA de Saint Denis, et supprimer UVENA et APLEM.

### 24. FIR NAIROBI-HKNA (Kenya)

- a) Attribuer un indicatif codé à cinq lettres au croisement UR611 avec le tracé de route NV-EMAMA.
- b) Attribuer un indicatif codé à cinq lettres au croisement UG657 avec le tracé de route NV-EMAMA.
- c) Réfléchir sur l'ajustement de la démarcation de la FIR pour supprimer GETAT ET ITMAR.  
*(L'Etat a indiqué que les indicatifs sus-mentionnés seront maintenus comme TCP et ne peuvent pas être supprimés.)*
- d) Attribuer un indicatif codé à cinq lettres au croisement UR611 avec le tracé de la route NV-Malindi (MLD).
- e) Supprimer MOBAT.
- f) Supprimer MOKAD.  
*(L'Etat a indiqué que l'indicateur sus-mentionné sera retenu comme TCP).*
- g) Supprimer GADLA.  
*(L'Etat a indiqué que l'indicateur sus-mentionné sera retenu comme TCP).*
- h) Supprimer EKBAD car trop proche de la frontière à APLOG (sur UB532 hors NV).

*(L'Etat a indiqué que l'indicatif sus-mentionné sera retenu comme TCP).*

- i) Supprimer NAKAT ou MELMO sur UA 609 NV-Entebbe (NN).  
*(L'Etat a indiqué que l'indicatif sus-mentionné sera retenu comme TCP dans l'espace aérien inférieur).*
- j) Supprimer IMLAT sur le tracé de la route ATS NV- Malindi (MLD) (Comparer avec UG658 hors NV).  
*(L'Etat a indiqué que l'indicatif sus-mentionné sera retenu comme TCP dans l'espace aérien inférieur).*
- k) Supprimer KAVAR sur UA609 NV-Mombasa (MOV) (Comparer avec UB533 hors NV).  
*(L'Etat a indiqué que l'indicatif sus-mentionné sera retenu comme CRP dans l'espace inférieur).*
- l) Supprimer EGNOG sur le tracé de la route NV-EMAMA.  
(Comparer avec UG450 hors NV).

## 25. FIR N'DJAMENA, FTTT (Tchad)

L'espace aérien de la FIR N'Djaména est géré par l'ASECNA.

- a) Considérer SABSI comme un non - CRP.  
*(L'ASECNA a indiqué que SABSI est utilisé comme un TCP sur la route ATS UR778; ce point sera réexaminé afin de pouvoir l'utiliser comme CRP).*
- b) **Supprimer KOBLA sur UG655F.**  
*(L'ASECNA a indiqué que le point KOBLA est aussi utilisé comme un point de compte rendu météorologique).*
- c) **Désigner un CRP à N 0800/E 02004.9.**  
*(L'ASECNA a indiqué que la création de ce point doit être subordonnée à une demande de création d'une route ATS fondée sur des statistiques significatives de trafic aérien. La proposition de création de ce point n'est pas acceptable pour l'instant).*
- d) **Assigner un indicatif à cinq lettres au croisement UW605 avec l'itinéraire FL – FA.**  
*(L'ASECNA a indiqué que la création de ce point doit être subordonnée à une demande de création de route ATS fondée sur des statistiques significatives de trafic aérien. La proposition de création de ce point n'est pas acceptable pour l'instant).*
- e) **Assigner un indicatif à cinq lettres au croisement UB736 avec l'itinéraire FL – FA.**  
*(L'ASECNA a indiqué que la création de ce point doit être subordonnée à une demande de création de route ATS fondée sur des statistiques significatives de*

*trafic aérien. La proposition de création de ce point n'est pas acceptable pour l'instant).*

- f) Assigner un indicatif à cinq lettres au croisement de UG857 avec UB736 et confirmer PITRU comme intersection des routes UG857 et UM 998.

## 26. FIR NIAMEY, DRRR (Niger)

L'espace aérien de la FIR Niamey est géré par l'ASECNA.

- a) L'espace aérien au-dessus de FL 245 doit être géré par l'ACC de Niamey.  
*(L'ASECNA a indiqué qu'une étude globale relative à la réorganisation des espaces aériens de la région ASECNA est en cours)*
- b) Supprimer NANGA, et désigner BIGOM comme TCP.  
*(Note: L'ASECNA a indiqué que la suppression de NANGA et le changement de BIGOM en TCP nécessitent une coordination préalable entre les centres ATS de Ouagadougou, Niamey et Accra. Le point BIGOM est actuellement utilisé comme TCP entre ACC Abidjan et ACC Ouagadougou).*
- c) Assigner un indicatif à cinq lettres au croisement des routes UG854 et UG858.  
*(L'ASECNA a indiqué que cette proposition a été notée, le point "ZR" sera utilisé comme point de compte rendu non obligatoire).*
- d) Supprimer TB comme CRP sur UB 727.
- e) Supprimer KILKO sur UM 974.
- f) Assigner un indicatif à cinq lettres au croisement de la route UA615 avec le tracé de route ATS Niamey (NY)-Agades (AS).  
*(L'ASECNA a indiqué que la désignation de ce point sera réalisée après avoir agréé le nouveau tracé de cette route dans le Plan de Navigation aérienne de l'OACI).*
- g) Assigner des indicatifs codés aux croisements de la route Bamako - In Salah avec UR 981 et UA 614, ensuite supprimer IPOBA.  
*(L'ASECNA a indiqué que tous ces nouveaux points de croisements entre la nouvelle route Bamako–In Salah et UA 614/UM104, UR 981, UR 866 ne peuvent être réalisés qu'après accord sur le nouveau tracé de cette route dans le tableau ATS 1 du Plan de navigation aérienne de l'OACI.  
(IPOBA continue à être utilisé comme TCP sur la route ATS UA 614/UM104 entre les FIR/UIR Alger et Niamey).*
- h) Assigner des indicatifs à cinq lettres à tous les points de croisement des routes ATS avec l'itinéraire direct Bobo Dioulasso-Kano.  
*(L'ASECNA a indiqué que, compte tenu des procédures appliquées et de la complexité de la composition de la circulation aérienne dans ce secteur, il*

