



**APIRG/14-WP/3**  
**10/04/03**

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**GROUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE**  
**QUATORZIEME RÉUNION (APIRG/14)**

(Yaoundé, Cameroun, 23-27 June 2003)

**Point 3 de**

**l'ordre du jour : Examen et suite donnée aux Conclusions et Décisions de la 13e réunion d'APIRG y compris les recommandations en vigueur de la septième réunion régionale de navigation aérienne (AFI/7)**

(Note présentée par le Secrétariat)

***Résumé***

La présente note traite de l'état de mise en oeuvre établi par le Secrétariat, des Conclusions et Décisions d'APIRG/13 et des recommandations de la Septième réunion régionale de navigation aérienne Afrique Océan Indien (AFI/7)

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

***Références:***

Doc 9702 - Rapport de la Septième Réunion Régionale de Navigation Aérienne Afrique-Océan Indien

Rapports de la Onzième et Douzième réunions du Group Régional AFI de Planification et de mise en oeuvre (APIRG/12 et APIRG/13)

**1. Introduction**

1.1 Conformément à son mandat, il incombe à l'APIRG de veiller à l'évolution continue et cohérente du Plan régional AFI de navigation aérienne. Conformément à la Conclusion 7/35 de sa 7ème réunion, le Groupe APIRG passe régulièrement en revue les problèmes rencontrés dans le domaine de la navigation aérienne pour les quels il propose des solutions.

1.2 A chacune de ses réunions, le Groupe APIRG est informé de la suite donnée à ses conclusions et décisions approuvées ainsi que la suite à donner aux Recommandations de l'AFI/7 qui lui ont été confiées.

**2. Discussion**

2.1 Le Secrétariat a procédé à un examen des recommandations de la 7<sup>e</sup> réunion régionale AFI/7 qui lui ont été soumises ainsi que les conclusions et décisions de l'APIRG/13. APIRG/14 doit à présent statuer sur ces conclusions et recommandations.

**3. Suite à donner par l'APIRG**

3.1 Le Groupe APIRG est invité a prendre connaissance des informations contenues dans l'appendice à cette note concernant la suite à donner aux conclusions et Décisions.

-----

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

<b>Rec. / Conc. No.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 2/1	<p><b>Planification pour les aérodromes de dégagement en route</b></p> <p>Il est conclu que le Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG) devrait examiner et choisir, avec une certaine urgence, les aérodromes de dégagement en route à indiquer dans la colonne 3 du tableau. En préparation de la prochaine réunion d'APIRG, les États devraient consulter leurs exploitants et fournir des renseignements sur les aérodromes de dégagement en route existants et proposés.</p>	<p>Action se poursuit Ref. Note WP/4 d'APIRG/14</p>
Conc. 3/2	<p><b>Tableau AOP</b></p> <p>Il est conclu que le Tableau AOP joint au présent rapport devra être régulièrement revu et mis à jour par le Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG).</p>	<p>Action se poursuit Ref. Note WP/4 d'APIRG/14</p>
Rec. 3/4	<p><b>Mise en oeuvre des caractéristiques physiques des aides visuelles et des aides non visuelles aux aéroports</b></p> <p>Il est recommandé que les États étudient les besoins énoncés dans le Tableau AOP 1 et élaborent un plan pour leur mise en oeuvre, après consultation avec les exploitants d'aéronefs et autres usagers.</p>	<p>Action se poursuit Ref. Note WP/4 d'APIRG/14</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 4/1	<p><b>Mise en oeuvre des aides visuelles</b></p> <p>Il est conclu que:</p> <p>a) les États feront en sorte que l'on dispose des ressources adéquates pour que les aides visuelles nécessaires soient mises en oeuvre et entretenues comme il sied sur leurs aérodromes, conformément aux dispositions de l'Annexe 14, Volume I;</p> <p>b) l'OACI continuera à promouvoir et à encourager, là où cela est possible, la création d'autorités aéroportuaires autonomes qui, si elles sont bien structurées et financièrement indépendantes, pourraient contribuer à la fourniture des fonds grandement nécessaires à l'achat, à l'installation et à l'entretien des aides visuelles aux aérodromes de la région, conformément à la Recommandation 10/15 de la Réunion LIM AFI (COM/MET/RAC) RAN;</p> <p>c) l'OACI, par l'intermédiaire de sa Direction de la coopération technique et de ses bureaux régionaux, continuera à fournir l'assistance nécessaire aux États;</p> <p>d) la question de la mise en oeuvre des aides visuelles devra être maintenue dans le programme de travail du Sous-Groupe AOP de l'APIRG.</p>	<p>Action se poursuit Ref. Note WP/4 d'APIRG/14</p> <p>Action se poursuit Ref. Note WP/4 d'APIRG/14</p> <p>Action se poursuit Ref. Note WP/9 d'APIRG/14</p> <p>Action se poursuit Ref. Note WP/4 d'APIRG/14</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 4/6	<p><b>Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie</b></p> <p>Il est conclu que:</p> <p>a) l'attention des États concernés devrait être attirée sur les insuffisances qui existent dans les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie de leurs aéroports;</p> <p>b) les États devraient accorder la priorité à la fourniture de services adéquats de sauvetage et de lutte contre l'incendie à leurs aéroports internationaux, conformément aux dispositions de l'Annexe 14, Volume I;</p> <p>c) les bureaux régionaux de l'OACI devraient continuer la pratique des évaluations régulières de l'état des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie aux aéroports internationaux des États auprès desquels ils sont accrédités;</p> <p>d) les États devraient être encouragés à poursuivre leurs efforts de formation du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie, notamment la familiarisation sur les types d'appareils qui utilisent leurs aéroports, en consultation avec les exploitants d'aéronefs;</p> <p>e) cette question devrait être maintenue dans le programme de travail du Sous-Groupe AOP.</p>	<p>Action se poursuit Ref. Note WP/4 d'APIRG/14</p> <p>Action se poursuit</p> <p>Action se poursuit</p> <p>Action se poursuit</p> <p>Action se poursuit Ref. Note WP/4 d'APIRG/14</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec.5/1	<p><b>Une approche coopérative à la gestion de l'espace aérien</b></p> <p>Il est recommandé que les États, compte tenu de la nécessité de mettre en oeuvre et de faire fonctionner les systèmes CNS/ATM avec un rapport coût-efficacité favorable, envisagent une approche coopérative pour introduire plus d'efficacité dans la gestion de l'espace aérien, en particulier par un processus de régionalisation débouchant sur la mondialisation de la gestion de l'espace aérien supérieur, afin de faciliter l'écoulement sûr, ordonné et rapide du trafic aérien.</p>	<p>A été portée à l'attention des Etats.</p> <p>Action se poursuit</p> <p>Progrès remarquable :</p> <p>Espaces aériens ASECNA :</p> <p>COMESA UACC (21 États)</p> <p>EAC UACC (3 États),</p> <p>SADC UACC (14 États)</p> <p>Dar-es-Salaam UIR (3 Etats)</p> <p>Antananarivo UIR (3 Etats)</p>
Rec5/2	<p><b>Planification d'urgence</b></p> <p>Il est recommandé que les États qui ne l'ont pas encore fait élaborent des plans d'urgence pour leur zone de responsabilité, en coordination avec les États limitrophes, l'OACI et les organisations internationales intéressées, afin de faciliter la mise en oeuvre à bref délai de mesures d'urgence en cas de perturbation des services.</p>	<p>Action se poursuit</p>

<b>Rec. / Conc. No.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 5/7	<p><b>Zones d'application du concept de navigation de surface (RNAV)</b></p> <p>Il est conclu que le Groupe régional Afrique - océan Indien de planification et de mise en oeuvre (APIRG), en collaboration avec les États, devrait continuer à identifier, à l'intérieur de la Région AFI, les zones où le concept de navigation de surface pourrait être appliqué, afin de mettre pleinement à profit les capacités de navigation des aéronefs dotés de l'équipement RNAV approprié pour respecter une qualité de navigation requise (RNP) spécifiée.</p>	

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



<b>Rec. / Conc. No.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 5/17	<p><b>Surveillance du système dans l'espace aérien RNP (qualité de navigation requise)</b></p> <p>Il est conclu qu'il faudrait demander au Groupe régional Afrique - océan Indien de planification et de mise en oeuvre (APIRG):</p> <p>a) de continuer à étudier les options disponibles pour la surveillance de la précision de navigation dans le plan horizontal, y compris l'utilisation possible d'informations provenant du système mondial de navigation par satellite obtenues de façon indépendante, et de choisir le système ou la combinaison de systèmes qui se révèle le plus efficace;</p> <p>b) d'élaborer au besoin des spécifications relatives à la surveillance, à insérer dans les Procédures complémentaires régionales AFI.</p>	<p>RVSM/RNAV/RNP Task Force s'occupe de ce sujet Reference WP/6 d'APIRG/14 Action se poursuit</p>
Rec. 5/21 b)	<p><b>Fourniture du service de contrôle régional</b></p> <p>que le Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG) identifie les routes ou les tronçons de route où, sur la base des densités de circulation ou d'autres facteurs d'évaluation opérationnelle, il y a lieu de mettre en oeuvre le contrôle de la circulation aérienne.</p>	<p>Certains espaces aériens ATS sélectionnés ont été identifiés et inclus aussi bien dans le rapport du Sous Groupe ATS que dans le Plan CNS/ATM. Action se poursuit Reference WP/6 d'APIRG/14</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec. 5/26	<p><b>Compte rendu et analyse des incidents ATS</b></p> <p>Il est recommandé que les États qui ne l'ont pas déjà fait:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) mettent en oeuvre des procédures pour la communication en temps utile de comptes rendus d'incidents de circulation aérienne;</li> <li>b) publient les procédures de compte rendu dans leurs publications d'information aéronautique (AIP) et dans les documents ATS pertinents, et diffusent le Modèle de compte rendu d'incident/accident au niveau des organes ATS, notamment dans les bureaux servant aux exposés verbaux avant et après les vols;</li> <li>c) établissent des procédures pour les investigations sur les causes et les circonstances entourant les incidents de circulation aérienne significatifs, conformément aux dispositions de l'Annexe 13;</li> <li>d) soulignent, dans les documents nationaux, la nécessité d'une prompt notification des résultats des enquêtes à toutes les parties intéressées, en particulier les pilotes, les exploitants d'aéronefs, les organes ATS, l'OACI et les autres États ou organismes intéressés.</li> </ul>	<p>Les États ont été notifiés de cette recommandation et des résultats tangibles ont été obtenus. Le sujet est abordé chaque année dans le cadre du Groupe d'examen des incidents de circulation aérienne IATA/OACI/ASECNA/IFALPA/IFATCA.</p> <p>Action se poursuit</p> <p>Reference WP/6 d'APIRG/14</p>