*n'apparaît pas opportun à l'heure actuelle de créer des points supplémentaires CRP le long de la ligne proche de l'interface avec la FIR Accra).*

- i) Assigner un indicatif à cinq lettres à **tous les points de croisement des routes ATS avec l'itinéraire direct Niamey – Nouakchott.**  
*(L'ASECNA a indiqué que, compte tenu de la complexité de la composition de la circulation aérienne dans ce secteur, il apparaît plus judicieux d'examiner cette question pour une optimisation de l'itinéraire direct Niamey – Nouakchott activé pendant l'Opération Hadj).*

## **27. FIR ROBERTS – GLRB (Guinea/Liberia/Sierra Leone)**

- a) Supprimer EBRAK comme CRP sur UG433 (Comparer avec NAMIB).
- b) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement UB600 avec V207.
- c) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement de la route UG854 avec UB727 et supprimer AMKAX.
- d) Supprimer AXIRO, PIMSO, ILGOT, EDBAL et KIMKA.
- e) Réaménager le tracé de la route UG854 de manière à ce qu'elle croise la route UR979 à la position ARBAL.
- f) A présent, l'indicateur d'emplacement de l'aéroport de Monrovia est identique à celui de la FIR (GLRB).

## **28. FIR TRIPOLI –HLLL (Libye)**

- a) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement H500 avec A18.
- b) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement G659 avec V400 et V300.
- c) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement UL731 avec A411, avec V400 et V300.
- d) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement UM727 avec A411 et supprimer AMWAJ.
- e) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement UW857 avec UL731 et A411.
- f) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement M621 avec UZ350 et supprimer FARUJ.

- g) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement W859 avec UZ350, UM732, A411 et W861.
- h) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement G661 avec G660 et W861.
- i) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement B21 avec G663/UM999.
- j) Supprimer TWARG sur la route DJA-GHT et faire de GHT un point de transfert de contrôle (TCP).
- k) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement UM999 avec UW986, W853, et UG13/UM731.
- l) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement W861 avec UW986, W858, et W853.
- m) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement W853 avec UG655, W858, UW986.
- n) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement UG655 avec V900, G855, A18, W853.
- o) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement A18 avec UW986, W858.

## 29. FIR TUNIS , DTTC (Tunisie)

- a) Même s'il est vrai que la FIR Tunis est pratiquement desservie entièrement par radar, il est toujours recommandé d'attribuer des indicatifs codés à tous les croisements de routes ATS. Ça permettra aux banques de données à bord des aéronefs d'avoir accès à ces indicatifs et ainsi constituer une solution de rechange en cas de panne du radar par exemple. Les noms codés aux croisements des routes ATS pourront servir comme des CRP non obligatoires.  
*(L'Etat a indiqué que la plupart de ces besoins ont été mis en œuvre mais qu'il y avait encore lieu de faire plus).*

## 30. FIR WINDHOEK – FYWH (Namibia)

- a) Supprimer MIDNA
- b) Assigner un indicatif codé à 5 lettres au croisement de la route GETAP (Sur la limite avec la FIR Luanda) – GBV avec R987, UA617 et A404.
- c) Supprimer OMATA
- d) L'indicateur d'emplacement de l'aéroport de Windhoek est le même que celui de la FIR (FYWH).

**LISTE DES ZONES INTERDITES, REGLEMENTEES ET DANGEUREUSES  
DANS LA REGION AFI**

ETAT/FIR	DESCRIPTION ET LIMITES	TYPE DE RESTRICTION	REMARQUES
<b>Algérie – Alger</b>	DAP51 : GND - UNL		
	DAP58 : GND - UNL		
	DAP60 : GND - UNL		
	DAD79 : GND - UNL		
	DAD 82 : GND - UNL		
<b>Angola – Luanda</b>	FNR8 : GND-FL150	A/G tirs et bombardements	FLTS interdit en période d'activité
	FNR10 : GND-FL100	Vols de formation militaire	
	FNR11 : GND-FL100	Vols de formation militaire	
	FNR12 : GND-FL50	Vols de formation militaire	
	FNR13 : GND-FL1500 FT	Vols de formation militaire	
	FNR14 : GND-FL1500FT	Vols de formation militaire	
	FNR15 : GND-FL1500FT	Vols de formation militaire	
<b>Bénin – Cotonou</b>	DBD 1 :GND/MSL – 4000FT	Tirs et activités militaires	Notifié par NOTAM
<b>Burkina Faso</b> - Ouagadougou - Bobo-Dioulasso	DFR 1 : GND – FL240	Activités militaires	Notifié par NOTAM
	DFR 2 : GND – FL240	Activités militaires	Notifié par NOTAM
<b>Botswana-Gaborone</b>	FBP1 : GND-2000FT		Eviter cette zone systématiquement
	FBP3 : GND-FL125		Champ d'aviation militaire à éviter systématiquement
	FBP5 : GND-2500FT		Activités militaires
	FBR20 : 7000-FL220		Activités militaires
	FBR25 : 7000-FL460		Activités militaires
	FBR10 : GND-1000FT		Parc national
	FBR11 : GND-1000FT		Réserve de gibier
	FBR12 : GND-1000FT		Réserve de gibier
	FBR13 : GND-1000FT		Parc national
	FBR14 : GND-1000FT		Parc national
	FBR15 : GND-1000FT		Parc national
	FBR18: GND-FL125		Eviter cette zone systématiquement
	FBR24 : GND-2000FT		Zone de reproduction des flamands
FBD6 : GND31000FT		Dynamitage de roches	
FBD9 :GND 6000FT		Dynamitage de roches	
<b>Burundi - Bujumbura</b>	Nil	Nil	Nil
<b>Cameroun - Foumban</b> - Mbandjok - N'Gaoundere Falaise -Cap Limboh -Yaoundé	FKP 1 : GND-FL130	Parachutisme	Activité permanente
	FKP 2 : GND – FL80	Parachutisme	Activité permanente
	FKP 3 : GND – 6000FT :GND-10000FT	Tirs au sol et antiaériens Interdiction permanente	Notifié par NOTAM
	FKP5 : GND – UNL	Interdiction permanente	Le survol de la raffinerie est interdit
	FKP 6 : GND-FL245	Interdiction permanente	L'interdiction porte aussi sur les phases de vol approche/départ

ETAT/FIR	DESCRIPTION ET LIMITES	TYPE DE RESTRICTION	REMARQUES
-Bakassi	FKP 7 : GND-FL250	Interdiction permanente	
-Mike	FKP 8 : GND/MSL -FL245	Interdiction permanente	
-Kribi	FKD 4 : MSL-FL245	Interdiction permanente	Tirs aériens et tirs au sol Notifié par NOTAM
Yaoundé Zone Sud	FKR 9 : FL45-FL245		Notifié par la tour de contrôle de Yaoundé
Yaoundé Zone Nord	FKR 10 : FL45-FL245		Notifié par la tour de contrôle de Yaoundé
Garoua	FKR 11 : FL60-UNL		Notifié par la tour de contrôle de Garoua
Garoua	FKR 12 : FL60-UNL		Notifié par la tour de contrôle de Garoua
<b>Centrafrique - Baoli</b>	FEP 3 : GND-1000M	Activité permanente	
Sakoulou	FED 1 : GND-300M	Parachutisme	Notifié par NOTAM
Congo- Brazzaville/Mayamaya	FCP1 : GND-1000M	Interdiction permanente Base militaire	
-Kinkala/Sud	FCP2 : GND-UNL		Notifié par le Contrôle de la circulation aérienne
M'pila/Brazzaville Mayamaya	FCP3 : GND-FL70		Zone présidentielle
	FCD4 : GND-FL245	Zone de tirs	Notifié par NOTAM
-Pointe Noire	FCD5 : GND-3000M	Parachutisme	En vigueur tous les mercredis, jeudis et samedis entre 13 h et 17 h (temps universel). Notifié autrement par la tour de contrôle dans des circonstances exceptionnelles.
Maya-Maya	FCD6 : GND-3000M	Parachutisme	En vigueur tous les mercredis entre 6 h et 10 h (temps universel). Notifié autrement par la tour de contrôle.
Biloko	FCD7 : GND-2000M	Parachutisme	Notifié par la tour de contrôle
Kibouende	FCD8 : GND-2000M	Parachutisme	Notifié par la tour de contrôle
	FCR9 : GND-FL245		Notifié par le Groupe ATC
<b>Tchad – N'djamena-Farcha</b>	FTD 2 :GND-4000M	Parachutisme	En vigueur tous les jours
-Massaguet		Tirs	Notifié par NOTAM
<b>Côte d'Ivoire-Fetekro</b>	DIP1 :GND-FL245		Tirs aériens du lundi au vendredi de 8 h à 18 h.
	DIR1 :FL100-FL245	Formation sur avion militaire	Du lundi au vendredi de 8 h à 18 h. Notifié par la tour de contrôle de Bouake.
	DIR2 :FL100-FL245	Formation sur avion militaire	Du lundi au vendredi de 8 h à 18 h. Notifié par la tour de contrôle de Bouake.
	DIR3 :FL100-FL245	Formation sur avion militaire	Du lundi au vendredi de 8 h à 18 h. Notifié par la tour de contrôle de Bouake.

ETAT/FIR	DESCRIPTION ET LIMITES	TYPE DE RESTRICTION	REMARQUES
-Dobou	DIR 4 :GND-600M :GND-3500M	Parachutisme Parachutisme	Du lundi au vendredi de 7 h à 18 h et le samedi de 7 h 14 h 30. Du lundi au vendredi de 14 h 30 à 18 h. Le dimanche et les jours fériés de 8 h à 18 h.
-Abidjan	DID 1 :GND-600M :au-dessus de 600M	Parachutisme Parachutisme	Activité diurne permanente. Notifié par NOTAM avec 48 heures de préavis.
<b>Rép. Dém. du Congo</b>			
-Shinkolobwe	FZP1 :		Survol prohibé jusqu'à une certaine altitude
-Mont Ngaliema	FZP2 :		Survol prohibé jusqu'à une certaine altitude
-Nbanza-Ngungu	FZP3 :		Survol prohibé jusqu'à une certaine altitude
-Kamina Base	FZD1 :		Survol subordonné à l'ATC
-Mbankana	FZD2 :		Survol subordonné à l'ATC
-Bukavu Kavumu	FZD3 :		Survol subordonné à l'ATC
-Matadi Tshimpi	FZR1 :		Survol subordonné à l'ATC
-Kinshasa/N'dolo	FZR2 :		Survol subordonné à l'ATC
-Kinshasa/N'djili	FZR3 :		Survol subordonné à l'ATC
-Kimbambi	FZR4 :		Survol subordonné à l'ATC
-Kinsembo	FZR5 :		Survol subordonné à l'ATC
-Likasa-Kamatunda	FZR6 :		Survol subordonné à l'ATC
-Kamina-Base	FZR7 :		Survol subordonné à l'ATC
-Kitona et Muanda	FZR8 :		Survol subordonné à l'ATC
-Luga	FZR9 :		Survol subordonné à l'ATC
-Parc Nat de Virunga	FZR10 :		Survol subordonné à l'ATC
-Kalemie	FZR11 :		Survol subordonné à l'ATC
-Kotakoli	FZR12 :		Survol subordonné à l'ATC
-Goma	FZR13 :		Survol subordonné à l'ATC
<b>Egypte - Le Caire</b>			
	HEP 1 :GND UNL		
	HEP 2 :GND UNL		
	HEP 16 :GND UNL		
	HEP 18 :GND UNL		
	HEP 19 :GND UNL		
	HEP 20 :GND UNL		