<b>Rec. / Conc. No.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 5/27	<p><b>Vérification opérationnelle et application des normes de compétence ATS</b></p> <p>Il est conclu que le Groupe régional Afrique - océan Indien de planification et de mise en oeuvre (APIRG):</p> <p>a) devrait élaborer des procédures de vérification normalisées à appliquer par les États pour évaluer l'aptitude/la compétence d'un organe ATS donné pour assurer la fourniture de services en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et selon les dispositions du Plan;</p> <p>b) devrait faciliter le plus rapidement possible la mise en oeuvre d'évaluations uniformes de la compétence professionnelle et l'application de normes de compétence du personnel des services de la circulation aérienne.</p>	<p>Des audits d'exploitation ATS ont été élaborés et envoyés aux États pour mise en oeuvre. Plusieurs États ont élaboré ces procédures d'audit.</p> <p>Action se poursuit</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec. 6/2	<p><b>Recherches et sauvetage assistés par satellite</b></p> <p>Il est recommandé que les États:</p> <p>a) prennent les dispositions appropriées pour réduire le nombre de fausses alertes liées à l'utilisation du système COSPAS-SARSAT sur 121,5/243/406 MHz que provoque le déclenchement par inadvertance d'émetteurs de localisation d'urgence et pour éliminer toute utilisation non autorisée de ces fréquences;</p> <p>b) établissent un registre des ELT émettant sur 406 MHz et rendent les informations disponibles, en les publiant dans la publication d'information aéronautique, des informations sur la façon dont les centres de coordination de sauvetage (RCC) d'autres États peuvent obtenir rapidement les renseignements sur l'enregistrement des ELT;</p> <p>c) indiquent à l'OACI un point de contact SAR (SPOC), à insérer dans le Tableau SAR 1 du plan de navigation aérienne;</p> <p>d) insèrent dans les plans SAR des renseignements sur le système COSPAS-SARSAT.</p>	<p>Une lettre circulaire a été envoyée aux États et plusieurs d'entre eux ont mis en oeuvre cette recommandation. De même, une MCC/LUT a été mise en place par l'Algérie et l'Afrique du Sud et les États ont été priés de se mettre en rapport avec ces deux États pour les autorisations requises. Action se poursuit.</p> <p>Reference WP/6 d'APIRG/14</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec.8/9	<p><b>Besoins d'utiliser le SADIS pour l'échange de données OPMET</b></p> <p>Il est recommandé que, dans la planification de l'emploi du SADIS dans la Région AFI, le SADIS soit pleinement mis à profit pour l'échange de données OPMET.</p>	Action se poursuit
Rec. 9/6	<p><b>Application des protocoles de contrôle des circuits entre centres principaux du RSFTA</b></p> <p>Il est recommandé que l'APIRG examine l'application des protocoles de contrôle des circuits entre les centres principaux du RSFTA de façon à définir un système uniforme de contrôle d'interface.</p>	Tâche confiée au sous-groupe COM. Suite y a été donnée
Rec. 9/11	<p><b>Actualisation du plan d'utilisation des fréquences VHF</b></p> <p>Il est recommandé que:</p> <p>a) l'APIRG poursuive l'étude du plan d'utilisation des fréquences figurant dans l'Appendice G au rapport sur le point 9 de l'ordre du jour, pour qu'il corresponde mieux à l'utilisation effective des fréquences par les États;</p> <p>b) les États, lorsqu'ils assignent des fréquences VHF, assurent au préalable la coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI, conformément à la Recommandation 8/3 de la Réunion régionale restreinte de navigation aérienne AFI (COM/MET/RAC) de 1988.</p>	<p>a) Suite y a été donnée</p> <p>b) Suite y a été donnée</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 10/6	<p><b>Mise en oeuvre du GNSS — la stratégie de la Région Afrique - océan Indien</b></p> <p>Il est recommandé que l'APIRG:</p> <p>a) achève de toute urgence la stratégie de mise en oeuvre du GNSS dans la Région Afrique - océan Indien, y compris les systèmes de renforcement à partir du sol et à partir de satellites (par ex. EGNOS, WAAS), en tenant dûment compte des événements dans les régions adjacentes;</p> <p>b) entreprenne une liaison appropriée avec les fournisseurs de services de GNSS homologués;</p> <p>c) étudie plus à fond le concept des «Installations et services multinationaux de navigation aérienne AFI OACI» dont il est question dans le rapport sur le point 14 de l'ordre du jour;</p> <p>d) identifie et étudie le cas échéant les sources possibles de financement pour faciliter la mise en oeuvre du GNSS dans la Région Afrique - océan Indien;</p> <p>e) identifie et étudie, dans la mesure du possible, les questions institutionnelles et juridiques relatives à la mise en oeuvre du GNSS dans la région;</p> <p>f) suive les analyses coûts-avantages liés aux scénarios de mise en oeuvre du GNSS.</p>	<p>Suite y a été donnée.</p> <p>De b à f : Action se poursuit.</p> <p>Action se poursuit.</p> <p>Action se poursuit.</p> <p>Action se poursuit.</p> <p>Action se poursuit.</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec. 11/1	<p><b>Amendement du Plan de navigation aérienne, III<sup>e</sup> Partie — Plan de surveillance aéronautique</b></p> <p>Il est recommandé:</p> <p>a) que le tableau de l'Appendice B au rapport sur le point 11 de l'ordre du jour serve de point de départ à l'élaboration d'un plan de surveillance aéronautique (ASP) pour la Région AFI;</p> <p>b) que le Groupe APIRG termine un tableau en conformité avec le Plan CNS/ATM AFI;</p> <p>c) que l'OACI élabore les notes explicatives nécessaires pour le tableau proposé.</p>	Suite y a été donné
Rec. 12/32	<p><b>Responsabilité de l'exécution des feuilles de la carte aéronautique du Monde au 1/1 000 000 - OACI (FASID)</b></p> <p>a) Il est recommandé que l'APIRG examine l'attribution de responsabilité de production entre les Etats des cartes suivantes :</p> <p>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>Une lettre circulaire a été envoyée aux États concernés au sujet de cette recommandation;</p> <p>Le Task Force AIS/MAP Automation a traité de ce sujet. Référence WP/6 d'APIRG/14</p>

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



Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 13/5	<p><b>Achèvement des travaux relatifs à la stratégie AFI sur le GNSS par l'APIRG</b></p> <p>Il est conclu que l'APIRG:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) poursuivra l'élaboration d'une stratégie sur le GNSS pour la Région AFI, en fonction des résultats d'AFI/7 et d'études sur les scénarios de renforcement;</li> <li>b) actualisera les éléments sur l'utilisation escomptée du GNSS en fonction des résultats d'AFI/7;</li> <li>c) élaborera des critères pour l'approbation de l'exploitation des aéronefs utilisant le GNSS, en tenant compte des besoins de toutes les phases du vol, pour la navigation en route en région océanique et en région continentale et pour la navigation en région terminale;</li> <li>d) examinera de façon prioritaire des scénarios de renforcement, sur la base des développements intervenus dans d'autres régions, y compris l'utilisation du GPS, du GLONASS, du WAAS et de l'EGNOS;</li> <li>e) examinera la planification de la mise en oeuvre rapide de stations différentielles locales pour renforcer le GNSS de façon à assurer une capacité d'approche de précision.</li> </ul>	<p>Assigné à CNS/ATM/IC/SG Ref. WP/8B d'APIRG/13</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Suite y a été donnée</li> <li>b) Suite y a été donnée</li> <li>c) Suite y a été donnée</li> <li>d) Suite y a été donnée</li> <li>e) Inclus dans le programme de travail du Sous-groupe CNS/ATM et la Stratégie AFI GNSS</li> </ul>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 14/1	<p><b>Méthodologie d'évaluation et de compte rendu des lacunes et des carences dans le domaine de la navigation aérienne</b></p> <p>Il est conclu que le Groupe APIRG devrait utiliser la méthodologie exposée à l'Appendice A au rapport sur le point 14 de l'ordre du jour pour l'évaluation, l'identification, le suivi et le compte rendu des lacunes et/ou des carences des systèmes de navigation aérienne dans la Région AFI.</p>	APIRG/14 - WP/14 . Suite y a été donnée
Rec.14/2	<p><b>Création de bases de données sur les lacunes et les carences des systèmes de navigation aérienne</b></p> <p>Il est recommandé que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) l'OACI crée une base de données sur les lacunes et les carences des systèmes de navigation aérienne en ayant à l'esprit sa relation avec les bases de données utilisées pour la planification et la mise en oeuvre des systèmes de navigation aérienne;</li> <li>b) que les États et les organisations internationales intéressés soient instamment priés de fournir les informations nécessaires à la tenue à jour d'une base de données sur les lacunes et les carences des systèmes de navigation aérienne dans la Région AFI;</li> <li>c) que les États et les organisations internationales intéressés soient instamment priés de fournir, par l'intermédiaire de l'APIRG, les informations nécessaires à la tenue à jour d'une base de données relative à la planification et à la mise en oeuvre CNS/ATM.</li> </ul>	Base de données élaborée. Action se poursuit.

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec.14/3	<p><b>Stratégies institutionnelles pour remédier aux lacunes dans les aéroports et les systèmes de navigation aérienne de la Région AFI</b></p> <p>Il est recommandé:</p> <p>a) que les États qui ne l'ont pas encore fait envisagent d'établir des autorités autonomes pour gérer leurs grands aéroports et leurs installations et services de navigation aérienne, en tenant compte des orientations que contiennent les documents de l'OACI Doc 9562 — <i>Manuel sur l'économie des aéroports</i>, Doc 9161 — <i>Manuel sur les aspects économiques des installations et services de navigation aérienne de route</i> et Doc 9082/4 — <i>Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i>;</p> <p>b) que, lors de l'établissement d'une autorité autonome de l'aviation civile ou d'une autorité des services de navigation aérienne, les rôles du gouvernement, du conseil d'administration et de la direction soient clairement indiqués et qu'il soit conféré à cette autorité une autonomie suffisante pour fonctionner selon des principes commerciaux rationnels, avec un personnel convenablement qualifié;</p> <p>c) que les redevances d'usage soient utilisées exclusivement au profit des activités de l'aviation civile;</p> <p>d) que la décision d'établir une autorité se fonde sur une étude de faisabilité identifiant les améliorations potentielles de l'efficacité et des</p>	<p>Action se poursuit. Plusieurs études planifiées ou en cours</p> <p>Plusieurs autorités autonomes créées et fonctionnent bien. Plusieurs autres à créer bientôt après les études</p> <p>Plusieurs études conduites pour et au nom des États par l'OACI et d'autres structures. Des études en cours dans la zone SADC. Les études de l'EAC continuent.</p>

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

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec.14/4	<p data-bbox="373 477 1291 578"><b>Réunions informelles de coordination inter-États pour l'harmonisation des plans communications navigation surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM)</b></p> <p data-bbox="373 618 1291 716">Il est conclu que les États, en coordination avec les organisations internationales intéressées, devraient convoquer de temps à autre des réunions informelles pour assurer l'harmonisation des plans de mise en oeuvre CNS/ATM aux interfaces.</p>	Action se poursuit.
Conc. 14/5	<p data-bbox="373 748 1291 813"><b>Approche coopérative de la mise en oeuvre des services de navigation aérienne</b></p> <p data-bbox="373 854 1291 1016">Il est conclu que le Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG) devrait étudier les moyens que pourraient utiliser les États pour développer des structures visant à faciliter l'harmonisation nécessaire pour améliorer encore les niveaux de service dans la Région AFI, compte tenu de la compétence de l'OACI dans l'administration d'accords de coopération régionale.</p>	Action se poursuit.

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec.14/6	<p data-bbox="373 477 1291 540"><b>Orientations générales pour la réalisation et la mise à disposition de moyens ou services multinationaux</b></p> <p data-bbox="373 581 600 609">Il est recommandé:</p> <p data-bbox="373 654 1291 821">a) que les orientations générales pour la réalisation et la mise à disposition de moyens et de services AFI multinationaux de navigation aérienne figurant à l'Appendice A au rapport sur le point 14 de l'ordre du jour soient incorporées dans le Plan de navigation aérienne AFI, pour utilisation dans la Région AFI;</p> <p data-bbox="373 862 1291 1101">b) que soit examinée la possibilité d'établir dans la Région AFI, en coopération avec l'OACI, des mécanismes multinationaux pour le financement de la mise en oeuvre des systèmes d'aviation civile là où c'est nécessaire dans la région, en tenant compte de l'expérience acquise dans d'autres régions, comme les Accords de financement collectif conclus avec l'Islande et avec le Danemark pour la fourniture des services de navigation aérienne dans la Région Atlantique Nord.</p>	Action se poursuit.

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec.14/7	<p data-bbox="373 477 1291 505"><b>Planification des ressources humaines et besoins en matière de formation</b></p> <p data-bbox="373 548 600 576">Il est recommandé:</p> <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="373 620 1291 683">a) que les besoins en matière de formation soient définis aux niveaux régional et sous-régional;</li><li data-bbox="373 727 1291 823">b) que la priorité soit accordée au maintien et à la mise à niveau, au besoin, des infrastructures régionales existantes de formation et de la qualité des cours offerts;</li><li data-bbox="373 867 1291 963">c) que davantage d'importance soit accordée à la formation de recyclage et à la mise en place d'un environnement de travail permettant de garder le personnel formé;</li><li data-bbox="373 1006 1291 1070">d) que les États de la Région AFI soient encouragés à participer au Programme TRAINAIR de l'OACI;</li><li data-bbox="373 1114 1291 1274">e) que le Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG) soit invité à accorder à cette question toute son attention afin d'appuyer le travail du Groupe d'étude du Secrétariat constitué pour créer un cadre commun devant faciliter la planification des ressources humaines et de la formation.</li></ul>	<p data-bbox="1320 620 1671 683">Référence WP/6 d'APIRG/14 Action se poursuit.</p>

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Rec.14/12	<p><b>Installation de micro stations (VSAT) pour recevoir les émissions par satellite de données WAFS diffusées sur le SADIS et le système de communications internationales par satellite (ISCS)</b></p> <p>Il est recommandé que les États installent d'urgence des stations VSAT pour recevoir du centre mondial de prévisions de zone compétent les émissions par satellite de données et de produits WAFS diffusés sur le SADIS ou l'ISCS.</p>	Action se poursuit.
Conc. 4/13	<p><b>Mise en oeuvre de la veille des phénomènes volcaniques le long des voies aériennes internationales et du système d'avertissements relatifs aux cyclones tropicaux dans la Région AFI</b></p> <p>Il est conclu que le Groupe APIRG devrait suivre et coordonner la mise en oeuvre de la veille des phénomènes volcaniques le long des voies aériennes internationales et du système d'avertissements relatifs aux cyclones tropicaux et, en particulier, la diffusion des messages de renseignements consultatifs et des renseignements SIGMET concernant ces phénomènes nécessaires dans la Région AFI.</p>	Action se poursuit.