ETAT/FIR	DESCRIPTION ET LIMITES	TYPE DE RESTRICTION	REMARQUES
	HED 4 :GND UNL		
	HED 5 :GND UNL		
	HED 10 :GND - FL400		
	HED 12 :GND UNL		
	HED 14 :GND – FL400		
	HED 22 :GND – 50,000		
	HED 23 :GND – FL350		
<b>Ethiopie</b> – Addis Ababa	HAR 1 – GND – FL290		
<b>Erythrée</b> – Asmara	HHP – 1 : GND - UNL		
<b>Gabon</b> – Libreville	FOP1 : MSL - UNL		Survol interdit à tous les avions
-Libreville	FOP 2 : GND/MSL-UNL		Survol interdit à tous les avions
-Libreville	FOP3 :GND-UNL		Survol interdit à tous les avions
-Ayeme	FOD4 :GND-3000M	Parachutisme	Notifié par les tours de contrôle de Libreville et de Port Gentil
-Nzomo	FOD5 :GND-3000M	Parachutisme	Notifié par les tours de contrôle de Libreville et de Port Gentil
-Dom-les-bam	FOD6 :GND-3000M	Parachutisme	Notifié par les tours de contrôle de Libreville et de Port Gentil
-Mvengue	FOD7 :GND-FL95	Tirs aériens et tirs au sol	En vigueur tous les jours de 6 h à 17 h (temps universel)
-Libreville	FOD8 :GND-3000M	Parachutisme	Notifié par les tours de contrôle de Libreville et de Port Gentil
	FOD9 :GND/MSL-UNL	Tirs	Notifié par les tours de contrôle de Libreville et de Port Gentil
-Le point - Denis	FOD10 :GND 3000M	Parachutisme	Notifié par les tours de contrôle de Libreville et de Port Gentil
	FOD11 : FL65 - UNL	Vols de formation	Notifié par les tours de contrôle de Libreville et de Port Gentil
-Mvengue	FOD12 :	Formation en altitude moyenne et élevée	En vigueur tous les jours de 6 h à 17 h (temps universel)
Zone A : Hors TMA Mvengue	FL105-FL500		
Zone B : Au-dessus de la TMA Mvengue	FL245-FL500		
<b>Gambie</b> – Banjul	GBP 1 : GND-FL55		Permanent
-Kassa Kunda	GBD 1 : GND-FL55		Permanent
<b>Ghana</b> – Osu Castle	DGP 1 :GND-4000FT		Permanent
-Tokaradi	DGR6 : :GND-FL65	GAF vols locaux	Permanent
-Tamali Air Force Training Area	DGR7 :ALT7000FT-FL225	Formation en vol de haut niveau	Tous les jours de 6 h à 18 h
-Tamali Air Force Training	DGR8 :GND-FL65	Formation de bas niveau	Tous les jours de 6 heures

ETAT/FIR	DESCRIPTION ET LIMITES	TYPE DE RESTRICTION	REMARQUES
Area			à 18 h 30
Tamale	DGR9 :GND-200FT	Parachutage	Notifié par NOTAM
Tamale	DGR10 :GND-2000FT	Parachutage	Notifié par NOTAM
Tamale	DGR11 :GND-2000FT	Parachutage	Notifié par NOTAM
-Bundase	DGD2 :GND-10000FT	Tirs d'artillerie	Notifié par NOTAM
-Teshie	DGD3 :GND-1200	Tirs d'artillerie	Notifié par NOTAM
-Sekondi/Takoradi	DGD4 :GND-MSL-UNL	Tirs d'artillerie navale	Notifié par NOTAM
-Tema	DGD5 :GND-MSL-UNL	Tirs d'artillerie	Notifié par NOTAM
<b>-Guinée</b>	R1 :FL060-FL170	Exercices militaires	Notifié et NOTAM et par l'APP de Conakry
	R2 :FL060-FL170	Exercices militaires	Notifié par NOTAM et par l'APP de Conakry
	R3 :FL060-FL170	Exercices militaires	Notifié par NOTAM et par l'APP de Conakry
	R4 :FL060-FL170	Exercices militaires	Tour de contrôle de Labe
	R5 :FL060-FL170	Exercices militaires	Tour de contrôle de Labe
	R6 :FL060-FL170	Exercices militaires	Tour de contrôle de Labe
	R7 :FL060-FL170	Exercices militaires	Tour de contrôle de Labe
<b>Kenya - Nairobi</b>	HKP 2 : GND - UNL		
	HKR 10 : GND - 45000		
	HKD 3 : GND - 29000		
	HKD29 :GND - 25000		
<b>Liberia</b>	R41 :GND-3000FT	Mât OMEGA	Restreint 24 heures sur 24
	D42 :GND-FL65	Tirs au canon	Notifié par NOTAM et par l'ATC
	D42 :GND-FL65	Tirs au canon	Notifié par NOTAM et par l'ATC
<b>Libye - Tripoli</b>	HLR 54 :GND - UNL		
	HLR 55 :GND - UNL		
	HLR 56 :GND – FL245		
	HLR 57 :GND - UNL		
	HLR 58 :GND - UNL		
	HLR 59 :GND - UNL		
	HLR 60 :GND - UNL		
	HLR 61 :GND - UNL		
	HLR 62 :GND - UNL		
	HLR 63 :GND - UNL		
	HLR 54 :GND - UNL		
<b>Madagascar - Antananarivo</b>	FMP – Antananarivo city : GND – UNL		
	FMR 24 : GND – UNL		
	FMR 25 : GND – UNL		
	FMR 27 : GND – UNL		
	FMR 29 – 34 : GND UNL		
	FMR 36 : GND – FL245		
	FMD5 : GND FL460		
	FMD 26 : GND – UNL		
	FMD 50 : GND – FL460		
<b>Malawi - Lilongwe</b>	FWD 1 : GND – FL230		
<b>Mali - Bamako</b>	GAP1 :GND – FL410	Activités militaires	Notifié tous les jours