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

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

Rec. / Conc. No.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
[LIM/AFI Rec. 10/36]	<p><b>Mise en oeuvre de circuits de communications vocales directes ATS</b></p> <p>Il est recommandé:</p> <p>a) que les Etats accordent une priorité spéciale à la mise en oeuvre des circuits DS/ATS;</p> <p>b) que les Etats utilisent les critères de priorité suivants comme base de planification pour la mise en oeuvre des circuits DS/ATS:</p> <p style="padding-left: 40px;">Priorité 1: circuits DS/ATS entre organes ATS assurant des services dans l'espace aérien contigu où le service de contrôle de la circulation aérienne est assuré ou est requise;</p> <p style="padding-left: 40px;">Priorité 2: circuit DS/ATS entre un aéroport situé à proximité d'une limite de FIR et le FIC/ACC situé dans la FIR adjacente;</p> <p style="padding-left: 40px;">Priorité 3: circuits DS/ATS entre FIC/ACC adjacents assurent des services ATS le long de routes où ne sont assurés ni le service de contrôle de la circulation aérienne, ni le service consultatif de la circulation aérienne;</p> <p>c) que l'APIRG établisse et maintienne des listes de priorités détaillées pour la mise en oeuvre des différents circuits DS/ATS y comprise des dates prévues de mise en oeuvre des circuits ayant la "Priorité 1", et</p>	<p>Suivi assuré par les Bureaux régionaux avec les Etats prestataires de services, en liaison avec le sous-groupe ATS/AIS/SAR D'APIRG. Une lettre circulaire a été envoyée sur la base du rapport de la 7e Réunion ATS/AIS/SAR/SG/6. Progrès remarquable réalisé.</p> <p>Action se poursuit.</p>

## ASSIGNATION DU SUIVI DES CONCLUSIONS ET DÉCISION DE APIRG/11

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 11/1	<p><b>Suivi régulier des résultats de la 7<sup>e</sup> réunion régionale de navigation aérienne Afrique-océan indien (AFI/7) et rapport à l'APIRG</b></p> <p><b>Il est conclu que les bureaux régionaux de l'OACI dans la région AFI suivront régulièrement la mise en oeuvre des résultats du rapport AFI/7 par les États, par l'envoi de missions dans ces états et par correspondance, et qu'ils soumettront à l'APIRG, à chacune de ses réunions, des rapports périodiques.</b></p>	Action se poursuit.
Conc. 11/2	<p><b>Examen des établissements des états dans le domaine de l'aviation civile</b></p> <p>Il est conclu que les bureaux régionaux de l'OACI doivent persévérer dans leurs efforts pour aider les États de la région à revoir leurs établissements dans le domaine de l'aviation civile en s'appuyant sur les recommandations d'AFI/7 14/3 (stratégies institutionnelles pour remédier aux lacunes dans les aéroports et les systèmes de navigation aérienne de la région AFI) et 14/6 (orientations générales pour la réalisation et la mise à disposition de moyens ou services multinationaux) pour déterminer comment améliorer les ressources et les capacités pour mieux s'acquitter des obligations qui leur incombent dans la mise en oeuvre des divers éléments du plan de navigation aérienne pour la région AFI.</p>	Action se poursuit.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Décision 11/5	<p><b>Proposition visant a mettre en place un banc d'essai EGNOS dans la région AFI</b></p> <p>Il est décide que l'APIRG:</p> <p>a) accepte la proposition visant a mettre en place, dans la région AFI, un banc d'essai EGNOS pour effectuer des essais opérationnels et des démonstrations sur le SBAS;</p> <p>b) charge le sous groupe CNS/ATM/IC/SG de coordonner selon les besoins, les essais et les démonstrations avec le secrétariat européen du GNSS et les États de la région AFI qui y participeront en fournissant le site des éléments au sol, et de soumettre les résultats a l'examen d'APIRG/12; et</p> <p>c) invite les autres prestataires du SBAS a effectuer des essais et des démonstrations similaires en collaboration avec la région AFI selon les modalités du paragraphe b) ci dessus.</p>	<p>Action se poursuit. cf. Note WP/8 d'APIRG/14.</p> <p>Un groupe de travail sur les GNSS AFI/EUR a été créé et a tenu la 1ère réunion en mai 2001.</p> <p>Essais en cours.</p> <p>c) pas d'autres propositions.</p>
Conc. 11/6	<p><b>Facilitation des essais et des démonstrations SBAS dans la région AFI</b></p> <p>Il est conclu que:</p> <p>a) les États de la région AFI concernés en tant que sites facilitent autant que possible l'importation, l'installation et le fonctionnement des éléments au sol;</p> <p>b) les compagnies aériennes africaines prennent des dispositions pour participer aux essais.</p>	<p>Action se poursuit. Les Etats AFI, les compagnies aériennes africaines (AFRAA) informés comme il sied.</p>

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 11/7	<p><b>Participation des états aux réunions des ICG</b></p> <p>Il est conclu que:</p> <p>a) les réunions des ICG soient convoquées en priorité pour faciliter la mise en oeuvre du plan AFI du CNS/ATM; et que</p> <p>b) les États prennent les mesures nécessaires pour participer régulièrement et activement aux réunions des groupes de coordination de la mise en oeuvre (ICG) de la zone d'acheminement couvrant leur territoire.</p>	Action se poursuit.
Décision 11/11	<p><b>Suivi de la conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT de 1997 (WRC-97)</b></p> <p>Il est décidé que le sous-groupe COM devra:</p> <p>a) étudier les allotissements de fréquences du service fixe dans la bande 1 559 - 1 610 MHz dans la région AFI;</p> <p>b) examiner les questions intéressant l'aviation civile inscrites à l'ordre du jour de la conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT qui aura lieu en 1999 (WRC-99) pour que les États puissent être conseillés sur toutes ces questions.</p>	<p>Suite y a été donnée Ref. WP/5 APIRG/13</p> <p>Action se poursuit.</p>

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 11/12	<p><b>Information de l'APIRG et de ses organes auxiliaires concernant tout nouveau développement intéressant les systèmes CNS/ATM et tout nouveau développement dans d'autres domaines de la navigation aérienne</b></p> <p>Il est conclu que le secrétariat devrait régulièrement informer l'APIRG et ses organes auxiliaires de tout développement technique et opérationnel intéressant les nouveaux systèmes CNS/ATM et de tout développement dans les autres domaines de la navigation aérienne qui relèvent de leur compétence, ainsi que de tout développement intervenu au sein d'autres groupes régionaux de planification et de mise en oeuvre.</p>	<p>Action se poursuit. Voir rapports des Sous-groupes correspondants d'APIRG.</p>
Conc. 11/13	<p><b>Mise en oeuvre de systèmes d'avertissement d'altitude minimale de sécurité (MSAW)</b></p> <p>Il est conclu que, vu l'aptitude reconnue des systèmes MSAW à améliorer la sécurité des vols:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) les États disposant de moyens automatiques d'avertissement de sécurité devraient, dès que possible, mettre à profit les éléments de ce système;</li> <li>b) les États ayant l'intention d'installer des radar automatisés en région terminale, devraient veiller à ce que ces systèmes soient pleinement exploités et capables d'assurer le service MSAW;</li> <li>c) l'APIRG devrait suivre les progrès de la mise en oeuvre du MSAW dans la région AFI.</li> </ul>	<p>Action se poursuit.</p>

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Décision 12/1	<p><b>Emport et utilisation de transpondeurs SSR de compte rendu d'altitude-pression et de systèmes anticollision embarqués (ACAS) dans la région AFI</b></p> <p>Il est décidé d'instituer une équipe de travail chargée d'évaluer les éventuels problèmes liés à l'absence de mise en oeuvre de transpondeurs SSR de compte rendu d'altitude-pression et de l'ACAS II dans la région AFI, et d'élaborer un projet d'AIC afin d'aider les états dans le processus de mise en oeuvre. Voici le mandat et la composition de cette équipe de travail :</p> <p><b>1. Mandat</b></p> <p>a) Etudier les éventuels problèmes liés à l'absence de mise en oeuvre de la Recommandation 5/23 de la 7ème Réunion régionale de navigation aérienne AFI relative à l'emport et à l'utilisation des transpondeurs SSR de compte rendu d'altitude-pression et de l'ACAS II dans la Région AFI, à compter du 1er janvier 2000, en tenant également compte des stratégies de mise en oeuvre que sont en train d'adopter d'autres régions;</p> <p>b) Elaborer une stratégie pour l'ACAS II dans la Région AFI;</p> <p>c) Préparer un projet d'AIC afin d'aider les États dans le processus de mise en oeuvre;</p> <p>b) Faire rapport à la 6ème réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR.</p> <p><b>2. Composition</b></p> <p>Afrique du Sud, Espagne, Maroc, Sénégal, ASECNA, IATA et IFALPA.</p>	Suite y a été donnée. Référence WP/6 d'APIRG/14.



<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 12/2	<p><b>Publication de la réglementation sur l'ACAS II</b></p> <p>Il est conclu que les états qui n'auraient pas encore publié leur réglementation sur l'ACAS II le fassent de toute urgence.</p>	Action se poursuit
Conc. 12/3	<p><b>Planification d'aérodromes de dégagement de route</b></p> <p>Il est conclu que le secrétariat de l'OACI poursuive ses consultations avec les états pour obtenir des informations sur les aérodromes de dégagement de route pour les besoins des vols à grande distance d'avions à deux turbomachines (ETOPS).</p>	Action se poursuit. Progrès insignifiant
Décision 12/4	<p><b>Tableau AOP</b></p> <p>Il est décidé que le tableau AOP/1, une fois modifié, soit proposé pour faire partie du FASID/AFI en cours d'élaboration.</p>	Le projet FASID élaboré. Révision en progrès
Conc. 12/5	<p><b>Mise en oeuvre des aides visuelles</b></p> <p>Il est conclu que les états s'assurent que les ressources nécessaires sont disponibles pour permettre la mise en oeuvre des aides visuelles conformément à l'annexe 14, volume I- normes et pratiques recommandées</p>	Action se poursuit. Améliorations constatées dues aux stratégies institutionnelles adoptées.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 12/6	<p><b>Planification d'urgence aux aérodromes</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>a) les états établissent des plans d'urgence pour tous les aérodromes internationaux qui soient adaptés au type d'exploitation à ces aérodromes, et en informent le bureau de l'OACI compétent ;</p> <p>b) les états procèdent à des exercices aux intervalles préconisés dans l'Annexe 14, volume I (tous les deux ans pour un exercice à grande échelle et tous les ans pour un exercice à moindre échelle), et soumettent des rapports au bureau de l'OACI compétent;</p> <p>c) les états gardent constamment à l'étude les plans d'urgence, conformément aux spécifications de l'Annexe 14, volume I ;</p> <p>d) les bureaux régionaux de l'OACI continuent d'aider les états à établir leurs plans d'urgence d'aérodrome;</p> <p>e) l'OACI continue d'organiser des ateliers de planification d'urgence aux aérodromes dans les bureaux régionaux, mais aussi dans des états ou des groupes d'états, en cas de besoin.</p>	<p>Action se poursuit.</p> <p>Action se poursuit.</p> <p>Action se poursuit.</p> <p>Les bureau régionaux ont contribue selon demande</p> <p>Plusieurs ateliers ont été organisés Référence WP/4 d'APIRG/14</p>

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 12/8	<p><b>Circuit principal RSFTA Alger/Niamey</b></p> <p>Il est conclu que les états concernés :</p> <p>a) améliorent de toute urgence le taux de disponibilité du circuit principal RSFTA Alger/Niamey ; et</p> <p>b) conviennent, au plan bilatéral, d'une solution technique notamment, l'augmentation de la vitesse de modulation à un minimum de 1200 bps.</p>	Pas de changement. Solution VSAT envisagée
Conc. 12/9	<p><b>Circuit principal RSFTA Brazzaville/Nairobi</b></p> <p>Il est conclu que le Kenya et l'ASECNA mettent en oeuvre de toute urgence un circuit RSFTA par satellite Brazzaville/Nairobi.</p>	Pas encore mis en oeuvre

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 12/10	<p><b>Interconnexion des réseaux VSAT - connectivité du RSFTA et ATS/DS</b></p> <p>Il est conclu que l'ASECNA et l'Afrique du sud fournissent :</p> <p>a) A Brazzaville : un terminal compatible de VSAT SADC orienté vers le satellite intelsat 604;</p> <p>b) A Johannesburg :</p> <p>i) un terminal VSAT SATCOM orienté vers le satellite intelsat 707.</p> <p>ii) un nouveau terminal VSAT SADC pour les besoins des circuits ATS/DS</p> <p><i>Note : compte tenu de ce qui précède, la mise en oeuvre des besoins SFA sera facilitée: RSFTA : Brazzaville/Johannesburg et Antananarivo/Johannesburg ATS/DS : 1) Brazzaville/Luanda et éventuellement Brazzaville/Kinshasa. 2) inter-connectivité dans la zone de l'océan indien : Antananarivo/Beira, Antananarivo/Dar es Salaam et Antananarivo/Maurice</i></p>	Suite y a été donnée.
Conc. 12/11	<p><b>Inter-connectivité entre réseaux VSAT</b></p> <p>Il est conclu que les organes chargés de l'exploitation des réseaux VSAT à l'échelle sous-régionale soient exhortés à assurer au plus tôt l'interconnexion des réseaux Afin de tirer pleinement parti des avantages de tels réseaux et de remédier aux principales carences et lacunes observées dans la fourniture du service fixe.</p>	Action se poursuit. Ref. Rec. 14/20 AFI/7

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 12/12	<p><b>Disponibilité des circuits RSFTA AFI</b></p> <p>Il est conclu que les états concernés :</p> <p>a) prennent en priorité les mesures correctives qui s'imposent pour remédier aux carences observées au niveau des circuits principaux du RSFTA ;</p> <p>b) mettent en oeuvre à titre prioritaire au plus tard le 30 mars 2000 , les circuits qui ne le seraient pas encore ;</p> <p>c) améliorent la fiabilité des circuits RSFTA de façon à dépasser le seuil de 97 % ; et</p> <p>d) communiquent mensuellement aux bureaux régionaux compétents les données sur tous les circuits principaux et tributaires placés sous leur responsabilité .</p>	<p>Action se poursuit</p> <p>Peu d'États ont fourni les renseignements sur la disponibilité de circuits RSFTA</p>
Conc. 12/13	<p><b>Augmentation du débit de transmission des données pour les circuits principaux RSFTA</b></p> <p>Il est conclu que le débit de transmission des données pour les circuits principaux RSFTA soit porte à un minimum de 1200 bps , dès que possible.</p>	<p>Action se poursuit. 7 circuits mis en oeuvre. 17 circuits en voie de mise en oeuvre</p>
Conc. 12/14	<p><b>Circuit RSFTA Bujumbura/Goma</b></p> <p>Il est conclu que le circuit RSFTA Bujumbura/Goma soit inclus au plan RSFTA rationalise de la région AFI.</p>	<p>Proposition d'amendement en circulation. Pas encore de réponse des parties concernées</p>

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 12/15	<p><b>Mise en oeuvre des circuits ATS/DS inscrits au plan</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>a) les états concernés mettent en oeuvre à titre prioritaire et ce, avant le 30 mars 2000, les circuits qui ne le sont pas encore conformément à la recommandation 9/8 de la réunion régionale AFI/7.</p> <p>b) un téléphone par satellite de secours soit fourni aux organes ATS qui n'ont pas encore mis en oeuvre des circuits ATS/DS spécialisés ou lorsque le fonctionnement de ces derniers n'est pas satisfaisant ; et</p> <p>c) que les communications par le téléphone mobile par satellite soient systématiquement enregistrées .</p>	<p>a) Action se poursuit, peu de progrès réalisé. Ref. WP/14 d'APIRG/14.</p> <p>b) Mis en oeuvre dans plusieurs FIR.</p>
Conc. 12/16	<p><b>Extension de la couverture VHF dans la région AFI</b></p> <p>Il est conclu que les états concluent des accords en vue d'accueillir sur leur territoire des installations VHF déportées qui seront exploitées par les états limitrophes.</p>	Action se poursuit.
Conc. 12/17	<p><b>Disponibilité d'installations VHF en route</b></p> <p>Il est conclu que chaque année, aux mois de janvier, avril, juillet et octobre, les états recueillent des statistiques sur la disponibilité des installations VHF en route et communiquent les résultats obtenus aux bureaux régionaux de l'OACI compétents.</p>	Très difficile à mettre en oeuvre; Suppression préconisée

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 12/19	<p><b>Mise en oeuvre des routes ATS</b></p> <p>Il est conclu</p> <p>a) que les états qui ne l'auraient pas déjà fait, mettent en oeuvre dès que possible les routes ATS figurant à l'appendice f au rapport de la 12ème réunion d'APIRG sur le point 4 de l'ordre du jour, en tout état de cause, avant le 2 décembre 1999.</p> <p>b) qu'en cas de besoin, la mise en oeuvre des routes ATS passant par des FIR contiguës soit examinée dans le cadre de consultations et de réunions informelles avec les états adjacents ou les organisations concernées Afin de coordonner les calculs, les procédures et les dates de mise en oeuvre simultanée de ces routes.</p>	Remplacé WP/6-APIRG/14
Conc. 12/20	<p><b>Fourniture du contrôle régional</b></p> <p>Il est conclu que les états qui ne l'auraient pas déjà fait, mettent en oeuvre dès que possible le contrôle régional, en tout état de cause, avant le 1er janvier 2000.</p>	Remplacé - WP/6 - APIRG/14
Conc. 12/21	<p><b>Comptes rendus et enquêtes sur les incidents ATS</b></p> <p>Il est conclu que les états qui ne l'auraient pas déjà fait, accélèrent la mise en oeuvre des dispositions relatives aux comptes rendus et aux enquêtes sur les incidents ATS, comme le préconise la recommandation 5/26 de la réunion régionale de navigation aérienne AFI/7.</p>	WP/6 - APIRG/14

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 12/22	<b>Cours de recyclage ATS</b>  Il est conclu que les états accordent la priorité à la compétence professionnelle des contrôleurs de la circulation aérienne en organisant des cours de recyclage appropriés.	WP/6 - APIRG/14
Conc. 12/23	<b>Application uniforme des procédures d'évaluation et de vérification de la compétence professionnelle des services ATS</b>  Il est conclu que les états qui ne l'auraient pas déjà fait, introduisent dès que possible les procédures d'évaluation et de vérification de la compétence professionnelle des services ATS en utilisant les lignes directrices qui figurent à l'appendice g au rapport de la 12ème réunion d'APIRG sur le point 4 de l'ordre du jour.	WP/6 - APIRG/14



<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Décision 12/24	<p><b>Création d'une équipe de travail sur la gestion de l'espace aérien</b></p> <p>Il est décidé que soit créée une équipe de travail sur la gestion de l'espace aérien dont le mandat, le programme de travail et la composition sont les suivants :</p> <p><i>Mandat et composition de l'équipe de travail sur la gestion de l'espace aérien (ASM/TF)</i></p> <p>1) <i>Mandat</i></p> <p>Il est créé une équipe de travail dans le cadre du sous-groupe ATS/AIS/SAR dont l'objet est de rechercher des solutions opérationnelles aux problèmes pressants affectant la sécurité aérienne dans la région et de proposer des solutions idoines à ces problèmes.</p> <p>2) <i>Programme de travail</i></p> <p>i) Examiner les espaces aériens ATS de la région AFI (routes ATS, TMA, zones de contrôle, etc) et identifier les meilleurs moyens d'améliorer la sécurité et l'efficacité et proposer des solutions opérationnelles concrètes à cet égard.</p> <p>ii) Etudier les problèmes liés à la mise en oeuvre du système géodésique mondial WGS-84) (coordonnées des points de compte rendu, etc.)</p> <p>iii) Examiner les points significatifs auxquels on n'a pas assigné d'indicatifs à cinq lettres et identifier toute proposition de modification, selon le cas.</p>	<p>ASM/TF a été établi. 2ème Réunion tenue en juin 2002. Référence WP/6 d'APIRG/14.</p>

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Décision 12/24 Cont.'d	<p>iv) identifier les points chauds et les goulots d'étranglement où des incidents ATS importants ont été signalés et proposer des solutions idoines.</p> <p>3) <i>Composition</i></p> <p>Afrique du sud, Algérie, Angola, Burkina Faso, Congo (RDC), côte d'ivoire, Egypte, Erythrée, Espagne, Gabon, Ghana, Kenya, Madagascar, Mali, Maroc, Niger, Nigéria, Sénégal, Tchad, Togo, Tunisie, ACAC, ASECNA, IATA, IFALPA et IFATCA.</p> <p>4) <i>Rapporteur</i></p> <p>A sa première réunion, l'équipe de travail désignera son rapporteur et soumettra son rapport à la prochaine réunion du sous-groupe ATS/AIS/SAR.</p>	
Conc. 12/25	<p><b>Diffusion de l'information AIS critique</b></p> <p>Il est conclu que les bureaux régionaux de l'OACI compétents continuent de donner suite à la recommandation 12/4 (préparation de l'AIP selon la "nouvelle" présentation) et la recommandation 12/23 (service d'information avant le vol), ainsi que les conclusions 12/9 (activation de zones désignées) et 12/10 (NOTAM "déclencheur") de la 7ème réunion régionale RAN AFI.</p>	Suite y a été donnée. Référence WP/6 d'APIRG/14.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 12/26	<p><b>Responsabilité de la production de la carte au 1/1000.000 de l'OACI.</b></p> <p>Il est conclu que les bureaux régionaux de l'OACI compétents:</p> <p>a) appellent l'attention des états concernés sur le fait que les états qui avaient antérieurement la responsabilité de la production des feuilles pertinentes de la carte aéronautique du monde de l'OACI au 1/1000.000 ne sont plus en mesure de continuer de produire les feuilles suivantes : 2344-45, 2420-21, 2422, 2451, 2454-55, 2536-37, 2423, 2454-55, 2536-37, 2570, 2574, 2658, 2659-60, 2660, 2662, 2663, 2664, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696-97, 2697, 2780-81, 2781-82, 2784-85, 2785-86, 2812-13, 2813-14, 2814-15, 2816-17, 2816-18, 2905, 2906-07, 2935, 2936, 3052, 3155-56, 3173-74, 3278, 3297.</p> <p>b) entament des consultations avec les états que couvrent les feuilles ci-dessus, afin d'identifier ceux d'entre eux qui pourraient accepter de produire leurs propres feuilles et/ou de prêter assistance aux autres états dans ce domaine.</p>	Référence WP/6-APIRG/14.
Conc. 12/27	<p><b>Diffusion des produits AIS</b></p> <p>Il est conclu que compte tenu des difficultés rencontrées dans la diffusion des produits AIS en raison des insuffisances du RSFTA, les états fassent appel à des moyens de communication de secours tels qu'internet (tcp/ip) pour mettre à disposition les produits AIS pertinents.</p>	Action se poursuit. Référence WP/6 d' APIRG/14.
Conc. 12/28	<p><b>Mise en oeuvre du système géodésique mondial (WGS-84)</b></p> <p>Il est conclu que les états qui ne l'auraient pas déjà fait accélèrent la mise en oeuvre dans leurs FIR du système géodésique mondial conformément aux spécifications de l'OACI.</p>	Action se poursuit. Référence WP/6 d' APIRG/14.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Décision 12/29	<p><b>Equipe de travail sur l'automatisation de l'AIS</b></p> <p>Il est décidé que l'équipe de travail sur l'AIS instituée en exécution de la décision 10/16 de la 10ème réunion d'APIRG accélérera ses travaux et fera rapport à la 6ème réunion du sous-groupe ATS/AIS/SAR/SG.</p>	Suite y a été donnée.
Conc. 12/30	<p><b>Fourniture des services de recherches et de sauvetage</b></p> <p>Il est conclu que les Etats accordent une priorité élevée à la mise en oeuvre des spécifications de l'OACI relatives aux services de recherches et de sauvetage</p>	Action se poursuit
Conc. 12/34	<p><b>Compte rendu au WAFC de Londres sur la précision des cartes SIGWX.</b></p> <p>Il est conclu que les états qui reçoivent les cartes SIGWX du WAFC de Londres adressent un compte rendu en temps utile au WAFC de leur appréciation quant à la précision des cartes de SIGWX reçues.</p>	Action se poursuit
Conc. 12/39	<p><b>Banque de données OPMET dans la région AFI</b></p> <p>Il est conclu que dans le but d'améliorer les échanges OPMET, l'OACI étudie la possibilité d'installer une ou deux banques de données OPMET dans la région AFI, de préférence à l'emplacement d'une station SADIS bidirectionnelle.</p>	Action se poursuit. Dakar et Johannesburg désignés par APIRG.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 12/40	<p><b>Formation dans le cadre de la préparation et la diffusion des avis de cendres volcaniques et SIGMET</b></p> <p>Il est conclu que les états concernés organisent régulièrement et ce, en coordination avec leur VAAC des exercices dans leurs centres de veille météorologique (MWO), sur la préparation et la diffusion des avis de cendres volcaniques et SIGMET Afin de former leurs prévisionnistes en météorologie aéronautique aux procédures en vigueur.</p>	Action se poursuit
Conc. 12/44	<p><b>Séparation longitudinale</b></p> <p>Il est conclu que les états prennent les mesures qui s'imposent pour que soient appliqués uniformément les minima de séparation longitudinale de 10 minutes à la date AIRAC du 23 mars 2000.</p>	Remplacé, WP/6 d'APIRG/14.