ETAT/FIR	DESCRIPTION ET LIMITES	TYPE DE RESTRICTION	REMARQUES
-Kati	GAP 3 : GND - 3000	Tirs	En vigueur tous les jours
	GAR 2 : GND-FL30		L'autorisation de survol est accordée par la DAC
-Sirakoroni	GAD 2 : FL50-FL410	Formation en vol	Notifié par NOTAM
-Sibi	GAD 3 : FL 50-FL410	Formation en vol	Notifié par NOTAM
-Simidji	GAD 4 : FL 50-FL410	Formation en vol	Notifié par NOTAM
<b>Mauritanie</b>	GQD 1 : GND-2000M	Parachutisme	Notifié par NOTAM
	GQD 2 : GND-2000M	Parachutisme	Notifié par NOTAM
	GQD 3 : GND-2000M	Parachutisme	Notifié par NOTAM
	GQD 4 : GND-2000M	Parachutisme	Notifié par NOTAM
	GQD 5 : GND-9000M	Tirs	Notifié par NOTAM
	GQD 6 : GND-1000M	Tirs	Notifié par NOTAM
	GQD 7 : GND-2000M	Tirs	Notifié par NOTAM
	GQR 1 : GND – 1000M		Parc national
<b>Maroc - Casablanca</b>	GMP02 : GND – UNL		
	GMP09 : GND – 8000FT		
	GMP10 : GND – FL200		
	GMP05 :GND – FL50		
<b>Maurice – Maurice</b>	FID5 : MSL - 40000		
<b>Mozambique – Beira</b>	FQR32 : GND - UNL		
	FQR33 : GND -UNL		
	FQD23 : GND - UNL		
	FQD25 : GND - UNL		
<b>Namibie - Windhoek-</b>	FYR131 : GND – FL240		
	FYR132-GND-FL220		
	FYR133-GND-FL220		
<b>Niger – Anou Araren</b>	GND – FL70		
<b>Nigeria - Lagos</b>	DNP1 : GND – 1500FT	Aérostat	
-Lanlate	DNP2 :GND-2000FT	Aérostat	
-Lagos	DNP3 :GND-15000FT	Aérostat	
-Abuja	DNP4 :GND-UNL	3	
	DNR1 :GND-10000FT	Zone réservée aux hélicoptères de la NAF	Les pilotes sont avertis d'éviter cette zone
	DNR2 :GND-FL100		
	DNR3 : GND – FL120	Formation militaire	De 6 h à 18 h tous les jours
	DND 1 : MSL-30000FT	Tirs au canon de la Marine	Notifié par NOTAM
	DND 2 : MSL-30000FT	Tirs au canon de la Marine	Notifié par NOTAM
	DND 3 : MSL-30000FT	Exercices de la Marine	Notifié par NOTAM
	DND 4 : MSL-30000FT	Exercices de la Marine	Notifié par NOTAM
	DND 5 : MSL-30000FT	Exercice de la Marine	Notifié par NOTAM
	DND 6 : MSL-30000FT	Exercices de la Marine	Notifié par NOTAM
	DND 7 : MSL-30000FT	Exercices de la Marine	Notifié par NOTAM
	DND 8 : MSL-30000FT	Tirs d'artillerie de la Marine	Notifié par NOTAM
	DND 9 : MSL-30000FT	Tirs d'artillerie de la Marine	Notifié par NOTAM
-Kano	DND 10 : MSL-30000FT	Champ de tirs aériens	Tous les jours de la semaine de 7 h à 12 h
-Lagos	DND 11: MSL-30000FT	Champs de tirs aériens	Tous les jours de la semaine de 7 h à 12 h
	DND 12 : GND-40000FT	Champ militaire de Kachia	Les pilotes sont avertis d'éviter cette zone