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conc. 12/45	<p><b>Organes CNS/ATM nationaux, points focaux de contact et coordonnateurs des ICG</b></p> <p>Il est conclu :</p> <p>a) que les états prestataires de services de navigation aérienne qui ne l'auraient pas déjà fait, créent un organe CNS/ATM national;</p> <p>b) que le responsable de cet organe soit désigné point focal aux fins de coordination avec les coordonnateurs des ICG concernés ;</p> <p>c) que si un état est élu coordonnateur de l'ICG dans l'une de 10 zones d'acheminement de la région AFI, le point focal national visé au (b) ci-dessus devra être désigné coordonnateur de l'ICG ou alors , l'état devra désigner une personne dûment qualifiée pour assumer les fonctions de coordonnateur de la zone d'acheminement considérée;</p> <p>d) que l'OACI communique aux états et organisations internationales concernés la liste de tous les coordonnateurs avec leurs adresse, numéro de téléphone, fax, etc.</p> <p><i>Note - mandat des coordonnateurs des ICG.</i>  <i>Le mandat du coordonnateur des ICG est le suivant: entreprendre et coordonner les actions nécessaires à la mise en oeuvre indiquées dans les fiches de travail; aider à éliminer les lacunes et carences signalées lors des réunions des ICG; faire rapport au sous-groupe CNS/ATM sur les progrès réalisés et les contraintes éprouvées ou sur toutes autres questions présentant un intérêt; venir en aide aux états, selon le cas.</i></p>	<p>Action se poursuit  Ref. WP/8 d'APIRG/14</p>

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 12/48	<p><b>Dispositions financières pour le banc d'essai AFI du système EGNOS</b></p> <p>Il est conclu que l'ASECNA maintienne les arrangements en vigueur conclus avec l'union européenne permettant de garantir, pour le compte de la région AFI, le financement du banc d'essai AFI du système EGNOS.</p>	Action se poursuit Ref. WP/8 d'APIRG/14
Décision 12/49	<p><b>Travaux futurs du groupe d'étude AFI sur le GNSS</b></p> <p>Il est décidé de confier les tâches ci-après au groupe d'étude AFI sur le GNSS :</p> <p>a) poursuivre toutes les activités relatives à la mise en oeuvre du banc d'essai du GNSS AFI et tout autre projet de banc d'essai intéressant la région AFI ; et</p> <p>b) établir et affiner le plan de mise en oeuvre du GNSS AFI y compris les questions institutionnelles connexes .</p>	Action se poursuit
Conc. 12/52	<p><b>Incorporation du contenu du plan de mise en oeuvre CNS/ATM AFI (doc 003) au plan de navigation aérienne et au FASID de base AFI</b></p> <p>Il est conclu que le secrétariat veille à incorporer de façon progressive le contenu du plan de mise en oeuvre CNS/ATM AFI (Doc 003) aux parties pertinentes du document de plan de navigation aérienne et de FASID de base AFI.</p>	Suite y a été donnée.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 12/53	<p><b>Élaboration d'une nouvelle partie des documents de plan de navigation aérienne et de FASID de base AFI portant sur les facteurs humains et la planification des besoins en personnel</b></p> <p>Il est conclu que le secrétariat élabore au plus tôt une nouvelle partie du plan de navigation aérienne et du FASID de base AFI relative aux facteurs à la planification des besoins en personnel.</p>	Action se poursuit
Conc. 12/54	<p><b>Inclusion des installations et services CNS/ATM dans les tableaux AOP</b></p> <p>Il est conclu qu'afin de faciliter les consultations du FASID, les besoins CNS/ATM inscrits aux tableaux AOP soient également incorporés aux 4ème et 5ème parties du FASID, selon le cas.</p>	Action se poursuit
Conc. 12/57	<p><b>Approche coordonnée a la recherche des solutions aux problèmes chroniques</b></p> <p>Il est conclu que là où il existe des problèmes chroniques manifestes, l'OACI coordonne avec les usagers, l'IATA, l'IFALPA, les états ou groupes d'états concernés en vue d'arrêter une stratégie idoine pour remédier aux lacunes et carences</p>	Action se poursuit
Conc. 12/58	<p><b>Approche sous-régionale intégrée en vue de remédier aux carences et lacunes</b></p> <p>Il est conclu que les états envisagent de recourir aux groupements sous-régionaux là où il en existe pour trouver des solutions communes au problème des lacunes et carences</p>	Action se poursuit



<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Décision 12/66	<p><b>Mise en oeuvre du minimum de séparation verticale réduite (RVSM)</b></p> <p>Il est décidé que la planification et la mise en oeuvre progressive du RVSM dans la région AFI et l'examen des problèmes liés à la mise en oeuvre du RVSM en Europe et dans d'autres zones d'interface se dérouleront dans le cadre soit des groupes de coordination de la mise en oeuvre (ICG), soit des sous-groupes d'APIRG, selon le cas.</p>	Sujet suivi par RVSM/RNAV/RNP Task Force. Référence WP/6 d'APIRG/14.
Conclusion 13/1	<p><b>Lutte contre le risque aviaire</b></p> <p>Il est conclu que les bureaux régionaux de l'OACI de Dakar et de Nairobi organisent des réunions ateliers sur le risque aviaire à intervalles plus réguliers et que les Etats envisagent d'abriter ce genre de rencontres.</p>	Atelier tenu en Ouganda, Novembre 2002.
Décision 13/2	<p><b>Création d'une équipe de travail sur les nouveaux avions de grandes dimensions.</b></p> <p>Il est conclu qu'une équipe de travail formée d'experts et relevant du sous-groupe AOP du groupe APIRG soit créée avec pour mandat d'évaluer l'incidence éventuelle sur les aéroports de la région AFI des nouveaux avions de grandes dimensions et de conseiller les Etats sur les dispositions nécessaires à prendre en vue d'une planification à long terme à cet égard.</p>	Equipe de travail établi. Première réunion tenue en mars 2003.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/3	<p><b>Facteurs humains dans le domaine AOP</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) les Etats devraient s'assurer que des ressources nécessaires sont disponibles pour l'élaboration et la mise en oeuvre d'un programme approprié de formation et de recyclage destiné à tout le personnel;</li><li>b) les états devraient s'assurer qu'il existe une politique uniforme en matière de gestion du personnel du secteur aéronautique (recrutement, formation, cadre de travail et perspectives de carrière), qui permette de retenir le personnel déjà formé.</li></ul>	Conclusion portée à l'attention des Etats. Etablissement d'entités autonomes d'aviation civile encouragé.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/4	<p><b>Taux de disponibilité des circuits RSFTA AFI</b></p> <p>Il est conclu que les Etats concernés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>c) prennent d'urgence des mesures correctives afin de remédier aux lacunes et carences affectant les circuits principaux du RSFTA ;</li> <li>b) mettent en oeuvre, à titre prioritaire, les circuits manquants, au plus tard le 28 novembre 2002 (date AIRAC) ;</li> <li>c) améliorent la fiabilité des circuits RSFTA pour dépasser le seuil minimum de 97% ;</li> <li>d) communiquent mensuellement aux bureaux régionaux compétents des données sur la disponibilité de tous les circuits principaux et tributaires placés sous leur responsabilité.</li> </ul>	Action se poursuit.
Conclusion 13/5	<p><b>Circuit principal RSFTA Brazzaville/Nairobi</b></p> <p>Il est conclu :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) que le Kenya et l'ASECNA devraient mettre en oeuvre le circuit principal RSFTA Brazzaville/Nairobi dès que possible ; et</li> <li>b) que les parties concernées organisent une réunion sous l'égide de l'OACI en vue de trouver une solution définitive et durable à ce problème.</li> </ul>	<p>a) pas mis en oeuvre.</p> <p>b) suite y a été donnée.</p>

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/6	<p><b>Circuit principal RSFTA Alger/Niamey</b></p> <p>Il est conclu que l'Algérie installe, dès que possible, une station VSAT AFISNET pour les besoins du centre principal RSFTA d'Alger en vue d'augmenter la fiabilité du circuit principal Alger/Niamey.</p>	Pas mis en oeuvre.
Conclusion 13/7	<p><b>Circuit principal RSFTA Nairobi/Johannesburg</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) le Kenya et l'Afrique du Sud augmentent de toute urgence la disponibilité du circuit principal RSFTA Nairobi/Johannesburg jusqu'au moins à 97% ;</li> <li>b) le Kenya et l'Afrique du Sud conviennent d'une solution technique en vue de l'augmentation de la vitesse de modulation à un minimum de 1200 bps.</li> </ul>	Pas de données sur la disponibilité reçues des Etats par le bureau régional.
Conclusion 13/8	<p><b>Circuit Dakar/Johannesburg</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) le Sénégal et l'Afrique du Sud augmentent de toute urgence la fiabilité du circuit principal RSFTA Dakar/Johannesburg;</li> <li>b) l'Afrique du Sud intègre le réseau CAFSAT.</li> </ul>	Suite y a été donnée.

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conclusion 13/9	<p><b>Examen de la configuration du plan RSFTA AFI</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) le centre RSFTA principal Johannesburg soit le point d'entrée/sortie entre les régions AFI et ASIE/PAC ;</li> <li>b) les circuits RSFTA ci-après soient supprimés du Plan AFI : Maurice/Asie/Pac, Bujumbura/Dar-es-salaam, Kigali/Dar-es-salaam;</li> <li>c) les circuits RSFTA principaux et tributaires ci-après soient ajoutés au plan de navigation aérienne AFI : circuits entre le centre de Johannesburg et les centres de Dakar , Bujumbura, Dar-es-salaam, Kigali, Kinshasa, Luanda et Maurice; et</li> <li>d) le plan de la configuration du réseau soit celui indiqué dans l'Appendice E au présent rapport.</li> </ul> <p><i>Note: le circuit Maurice/Asie/Pac devrait rester opérationnel jusqu'à la mise en oeuvre effective du circuit Johannesburg/Asie/Pac.</i></p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/10	<p><b>Introduction des protocoles orientés bits dans la région AFI</b></p> <p>Il est conclu que les centres RSFTA principaux de la région AFI mettent progressivement en service des protocoles orientés bits dans le dessein d'améliorer l'intégrité de la transmission de données et de préparer la voie à la migration vers le réseau des télécommunications aéronautiques (ATN).</p>	Action se poursuit.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/11	<p><b>Interopérabilité/intégration des réseaux VSAT</b></p> <p>Il est conclu que l'OACI, Intelsat, les organismes fournisseurs et les organismes utilisateurs de services VSAT pour l'aviation civile internationale devraient se réunir pour examiner les voies et moyens de réaliser l'interopérabilité et l'intégration des réseaux VSAT dans la région AFI.</p>	Action se poursuit.
Conclusion 13/12	<p><b>Séminaires sur le réseau des télécommunications aéronautiques (ATN)</b></p> <p>Il est conclu que l'OACI devrait continuer à organiser des séminaires sur le réseau de télécommunications aéronautiques (ATN) dans la région AFI.</p>	Action se poursuit.
Conclusion 13/13	<p><b>Utilisation du réseau SITA pour les besoins des circuits RSFTA</b></p> <p>Il est conclu que les Etats qui font appel à titre temporaire, à des circuits bilatéraux du réseau SITA pour les besoins des circuits RSFTA mettent en oeuvre dès que possible les circuits RSFTA inscrits dans le plan de navigation aérienne.</p> <p><i>Note: le réseau SITA étant considéré comme un système de secours lorsqu'il est utilisé par les Etats, les problèmes de redevances devraient être négociés à travers un dialogue direct entre les parties concernées.</i></p>	Suite y a été donnée.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/14	<p><b>Interconnexion entre les réseaux VSAT - connectivité RSFTA et ATS/DS</b></p> <p>Il est conclu que l'ASECNA et l'Afrique du Sud (ATNS), fournissent d'urgence les terminaux VSAT suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Antananarivo : un terminal VSAT compatible avec le réseau SADC orienté vers le satellite Intelsat 604;</li> <li>b) Brazzaville: un terminal VSAT compatible avec le réseau AFISNET orienté vers le satellite Intelsat 707; et</li> <li>c) Johannesburg: un terminal VSAT compatible avec le réseau AFISNET orienté vers le satellite Intelsat 707.</li> </ul>	Mis en oeuvre.
Conclusion 13/15	<p><b>Extension de l'utilisation de la technologie VSAT</b></p> <p>Il est conclu que soit mis en oeuvre un réseau VSAT couvrant le Tchad, Djibouti, l'Egypte, l'Erythrée, l'Ethiopie, le Kenya, la Libye, la Somalie, le Soudan et l'Ouganda pour satisfaire les besoins du service fixe aéronautique (SFA).</p>	Un projet VSAT (NAFISAT) est en cours. Huit Etats ont confirmé leur participation.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/16	<p><b>Nécessité d'accords de coopération technique pour la mise en oeuvre de moyens de communications par satellite dans la région AFI.</b></p> <p>Il est conclu que, compte tenu de l'expérience et de l'expertise progressivement acquises dans la région AFI en matière de télécommunications par satellite, les Etats devraient recourir à des accords de coopération technique multiformes sur une base bilatérale ou multilatérale, lors de la mise en oeuvre des moyens de télécommunications aéronautiques, notamment l'installation et l'entretien des stations terriennes.</p>	Action se poursuit.
Conclusion 13/17	<p><b>Amélioration du réseau ATS/DS</b></p> <p>Il est conclu que les Etats devraient accorder la priorité à la mise en oeuvre et à l'amélioration des circuits ATS/DS inscrits au plan de navigation aérienne, dans le cadre d'une approche par étapes visant à relever la qualité du service de contrôle de la circulation aérienne dans la région AFI.</p>	Action se poursuit.
Conclusion 13/18	<p><b>Introduction de l'espacement de 25 kHz entre les canaux VHF dans la région AFI.</b></p> <p>Il est conclu que l'assignation des fréquences VHF dans la région AFI soit effectuée sur la base d'un espacement de 25 kHz entre canaux.</p>	Mis en oeuvre.
Conclusion 13/19	<p><b>Plan d'utilisation des fréquences VHF</b></p> <p>Il est conclu que le plan d'utilisation des fréquences VHF pour la région AFI soit le plan figurant à l'Appendice F au présent rapport.</p>	Mis en oeuvre.