ETAT/FIR	DESCRIPTION ET LIMITES	TYPE DE RESTRICTION	REMARQUES
	DND 13 :GND-40000FT	Champ militaire de Kontagora	Les pilotes sont avertis d'éviter cette zone
<b>Sénégal – Thies</b>	GOP 1 :GND-FL100	Vols de formation	Les pilotes sont avertis d'éviter cette zone
-Thies	GOD7:Announced by NOTAM	Tirs	Notifié par NOTAM
-Thies	GOD 8 :GND – 1000M	Parachutisme	Notifié par NOTAM
- Semou Djimitte	GOD 9 :GND – 1000M	Tirs	En vigueur tous les jours 24 heures sur 24
- Sangalkam	GOD 12 :GND – 400M	Parachutisme	Notifié par NOTAM
- Niaga	GOD 13 :GND – 400M	Parachutisme	Notifié par NOTAM
- M'baouane	GOD 14 :GND – 400M	Parachutisme	Notifié par NOTAM
- M'bour	GOD 15 :GND – 400M	Parachutisme	Notifié par NOTAM
- Taiba	GOD 16 :GND – 400M	Parachutisme	Notifié par NOTAM
- Tambacounda	GOD 17 :GND – 500M	Tirs	Notifié tous les jours
-Botou	GOD 21 :GND – 35000M	Tirs	Notifié par NOTAM
	GOR6 :GND – FL195	Vols de formation	Notifié par la tour de contrôle de Dakar
	GOR7 :150M-FL50	Vols de formation	Notifié par NOTAM
	GOR8 :GND – FL40		Pas de survol au-dessous du niveau de vol FL40
<b>Afrique du Sud – Johannesburg</b>	FAR 20 : GND-UNL		
	FAR 23 : GND-FL460		
	FAR 25 : GND-UNL		
	FAR 27 : FL90-F280		
	FAR 29 : GND-UNL		
	FAR 45A : 1500 – FL460		
	FAR 45B : FL120 – FL460		
	FAR 47 : GND-UNL		
	FAR 71 : GND-FL250		
	FAR 147 : FL460		
	FAR 148 : UNL		
	FAD 26 : FL130 – FL460		
	FAD 30 : FL130 – FL280		
	FAD 53 : GND - FL390		
	FAD 143 : GND - FL460		
<b>Soudan – Khartoum</b>	HSP – AREA GND – UNL		
	HSP1 :GND – FL270		
	HSP7 :GND-FL280		
	HSP8 :GND-UNL		
	HSP6 :GND-UNL		
<b>Tanzanie – Dar-es-Salaam</b>	HTP6 :GND – UNL		
<b>Togo- Lomé</b>	DXP1 :GND-FL35		
-Lomé	DXP2 :GND-FL35		
-Lomé	DXP3 :GND-FL35		
	DXR1 :GND-FL400		Vols de formation
	DXR2 :GND-FL400		Vols de formation militaire
-Lomé	DXD1 :GND-FL140	Parachutisme	Notifié par la tour de contrôle jusqu'au niveau de vol FL115 et par

ETAT/FIR	DESCRIPTION ET LIMITES	TYPE DE RESTRICTION	REMARQUES
			NOTAM au-dessus du niveau de vol FL115
<b>Tunisie – Tunis</b>	DTP3 :GND-UNL		
	DTR9 :GND-FL55-FL280		
	DTR9 :FL105-FL280		
	DTR10 :GND-FL460		
	DTR10 :A, B, C : FL130-FL280		
	DTR28 :GND-UNL		
	DTRD 5A, B :NOTAM		
	DTRD11 :MSL - UNL		
<b>Ouganda - Entebbe</b>	HUP1 :GND-UNL		
	HUP7 :GND-UNL		
	HUD2 :GND-UNL		
	HUD3 :GND-UNL		
<b>Zambie – Lusaka</b>	FLP4 :GND - UNL		
	FLD23 :GND-UNL		
<b>Zimbabwe - Harare</b>	FVP1 :GND UNL		
	FVP2 :GND – FL290		
	VRP6 :GND – UNL		
	FVR30 :12000 UNL		
	FVR31 : GND UNL		
	FVR60 :GND UNL		

-----



**Aérodromes de la région ESAF où le service AIS doit être mis en place**

<b>L'AIS n'est pas encore assuré aux Aéroports ci-après</b>	<b>ANGOLA</b>	<b>BOTSWANA</b>	<b>COMORES</b>	<b>ERITHRÉE</b>	<b>MADAGASCAR</b>	<b>NAMIBIE</b>	<b>SOMALIE</b>	<b>AFRIQUE DU SUD</b>
HUAMBO	X							
FRANCISTOWN		X						
ANJOUAN/OUANI			X					
ASSAB				X				
MAHAJANGA/ AMBOROVY					X			
TOAMASINA					X			
KEETMANSHOOP						X		
BERBERA							X	
BURAO							X	
MOGADISHU							X	
KISIMAYU							X	
JOHANNESBURG/ RAND								X

-----

**SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE MIS EN OEUVRE AUX AERODROMES  
DANS LA REGION DE L'AFRIQUE DE L'OUEST**

*NOTES EXPLICATIVES DU TABLEAU*

*Colonne*

- 1 Nom de l'aérodrome ou de l'emplacement où les Services d'information aéronautique sont mis en œuvre
- 2 Désignation de l'aérodrome :
  - RS — transports aériens internationaux, vols réguliers
  - RNS — transports aériens internationaux, vols réguliers
  - RG — aviation internationale générale, vols réguliers
  - AS — transports aériens internationaux, vols secondaires
- 3 Indicateur OACI d'emplacement de l'aérodrome
- 4 Nom du bureau AIS responsable de la fourniture des services d'information aéronautique à l'aérodrome concerné indiqué dans la 1ère colonne
- 5 Adresse RSFTA OACI du bureau AIS responsable
- 6 Informations AIS disponibles à l'aérodrome :
  - AIP+: Comprend l'AIP et ses Amendements, les Suppléments AIP, les NOTAM et l'AIC
    - L – pays où se trouve l'aérodrome
    - S – pays avoisinants
    - FIL – tous les pays, jusqu'à l'aérodrome prévu pour le premier atterrissage
  - PIB: Bulletins d'information avant le vol
    - P1 – Format aérodrome (AD)
    - P2 – Format zone, format AD
    - P3 – Format route, format zone, format AD
  - PREP: Méthode de préparation des PIB
    - C – Préparation centralisée
    - L – Préparation locale (à l'aérodrome concerné)
- 7 Couverture assurée par les zones de routage du RSFTA pour lesquelles des informations aéronautiques et de la documentation de vol sont disponibles  
*Note.— Les zones de routage RSFTA sont indiquées sur le FASID (Carte MET 1)*
- 8 Disponibilité de formulaires de compte rendu après le vol
- 9 Remarques  
(Indiquez si le traitement de l'information aéronautique est automatique/ bases de données).
  - A - Automatisé