<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/20	<p><b>Attribution des fréquences VHF réservées au plan mondial</b></p> <p>Il est conclu que les Etats concernés cessent d'exploiter des fréquences VHF réservées au plan mondial (121,5 et 123,5 MHz), pour des services autres que ceux prévus par l'Organisation de l'aviation civile.</p>	Action se poursuit.
Conclusion 13/21	<p><b>Encombrement des fréquences HF dans la région AFI</b></p> <p>Il est conclu que, afin de réduire l'encombrement des fréquences HF, les Etats concernés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) mettent en oeuvre de toute urgence les circuits vocaux directs (ATS/DS) inscrits dans le plan de navigation aérienne (ANP);</li> <li>b) s'abstiennent d'utiliser les fréquences HF air-sol aux fins des liaisons sol-sol ; et</li> <li>c) demandent aux personnels des services de la circulation aérienne d'utiliser les fréquences VHF plutôt que les fréquences HF air-sol pour obtenir des renseignements tels que le nombre de personnes à bord, le type d'aéronef ou l'immatriculation.</li> </ul>	Action se poursuit.

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Concl usio n 13/22	<p><b>Cessation de l'utilisation de la bande 1559-1610 MHz par les services fixes</b></p> <p>Il est conclu que, considérant que les problèmes d'incompatibilité s'opposent au partage de la bande 1559-1610 MHz attribuée au RNSS (y compris le GNSS) avec les services fixes, les Etats devraient assurer la coordination nécessaire avec leurs autorités nationales de gestion des fréquences pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) déterminer si des services fixes utilisent la bande 1559-1610 MHz et, dans l'affirmative, s'ils cesseront leur exploitation ou transféreront ces services à d'autres bandes du service fixe avant que les opérations basées sur le GNSS soient approuvées;</li> <li>b) établir des plans pour obvier dans le futur à la mise en service de stations du service fixe fonctionnant dans la bande 1559-1610 MHz; et qu'ils prennent des mesures pour la suppression des notes les concernant dans cette bande à la CMR-2003 de l'UIT.</li> </ul>	<p>Les Etats concernés ont été priés de mettre en oeuvre cette conclusion à la Réunion ITU WRC-2003.</p>
Concl usio n 13/23	<p><b>Soutien de la position de l'OACI à la CMR-2003 de l'UIT</b></p> <p>Il est conclu que, les Etats de la région AFI devraient poursuivre leurs efforts pour promouvoir et défendre la position de l'OACI lors de la conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT de 2003 (CMR-2003).</p>	<p>Action se poursuit.</p>

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Concl usio n 13/24	<p><b>Actualisation des notes du tableau ATS 1 du plan AFI de navigation aérienne</b></p> <p>Il est conclu que les notes sur les routes ATS du tableau ATS 1 du plan AFI de navigation aérienne (Doc 7474) soient actualisées suivant les indications données à l'Appendice G du présent rapport.</p>	Remplacé. Référence WP/6-APIRG/14.
Concl usio n 13/25	<p><b>Date limite pour la mise en oeuvre des routes ATS</b></p> <p>Il est conclu que les bureaux régionaux de l'OACI compétents invitent les Etats concernés à mettre en oeuvre dès que possible les routes figurant à l'Appendice H du présent rapport et de préférence le 28 novembre 2002 au plus tard, et s'assurent que la mise en oeuvre s'effectue de façon harmonieuse .</p>	Remplacé. Référence WP/6 - APIRG/14.
Concl usio n 13/26	<p><b>Réunion de coordination entre l'Algérie, la Libye et la Tunisie</b></p> <p>Il est conclu que la proposition de supprimer les routes ou tronçons de route ATS de UR986 et UG623 fasse l'objet d'un examen dans le cadre de réunions bilatérales/multilatérales organisées sous l'égide de l'OACI en exécution de la Conclusion 5/9 de la réunion régionale de navigation aérienne AFI/7.</p>	Action se poursuit.
Concl usio n 13/27	<p><b>Réunion informelle entre l'Algérie, le Maroc et le Sénégal</b></p> <p>Il est conclu qu'une réunion informelle de coordination entre l'Algérie, le Maroc et le Sénégal se tiendra sous l'égide de l'OACI dans le dessein d'explorer les voies et moyens de résoudre le problème des avions qui pénètrent dans la FIR Alger (zone interdite p64) au point "BULIS".</p>	A déterminer par Dakar.

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Concl usio n 13/28	<p><b>Mise en oeuvre de la route ATS UM 114</b></p> <p>Il est conclu que l'Algérie, le Ghana, le Nigéria, l'ASECNA et l'IATA tiennent une réunion sous l'égide de l'OACI afin de finaliser la mise en oeuvre de la route RNAV UM 114.</p>	Remplacé. Réf WP/6-APIRG/14.
Concl usio n 13/29	<p><b>Amendement du Tableau ATS1 du plan AFI de navigation aérienne</b></p> <p>Il est conclu que soit amendé le Tableau ATS 1 du plan AFI de navigation aérienne de façon à inclure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) un besoin pour les routes ATS : <ul style="list-style-type: none"> <li>i) Johannesburg-Francistown-Victoria Falls - Livingstone</li> <li>ii) Mandera - Tikat ; et</li> <li>iii) El obeid - Avono</li> </ul> </li> <li>b) l'extension de la route ATS UR983 (Lomé - Sao tomé).</li> </ul>	Suite y a été donnée.
Décision 13/30	<p><b>Critères pour la création de nouvelles routes</b></p> <p>Il est décidé que le Sous-groupe ATS/AIS/SAR définisse des critères en vue de la création de nouvelles routes ATS dans la région AFI.</p>	Action se poursuit.
Concl usio n 13/31	<p><b>Mise en oeuvre du service de contrôle régional</b></p> <p>Il est conclu que les Etats qui ne l'ont pas encore fait, mettent en oeuvre le service de contrôle régional selon les priorités arrêtées aux termes de la Conclusion 12/20 de la 12ème réunion du Groupe APIRG, en tout état de cause, au plus tard le 28 novembre 2002.</p>	Remplacé. Référence WP/6 - APIRG/14.

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conclusion 13/32	<p><b>Assignment de noms-indicatifs codés à cinq lettres aux points de croisement des routes ATS</b></p> <p>Il est conclu que les Etats devraient attribuer des indicatifs à cinq lettres à tous les points de croisement des routes ATS, lorsque de tels points ne sont pas matérialisés par des aides à la radionavigation.</p>	Remplacé. Référence WP/6-APIRG/14.
Conclusion 13/33	<p><b>Période transitoire pour l'ACAS II et processus de dérogation dans la région AFI</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>la fin de la période transitoire pour l'emport obligatoire de l'ACAS II soit reportée au 1<sup>er</sup> janvier 2003 et qu'un bureau régional de l'OACI compétent soit désigné pour coordonner les éléments de l'ACAS II faisant l'objet de dérogation dans la région AFI durant la période transitoire.</p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/34	<p><b>Emport et fonctionnement des transpondeurs SSR signalant l'altitude-pression</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>les procédures complémentaires régionales pour la région AFI (Doc 7030) soient amendées pour inclure les procédures ci-après:</p> <p>"Tous les aéronefs qui ont l'intention de voler dans les espaces aériens de classes B à E emportent et fassent fonctionner un transpondeur SSR indiquant l'altitude-pression à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2003."</p>	Suite y a été donnée.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/35	<p><b>AIC sur l'utilisation des transpondeurs SSR</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>l'OACI invite les Etats à publier le spécimen de circulaire d'information aéronautique (AIC) figurant dans l'Appendice I au présent rapport sur l'utilisation des transpondeurs SSR indiquant l'altitude-pression, dès que le conseil de l'OACI aura approuvé l'amendement aux procédures complémentaires régionales (Doc 7030) y relatif.</p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/36	<p><b>Formation des pilotes et des contrôleurs de la circulation aérienne à l'utilisation de l'ACAS.</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>les Etats prennent les dispositions qui s'imposent pour dispenser une formation appropriée aux pilotes et aux contrôleurs de la circulation aérienne sur les procédures d'utilisation de l'ACAS.</p>	Suite y a été donnée.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/37	<p><b>Publication des besoins relatifs à l'ACAS et aux transpondeurs SSR dans les législations nationales</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>l'OACI invite les Etats qui ne l'ont pas encore fait à publier dans leur législation nationale les éléments indicatifs appropriés destinés à sensibiliser les intéressés aux besoins relatifs à l'ACAS II et aux transpondeurs SSR indiquant l'altitude-pression, dès que possible, en tout état de cause le 1<sup>er</sup> janvier 2002 au plus tard.</p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/38	<p><b>Publication d'un projet d'AIC sur la mise en oeuvre de l'ACAS II</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>l'OACI exhorte les Etats de la région AFI qui ne l'ont pas encore fait à publier le plus tôt possible, et en tout état de cause avant la date AIRAC du 13 décembre 2001, l'AIC sur la mise en oeuvre de l'ACAS II comme le prévoit l'Appendice J au présent rapport.</p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/39	<p><b>Procédures d'utilisation de l'ACAS II</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>l'OACI donne la priorité à l'élaboration de procédures portant sur l'utilisation de l'ACAS II</p>	Suite y a été donnée.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/40	<p><b>Examen de l'organisation de l'espace aérien</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p style="padding-left: 40px;">les Etats soient exhortés à donner suite promptement aux modifications de l'organisation de l'espace aérien proposées dans l'Appendice K au présent rapport.</p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/41	<p><b>Fourniture des services de la circulation aérienne en espace aérien supérieur</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p style="padding-left: 40px;">afin d'améliorer la fourniture des services de la circulation aérienne en espace aérien supérieur, ces services soient assurés, lorsqu'il y a lieu, par le CCR/CIV dont relève la FIR correspondante.</p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/42	<p><b>Mise en oeuvre du système géodésique mondial (WGS-84) dans la région AFI</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p style="padding-left: 40px;">a) les Etats qui ne l'ont pas encore fait soient invités à accélérer la mise en oeuvre des coordonnées du WGS-84 dans la région AFI;</p> <p style="padding-left: 40px;">b) l'OACI soit invitée à aider à modifier les coordonnées des points limites des FIR dans la région AFI.</p>	Action se poursuit.



<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/43	<p><b>Mise en oeuvre de la séparation longitudinale de 10 minutes</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) il soit rappelé aux Etats qui n'ont pas mis en oeuvre les minimums de séparation longitudinale à la date du 23 mars 2000 comme il l'est demandé dans la Recommandation 12/44 de la 12<sup>ème</sup> réunion du Groupe APIRG, les conditions préalables pour accéder en toute sécurité à cette demande; et</li><li>b) une fois que les conditions préalables dont il est question en a) ci-dessus auront été remplies, l'inscription de la non-mise en oeuvre des minimums de séparation longitudinale de 10 minutes devrait être envisagée. Dans la liste des carences/lacunes telles que définies par l'OACI.</li></ul>	Remplacé - Référence WP/6 - APIRG/14.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/44	<p><b>Stratégie d'automatisation du SIA</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>les Etats soient vivement engagés à réaliser l'automatisation des différentes composantes du système intégré du service d'information aéronautique (AIS), en respectant les étapes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- automatisation de l'information aéronautique à caractère temporaire (NOTAM/PIB et suppléments AIP);</li><li>- automatisation des autres éléments du système intégré d'information aéronautique [AIP, amendements d'AIP, AIC, etc.].</li></ul>	Action se poursuit.

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conclusion 13/ 45	<p><b>Rationalisation du SIA et création des centres régionaux et nationaux du système SIA (RASC/NASC) dans la région AFI</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>c) la rationalisation du SIA dans la région AFI et la création de centres régionaux et nationaux du système SIA (RASC/NASC) soient effectuées, afin d'améliorer l'efficacité et la qualité de l'information aéronautique et la diffusion de celle-ci conformément à la Recommandation 12/39 de la réunion AFI/7 RAN. Il convient à cette fin :</li> <li>d) que les Etats soient invités à remplir le questionnaire qui figure dans l'Appendice 1 au présent rapport, visant à recueillir des renseignements permettant d'établir la topologie (<i>nombre et emplacement des RASC</i>), qui sera proposée pour la région AFI;</li> <li>e) que lorsque la topologie aura été approuvée, un plan de mise en oeuvre progressif soit établi pour la mise en place d'un système automatisé SIA dans la région AFI.</li> </ul> <p><i>Note 1 : la désignation des RASC devrait tenir compte notamment, des installations/réseaux existant des Etats/régions et de certains critères techniques. (Une liste préliminaire de ces critères figure dans l'Appendice II au présent rapport) . le nombre de RASC devrait être réduit autant que possible.</i></p> <p><i>Note 2 : l'attention des Etats est appelée sur le niveau d'engagement requis pour l'établissement de ce plan de mise en oeuvre.</i></p>	Action se poursuit.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/46	<p><b>Coopération intra-régionale et interrégionale dans les domaines SIA/MAP</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>les diverses expériences des Etats de la région AFI et des régions adjacentes dans le domaine de l'automatisation SIA/MAP soient prises en compte dans toute approche régionale de l'automatisation.</p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/47	<p><b>Elaboration d'un modèle international normalisé pour l'échange électronique de l'information/des données aéronautiques</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>l'OACI accélère l'adoption d'un modèle international normalisé pour l'échange électronique de l'information/de données aéronautiques.</p>	Action se poursuit.
Conclusions 13/48	<p><b>Diffusion des données AIS</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>a) le SADIS pourrait être utilisé pour la diffusion des cartes aéronautiques et suppléments d'AIP ;</p> <p>b) l'utilisation d' internet soit également envisagée.</p>	Action se poursuit.

Rec./ Conc. no.	Titre et teneur des conclusions/recommandations	Suite donnée
Conclusion 13/49	<p><b>AIP dans son nouveau format et carte aéronautique mondiale (WAC)</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>a) l'attention des Etats concernés soit appelée sur le fait que les Etats qui étaient antérieurement responsables de la production des feuilles pertinentes de la carte aéronautique mondiale au 1:1 000 000 OACI, ne sont plus en mesure de continuer de produire les feuilles suivantes :</p> <p>2344-45, 2420-21, 2422, 2451, 2454-55, 2536-37, 2423, 2454,-55, 2536-37, 2570, 2574, 2658, 2659-60, 2663, 2664, 2667, 2688, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696-97, 2697, 2780-81, 2781-82, 2784-85, 2785-86, 2812-13, 2813-14, 2814-15, 2816-17, 2905, 2906-07, 2935, 2936, 3052, 3155-56, 3173-74, 3278, 3297, des consultations soient entreprises avec les Etats qui ont produit les feuilles ci-dessus dans le but d'identifier ceux qui pourraient souhaiter produire leurs propres feuilles et/ou d'aider d'autres Etats à cet égard.</p> <p><i>Note : lorsque des raisons opérationnelles ou lorsque la production des cartes permettent de penser que les besoins opérationnels ne pourront être couverts par la carte aéronautique OACI – 1:500 000 ou par la carte de navigation aéronautique OACI à petite échelle, l'une ou l'autre de ces cartes pourront être remplacées par la carte de base au 1:1 000 000.</i></p>	Action se poursuit.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/ 50	<p><b>Promulgation des coordonnées basées sur le système géodésique mondial (WGS-84)</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) l'OACI aide les Etats à déterminer les coordonnées géographiques pour lesquelles des levés géodésiques ont déjà été effectués et qui ne répondaient pas aux spécifications des annexes 11 et 14 en matière de précision et d'intégrité, et à effectuer les reconversions des coordonnées existantes dans les données basées sur le système de référence géodésique WGS-84, et pour déterminer ce qu'il reste à faire pour la publication de ces coordonnées;</li> <li>b) il convient de demander à l'OACI d'aider, s'il y a lieu, les Etats ayant des difficultés dans la publication de leurs coordonnées pour lesquelles des levés ont déjà été effectués.</li> </ul>	Action se poursuit.
Conclusion 13/51	<p><b>Publication du texte en langage clair des NOTAM diffusés dans des langues autres que l'anglais</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>lorsque des NOTAM sont diffusés dans des langues autres que l'anglais, les Etats fassent en sorte que "chaque élément du système intégré d'informations aéronautiques de diffusion internationale comporte un texte anglais pour les parties en langage clair".</p>	Suite y a été donnée.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/52	<p><b>Recommandation 3.6.1 de l'Annexe 15</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p style="padding-left: 40px;">l'OACI envisage d'amender l'Annexe 15 pour que la Recommandation 3.6.1 soit élevée au rang de norme.</p>	Action se poursuit par le Siège.
Conclusion 13/53	<p><b>Adoption d'une méthodologie uniforme pour les comptes rendus de la mise en oeuvre du système géodésique mondiale (WGS-84)</b></p> <p>Il est conclu que le tableau en appendice M soit adopté comme présentation uniforme pour les besoins de compte rendu par les Etats, de la mise en oeuvre du WGS-84.</p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/54	<p><b>Mise en oeuvre des coordonnées du système géodésique mondial (WGS-84) dans la région AFI</b></p> <p>Il est conclu :</p> <p style="padding-left: 40px;">a) que les Etats qui ne l'ont pas encore fait, soient invités à agir promptement pour mettre en oeuvre les coordonnées du WGS-84 dans la région AFI.</p> <p style="padding-left: 40px;">b) qu'il soit demandé à l'OACI d'aider les Etats à transformer les coordonnées des points situés en limites des FIR dans la région AFI.</p>	Action se poursuit.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/55	<p><b>Fourniture de services de recherches et de sauvetage</b></p> <p>Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) le secrétariat suit, au moyen de missions, la mise en oeuvre des dispositions SAR dans la région AFI et tienne le Groupe APIRG au courant de l'évolution de la situation;</li> <li>b) les Etats accordent une priorité élevée à la mise en oeuvre des dispositions de l'OACI relative aux services de recherches et de sauvetage;</li> <li>c) l'OACI aide les Etats, par le biais de projets spéciaux de mise en oeuvre (SIP), à promouvoir la mise en oeuvre des dispositions SAR;</li> <li>d) les Etats concernés par les recherches et le sauvetage maritimes utilisent les protocoles OACI/OMI existants afin d'améliorer l'efficacité des recherches et du sauvetage aéronautiques maritimes.</li> </ul>	Action se poursuit.
Conclusion 13/56	<p><b>Projet SAR de la CAFAC</b></p> <p>Il est conclu qu'en coopération avec l'OACI les Etats soient encouragés à participer au projet initié par la CAFAC dont l'objet est d'améliorer la qualité des services de recherches et de sauvetage (SAR) en Afrique.</p>	Le projet n'a pas encore démarré.