Aérodrome requérant le service			Bureau responsable de l'AIS		Information AIS à fournir					Couverture assurée par les zones de routage du RSFTA	Rapport après le vol	Remarques
Nom	Dés	Ind. emp. OACI	Nom	Ind. emp. OACI	AIP+			PIB				
					L	S	F I L	P1 P2 P3	PREP			
1	2	3	4	5	6					7	8	9
<b>BENIN</b>			AEROCIVIL COTONOU, DAC. Cotonou.	DBBBYAYX								
COTONOU/Cadjehoun	RS	DBBB			X	X	X	P2			X	
<b>BURKINA FASO</b>			MINITP OUGADOUGOU, DAC, Ouagadougou. (ASECNA).	DFVYAYX								
BOBO-DIOULASSO/Bobo-Dioulasso	RS	DFOO			X			P2			X	
OUAGADOUGOU/Ouagadougou	RS	DFFD			X	X		P2			X	
<b>CAMEROUN</b>			AEROCIVILE YAOUNDÉ, DAC, Yaoundé. (ASECNA).	FKKYYAYX								
DOUALA/Douala	RS	FKKD			X	X	X	P2			X	
GAROUA/Garoua	RS	FKKR			X	X		P2			X	
MAROUA/Salak	RS	FKKL			X	X		P2			X	
N'GAOUNDERE/N'Gaoundere	AS	FKKN			X	X		P2			X	
YAOUNDE/Nsimalen	RS	FKYS			X	X	X	P2			X	
<b>CAP VERT</b>			AVIACIVIL SAL, ASA ENASA, Aeroporto Amilcar Cabral, Ilha do Sal.	GVACYOYX								
PRAIA/Francisco Mendes	RS	GVFM			X	X		P2			X	

Aérodrome requérant le service			Bureau responsable de l'AIS		Information AIS à fournir					Couverture assurée par les zones de routage du RSFTA	Rapport après le vol	Remarques
SAL I./Amilcar Cabral	RS	GVAC			X	X	X	P3			X	
<b>REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE</b>			DIREGENAVIA CIVIL BANGUI, DGACM, Bangui.	FEFVYAYX								
BANGUI/M'Poko	RS	FEFF			X	X	X	P3			X	
BERBERATI/Berberati	RS	FEFT			X	X		P2			X	
<b>TCHAD</b>			DAC, N'Djamena.	FTTVYAYX								
N'DJAMENA/N'Djamena	RS	FTTJ			X	X	X	P3			X	
SARH/Sarh	RS	FTTA			X			P2				
<b>COMORES</b>			AVIACIVIL MORONI, DAM, Moroni.									
ANJOUAN/Ouani	RS	FMCV			X	X		P2			X	
DZAOUDZI/Pamanzi, Mayotte I.	RS	FMCZ			X	X		P2			X	
MORONI/Hahaia	RS	FMCH			X			P1			X	
<b>CONGO</b>			AVIACIVILE BRAZZAVILLE, ANAC, Brazzaville. (ASECNA)	FCBVYAYX								
BRAZZAVILLE/Maya-Maya	RS	FCBB			X	X	X	P3			X	
POINTE NOIRE/Agostino Neto	RS	FCPP			X	X		P2			X	
<b>COTE D'IVOIRE</b>			ANAM, Abidjan. (ASECNA)	DIAPYAYX								
ABIDJAN/Felix Houphouet Boigny Intl	RS	DIAP			X	X	X	P3			X	
BOUAKE/Bouake	RS	DIBK			X	X		P2			X	

Aérodrome requérant le service			Bureau responsable de l'AIS		Information AIS à fournir					Couverture assurée par les zones de routage du RSFTA	Rapport après le vol	Remarques
<b>REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO</b>				NOFKIN, SIA, RVA, Kinshasa/N'Dolo.	FZAZYOYX							
GOMA/Goma	RS	FZNA				X	X		P2		X	
KINSHASA/N'Djili	RS	FZAA				X	X	X	P3		X	
KISANGANI/Bangoka	AS	FZIC				X	X		P2		X	
LUBUMBASHI/Luano	AS	FZQA				X	X	X	P2		X	
<b>GUINEE EQUATORIALE</b>				DGAC, Malabo. (ASECNA)	FGSLYFYX							
MALABO/Malabo	RS	FGSL				X	X		P2		X	
<b>GABON</b>				AVIACIVILE LIBREVILLE, SGACC, Libreville. (ASECNA)	FOOVYAYX							
FRANCEVILLE/M'vengue	RS	FOON				X	X		P2		X	
LIBREVILLE/Leon M'Ba	RS	FOOL				X	X	X	P2		X	
PORT GENTIL/Port Gentil	RS	FOOG				X	X		P2		X	
<b>GAMBIE</b>				AIS, Banjul International Airport	GBYDYOYX							
BANJUL/Banjul Intl	RS	GBYD				X	X		P2		X	
<b>GHANA</b>				AIS GCAA, Kotoka International Airport, Accra	DGAAYOYX							
ACCRA/Kotoka Intl	RS	DGAA				X	X	X	P3		X	
KUMASI/Kumasi	RS	DGSI				X	X		P2		X	

Aérodrome requérant le service			Bureau responsable de l'AIS		Information AIS à fournir				Couverture assurée par les zones de routage du RSFTA	Rapport après le vol	Remarques
TAMALE/Tamale	RS	DGLE			X	X		P2		X	
<b>GUINEE</b>			CIVIL AVIATION CONAKRY, AIS Conakry	GUCYYOYX							
BOKE/Baralande	RS	GUOK			X	X		P2		X	
CONAKRY/Gbessia	RS	GUCY			X	X	X	P3		X	
FARANAH/Badala	RS	GUFH			X	X		P2		X	
KANKAN/Diankana	RS	GUXN			X	X		P2		X	
LABE/Tata	RS	GULB			X	X		P2		X	
N'ZEREKORE/Konia	RS	GUNZ			X	X		P2		X	
<b>GUINEE BISSAU</b>			AEROCIVIL BISSAU, DGAC Bissau	GGOVYAYX							
BISSAU/Osvaldo Vieira Intl	RS	GGOV			X	X		P2		X	
<b>LIBERIA</b>			CIVILAIR MONROVIA, DCA Monrovia	GLMCYAYX							
MONROVIA/Roberts Intl	RS	GLRB			X	X	X	P3		X	
<b>MALI</b>			AVIACIVIL BAMAKO, DNAC, Bamako	GABVYAYX							
BAMAKO/Senou	RS	GABS			X	X	X	P3		X	
GAO/Gao	RS	GAGO			X	X		P2		X	
KAYES/Kayes	RS	GAKY			X	X		P2		X	
KIDAL/Kidal	RS	GAKL			X	X		P2		X	
MOPTI-BARBE/Mopti-Barbe	RS	GAMB			X	X		P2		X	

Aérodrome requérant le service			Bureau responsable de l'AIS		Information AIS à fournir				Couverture assurée par les zones de routage du RSFTA	Rapport après le vol	Remarques
NIORO/Nioro	RS	GANR			X	X		P2		X	
TOMBOUCTOU/Tombouctou	RS	GATB			X	X		P2		X	
<b>MAURITANIE</b>			MINITRANS NOUAKCHOTT, DAC Nouakchott. (ASECNA).								
ATAR/Atar	RS	GQPA			X	X		P2		X	
NEMA/Nema	RS	GQNI			X	X		P2		X	
NOUADHIBOU/Nouadhibou	RS	GQPP			X	X	X	P3		X	
NOUAKCHOTT/Nouakchott	RS	GQNN			X	X	X	P3		X	
ZOUERATE/Zouerate	RS	GQPZ			X	X		P2		X	
<b>NIGER</b>			AVIACIVILE NIAMEY, DAC Niamey. (ASECNA)		DRRVYAYX						
AGADES/Sud	RS	DRZA			X	X		P2		X	
NIAMEY/Diori Hamani Intl	RS	DRRN			X	X	X	P3		X	
ZINDER/Zinder	AS	DRZR			X	X		P2		X	
<b>NIGERIA</b>			AIRCIVIL LAGOS, NAMA-ATS-AIS, Ikeja.		DNLLYAYX						
ABUJA/Nnamdi Azikiwe	RS	DNAA			X	X		P2		X	
CALABAR/Calabar	RS	DNCA			X	X		P2		X	
ILORIN/Ilorin	AS	DNIL			X	X		P2		X	
KADUNA/Kaduna	RS	DNKA			X	X		P2		X	
KANO/Mallam Aminu Kano Intl	RS	DNKN			X	X	X	P3		X	

Aérodrome requérant le service			Bureau responsable de l'AIS		Information AIS à fournir					Couverture assurée par les zones de routage du RSFTA	Rapport après le vol	Remarques
LAGOS/Murtala Muhammed	RS	DNMM			X	X	X	P3			X	
MAIDUGURI/Maiduguri	RS	DNMA			X	X		P2			X	
PORT HARCOURT/Port Harcourt Intl	RS	DNPO			X	X	X	P3			X	
SOKOTO/Abubakar Saddiq III Intl	RS	DNSO			X	X		P2			X	
<b>SAO TOME ET PRINCIPE</b>												
SAO TOME/Sao Tomé	RS	FPST	ENASA SAO TOME, ENASA-AIS, Aeroporto de Sao Tome	FPSTYOYX	X	X	X	P3			X	
<b>SENEGAL</b>												
CAP SKIRING/Cap Skiring	RS	GOGS	AVIACIVIL DAKAR, DAC, Dakar/Yoff.	GOOOYAYX	X	X		P2			X	
DAKAR/Leopold Sedar Senghor Intl	RS	GOOY			X	X	X	P3			X	
SAINT LOUIS/Saint Louis	RS	GOSS			X	X		P2			X	
TAMBACOUNDA/Tambacounda	RS	GOTT			X	X		P2			X	
ZIGUINCHOR/Ziguinchor	RS	GOGG			X	X		P2			X	
<b>SIERRA LEONE</b>												
FREETOWN/Lungi	RS	GFLY	AIRCIVIL FREETOWN, DCA-MTC, Freetown	GFLLYAYX	X	X	X	P3			X	
<b>TOGO</b>												
LOME/Tokoin	RS	DXXX	MINCOMMERCE LOMÉ, MCT, Lomé, (ASECNA).	DXXXAYX	X	X	X	P3			X	
NIAMTOUGOU/Niamtougou	RS	DXNG			X	X		P2			X	