<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/57	<p><b>Nécessité de conclure des accords de coopération sur l'utilisation de COSPAS-SARSAT</b></p> <p>Il est conclu que les Etats situés dans la zone de couverture des MCC mis en oeuvre dans la région AFI (Algérie, Afrique du Sud) devraient conclure des accords de coopération avec l'organisation COSPAS-SARSAT et les Etats où ils sont implantés afin de pouvoir recevoir les données du système COSPAS-SARSAT.</p>	Action se poursuit.
Décision 13/58	<p><b>Création d'une Equipe de travail sur la RNAV/RNP et le RVSM</b></p> <p>Il est décidé que soit créée une Equipe de travail relevant du Groupe APIRG sur la mise en oeuvre du RVSM et de la RNAV/RNP, dont le mandat figure à l'Appendice Z7 au présent rapport.</p> <p>Composition: Afrique du Sud, Algérie, Cap Vert, Egypte, Espagne (rapporteur), Ethiopie, Kenya, Maroc, Nigéria, Tunisie, Sénégal, ASECNA, IATA et IFALPA.</p> <p><i>Note 1: l'Equipe de travail RVSM/RNAV/RNP devrait entretenir une étroite collaboration avec l'Equipe de travail du Sous-groupe ATS/AIS/SAR sur la gestion de l'espace aérien (ASM), et son mandat devrait être harmonisé avec le mandat de ladite Equipe de travail ASM.</i></p> <p><i>Note 2: la SATMA et EUROCONTROL devraient être invitées à apporter leur assistance à l'Equipe de travail .</i></p>	Suite y a été donnée.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/59	<p><b>Mise en oeuvre de la RNP/5 dans la région AFI</b></p> <p>Il est conclu que:</p> <p>la couverture VHF soit améliorée dans les FIR Alger, Brazzaville, Dakar, Khartoum, Kinshasa, Luanda N'djamena, Niamey et Tripoli afin de faciliter l'introduction immédiate de la RNP/5.</p>	Action se poursuit.
Conclusion 13/60	<p><b>Réunion de coordination entre la Libye et les Etats limitrophes</b></p> <p>Il est conclu que:</p> <p>Des réunions d'interface régulières entre la Libye et les Etats adjacents soient organisées sous l'égide de l'OACI, dont l'objet serait d'examiner des questions liées aux procédures de coordination et aux communications ATS.</p>	Action se poursuit.
Décision 13/61	<p><b>Suite donnée au conclusion et décisions du Groupe APIRG dans le domaine MET</b></p> <p>Il est décidé de mettre de toute urgence l'accent sur la suite donnée aux conclusions et décisions relatives à l'exploitation du système AMBEX et au WAFS.</p>	Suite y a été donnée.
Décision 13/ 62	<p><b>Création d'une Equipe de travail sur l'utilisation de codes GRIB et BUFR</b></p> <p>Il est décidé de créer une Equipe de travail dont le mandat, le programme de travail et la composition sont donnés à l'Appendice N. Elle a pour objet d'aider les usagers AFI du SADIS à tirer le meilleur parti des codes GRIB et BUFR.</p>	Suite y a été donnée. L'Equipe de travail a terminé son travail et a été dissout.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/63	<p><b>Formation sur l'utilisation des codes GRIB et BIRF</b></p> <p>Il est conclu que l'OACI et l'Etat fournisseur du WAFS organisent des séminaires de formation sur l'utilisation des codes GRIB et BUFR à l'intention des Etats AFI.</p>	Suite y a été donnée. Séminaires organisés par le Bureau de Dakar mai 2002 et Nairobi février 2003.
Conclusion 13/64	<p><b>Suppression des messages WINTEM des documents ANP/FASID</b></p> <p>Il est conclu que soit supprimée toute référence aux messages WINTEM dans le plan de navigation aérienne (ANP) et le FASID AFI</p>	suite y a été donnée.
Décision 13/65	<p><b>Amendement du Manuel AMBEX pour refléter les indicatifs de codes METAR/SPECI et TAF</b></p> <p>Il est décidé que soit amendé le Manuel AMBEX pour refléter les changements liés à l'amendement 72 de l'Annexe 3 sur l'indicatif de codes METAR/SPECI et TAF.</p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/66	<p><b>Inclusion de l'échange des METAR dans le système AMBEX</b></p> <p>Il est conclu que le besoin d'échange de METAR soit inclus dans le système AMBEX.</p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/67	<p><b>Création de banques de données à Pretoria et Dakar</b></p> <p>Il est conclu que deux banques de données OPMET soient créées, l'une à Pretoria, l'autre à Dakar pour desservir la région AFI.</p>	Action se poursuit.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/68	<p><b>Moyens de télécommunications performants pour les observatoires volcanologiques</b></p> <p>Il est conclu que les Etats concernés devraient prendre les mesures qui s'imposent pour établir des liaisons de télécommunications fiables entre les observatoires volcanologiques et les centres de veille météorologiques (MWOS) et les centres régionaux de contrôle (ACC).</p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/69	<p><b>Mise en oeuvre des coordonnées WGS-84 des points aériens</b></p> <p>Il est conclu que les Etats mettent en oeuvre de toute urgence, les coordonnées WGS-84 des points aériens pour faciliter l'utilisation du système GNSS comme système primaire de navigation en route dans la région AFI.</p>	Action se poursuit.
Conclusion 13/70	<p><b>Coordination entre les prestataires et usagers des services ATS dans la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM</b></p> <p>Il est conclu qu'une coordination préalable soit effectuée entre les prestataires et les usagers de services ATS, avant toute décision de mise en oeuvre de systèmes CNS/ATM ayant une incidence sur l'équipement des aéronefs.</p>	Action se poursuit.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/71	<p><b>Amendement aux procédures complémentaires régionales (SUPP) AFI (Doc 7030)</b></p> <p>Il est conclu que les procédures complémentaires régionales AFI (Doc.7030) soient amendées comme suit :</p> <p>a) réduction du minimum de séparation longitudinale de 20 minutes à 10 minutes.</p> <p>b) réduction de la séparation latérale de 100 NM (comme c'est le cas dans le couloir EUR/SAM) à 50 NM (en environnement RNP10), et éventuellement à 25/30 NM, selon le cas (en environnement RNP5).</p> <p>c) introduction du minimum de séparation longitudinale de 10 minutes et/ou 80 NM RNAV/RNP dans des espaces aériens sélectionnés.</p>	Demande faite au Siège d'amender en droite ligne avec PANS/ATM (Doc. 4444)
Conclusion 13/72	<p><b>Approche par étapes dans la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM</b></p> <p>Il est conclu qu'une approche par étapes devrait être adoptée dans la mise en œuvre du nouveau concept CNS/ATM dans la région, en commençant par les objectifs ATM qui peuvent être réalisés à court terme, avec un minimum de besoins CNS ou à un coût relativement faible. A cet égard, il faudrait donner la priorité aux objectifs ATM et besoins CNS suivants par rapport aux concepts émergents:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- couverture VHF;</li> <li>- circuits ATS/DS et RSFTA;</li> <li>- service de contrôle régional; et</li> <li>- séparation longitudinale de 10 minutes.</li> </ul>	Action se poursuit.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/73	<p><b>Avantages immédiats aux vols d'aéronefs homologués/ certifiés</b></p> <p>Il est conclu que, compte tenu de l'homologation/certification de l'équipement des exploitants d'aéronefs assurant des vols transcontinentaux, ce type d'exploitants tire le plus tôt possible parti des bénéfices escomptés en leur allouant initialement des espaces aériens réservés, sans pénalisation pour les vols régionaux et intérieurs.</p>	Action se poursuit.
Conclusion 13/74	<p><b>Création d'organes CNS/ATM nationaux et désignation des points focaux de contact</b></p> <p>Il est conclu que les Etats qui ne l'auraient pas encore fait soient instamment priés de mettre en oeuvre la Conclusion 12/45 du Groupe APIRG relative à la création d'organes CNS/ATM nationaux et à la désignation des points focaux de contact, et de notifier les bureaux régionaux de l'OACI des dispositions prises dans ce sens. Ce faisant, ils devraient se référer aux lignes directrices contenues dans la circulaire 278 - AN 164 de l'OACI - <i>plan national pour les systèmes CNS/ATM</i> -.</p>	Action se poursuit. 21 Etats ont établi des comités nationaux.
Conclusion 13/75	<p><b>Mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM dans les zones d'acheminement AR-6 et AR-7</b></p> <p>Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM dans la zone d'acheminement AR-6 soit coordonnée par les réunions informelles SAT; et</li> <li>- la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM dans la zone d'acheminement AR-7 soit coordonnée par les réunions informelles interface AFI/EUR.</li> </ul>	Suite y a été donnée.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/76	<p><b>Promulgation des politiques nationales relatives au système anti-collision embarqué (ACAS)</b></p> <p>Il est conclu que tous les Etats de l'interface AFI/EUR promulguent sans délai une circulaire d'information aéronautique (AIC) indiquant clairement leurs politiques de dérogation relatives à l'ACAS II, y compris les dérogations à la liste d'équipement minimum (MEL). Ces politiques nationales devraient tenir compte de la politique régionale en la matière.</p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/ 77	<p><b>Données aux fins de la catégorisation des régions de contrôle terminales (TMA) et des aérodromes</b></p> <p>Il est conclu que les Etats soient invités à fournir le plus tôt possible les données indiquées à l'Appendice O du rapport, en vue de faciliter la tâche de catégorisation des régions de contrôle terminales (TMA) et des aérodromes.</p>	38 Etats ont répondu. Etude initiée. Référence WP/8 - APIRG/14.
Conclusion 13/78	<p><b>Plan de surveillance aéronautique (ASP) en route (FIR) pour la région AFI</b></p> <p>Il est conclu :</p> <p>a) que le premier plan de surveillance aéronautique (ASP) pour la région AFI soit constitué du tableau des systèmes de surveillance en route (FIR) figurant dans l'Appendice P et du tableau des systèmes d'automatisation de l'ATS figurant dans l'Appendice Q ; et</p> <p>b) que ce plan de surveillance soit inséré dans le FASID AFI.</p>	Suite y a été donnée.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/79	<p><b>Groupe de travail AFI/EUR sur le banc d'essai du GNSS</b></p> <p>Il est conclu que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) l'Afrique du Sud et l'ASECNA représentent le groupe d'étude sur le GNSS AFI au sein du groupe de travail AFI/EUR sur le banc d'essai du GNSS ; et</li> <li>b) les Etats et les prestataires de services de navigation qui désirent apporter leur soutien aux activités du banc d'essai GNSS soient invités à se joindre au groupe de travail AFI/EUR sur le banc d'essai GNSS</li> </ul>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/80	<p><b>Dossier de projet pour le banc d'essai GNSS AFI</b></p> <p>Il est conclu que l'Afrique du Sud et l'ASECNA préparent un dossier de projet pour le banc d'essai GNSS AFI, que l'ASECNA présentera à la commission européenne, aux fins de financement.</p>	Suite y a été donnée. Référence WP/8 - APIRG/14.



<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/81	<p><b>Participation des organisations de transport multimodal aux essais entrepris dans le cadre du banc d'essai GNSS AFI</b></p> <p>Il est conclu qu'un contact soit établi avec les organisations de transport multimodal de la région pour leur participation aux essais entrepris dans le cadre du banc d'essai GNSS AFI, comme suit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) l'OACI avec l'organisation maritime internationale (OMI) et la CEA</li> <li>b) l'ATNS avec l'organisation SAR de l'Afrique australe (SASAR); et</li> <li>c) l'ASECNA avec la CEDEAO et la CEMAC.</li> </ul>	Compte tenu de la couverture limitée du banc d'essai mobile, il pourrait ne pas être nécessaire d'impliquer les autres modes de transport.
Conclusion 13/82	<p><b>Contacts avec les organisations/administrations exploitant les aéronefs de vérification en vol</b></p> <p>Il est conclu que l'OACI devrait contacter les exploitants d'aéronefs de vérification en vol des aides de radionavigation de la région pour leur participation aux essais entrepris dans le cadre du banc d'essai GNSS AFI.</p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/83	<p><b>Assistance pour la conception des procédures GNSS</b></p> <p>Il est conclu que l'OACI devrait contacter les organisations suivantes pour qu'elles fournissent leur assistance dans la conception des procédures d'approche GNSS (NPA, APV-1, APV-2) aux emplacements où les essais seront effectués: EUROCONTROL, FAA (Etats-Unis), DGAC France, ASECNA, ATNS (Afrique du Sud), RLD (Pays-bas).</p>	Action se poursuit.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/84	<p><b>Stratégie d'introduction du GNSS dans la région AFI</b></p> <p>Il est conclu que la stratégie d'introduction du GNSS dans la région AFI soit amendée conformément à l'Appendice R du présent rapport.</p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/85	<p><b>Mise en oeuvre initiale du RVSM dans la région AFI</b></p> <p>Il est conclu que le RVSM soit mis en oeuvre dans la région AFI en même temps ou dès que possible après sa mise en oeuvre en région EUR et initialement entre les niveaux de vol FL350 et FL390.</p>	Action se poursuit.
Conclusion 13/86	<p><b>Séminaires/ateliers sur le RVSM et la RNAV/RNP</b></p> <p>Il est conclu que l'OACI, les Etats et les autres organisations qui sont en mesure de le faire devraient organiser des séminaires et ateliers sur le RVSM et la RNAV/RNP dans la région AFI.</p>	Action se poursuit.
Conclusion 13/87	<p><b>Amendement au plan AFI de mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM (Doc 003)</b></p> <p>Il est conclu que le plan AFI de mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM (Doc 003) soit amendé comme indiqué en Appendices du présent rapport.</p>	Suite y a été donnée.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/88	<b>Intégrité de l'infrastructure du système géodésique mondial (WGS-84)</b>  Il est conclu que les états concernés :  a) établissent des procédures d'entretien en vue d'assurer l'intégrité des infrastructures au sol du WGS-84, et  b) envisagent l'interconnection, dans la région AFI, des divers réseaux de référence au sol du système géodésique mondial (WGS-84).	Action se poursuit.
Conclusion 13/89	<b>Partage des données ADS</b>  Il est conclu que les Etats qui sont en mesure de le faire soient encouragés à partager les données ADS dans leur intérêt mutuel.	Suite y a été donnée.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/90	<p><b>Plan de navigation aérienne de base et FASID AFI</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) le plan de navigation aérienne de base AFI établi aux termes de la conclusion 12/51 de la 12ème réunion d'APIRG soit entériné par le Groupe APIRG;</li> <li>b) le plan de navigation aérienne de base et le FASID AFI soient diffusés aux Etats qui n'ont pas assisté à la réunion, pour avis;</li> <li>c) il soit demandé à l'OACI de poster toutes les notes de travail (WP) et d'information (IP) et les textes de référence pertinents des réunions PIRG et des sous-groupes sur le site web de l'OACI;</li> <li>d) il soit par ailleurs demandé à l'OACI de mettre à disposition en vue de leur utilisation et de leur mise en oeuvre le plan de navigation aérienne de base et le FASID AFI avant que ne soit entrepris le processus de publication ;officielle en anglais et en français;</li> <li>e) les Etats qui ne l'ont pas encore fait, accélèrent la mise en oeuvre des moyens d'accès à internet.</li> </ul>	Suite y a été donnée.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/91	<p><b>création d'un comité de sécurité de la navigation aérienne</b></p> <p>il est conclu que:</p> <p>a) le secrétariat soit chargé, après consultation des Etats et des organisations internationales concernées, de demander à l'OACI d'examiner le projet de créer un comité de sécurité de la navigation aérienne chargé d'aider à remédier aux lacunes et carences dans la région AFI, et de faire des propositions concrètes à la 14ème réunion d'APIRG ; et</p> <p>b) les Etats soient instamment priés d'user de tous les moyens possibles pour remédier davantage aux lacunes et carences dans leurs domaines de compétence.</p>	Action se poursuit.
Conclusion 13/92	<p><b>Lacunes et carences dans le service fixe aéronautique</b></p> <p>Il est conclu que les Etats concernés devraient prendre des mesures d'urgence pour l'élimination des lacunes et carences affectant les circuits du service fixe aéronautique (RSFTA et ATS/DS) telles qu'elles figurent à l'Appendice U du présent rapport, et ce, au plus tard le 28 novembre 2002.</p>	Suite y a été donnée.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/93	<p><b>Lacunes et carences dans le service mobile aéronautique</b></p> <p>Il est conclu que les Etats devraient autant que possible assurer une couverture VHF adéquate le long des routes ATS empruntées par le transport aérien international, conformément à la Recommandation 5/12 de la réunion régionale de navigation aérienne AFI/7.</p>	Action en cours.
Conclusion 13/94	<p><b>Lacunes et carences dans le service de radionavigation</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>a) les Etats concernés prennent en priorité les mesures correctives qui s'imposent pour remédier aux lacunes et carences affectant le service de radionavigation au plus tard le 28 novembre 2002 tel qu'il ressort de l'Appendice U au présent rapport ; et</p> <p>b) les Etats prennent en compte la stratégie actualisée de mise en oeuvre du GNSS dans la région AFI adoptée par le Groupe APIRG au moment de remédier aux lacunes et carences affectant le service de radionavigation.</p>	Action se poursuit.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/95	<p><b>Lacunes et carences dans le domaine AIS/MAP</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>dans une première étape vers l'élaboration et l'introduction de procédés automatisés au sein de leurs services d'information aéronautique (SIA), les Etats soient invités à prendre d'urgence les mesures nécessaires pour remédier aux carences et lacunes relevées dans le domaine SIA/MAP conformément à la Recommandation 12/30 de la réunion régionale AFI/7 RAN.</p>	Remplacé. Référence WP/14 - APIRG/14.
Conclusion 13/96	<p><b>Présentation de la liste des lacunes et carences</b></p> <p>Il est conclu que l'actuelle présentation de la liste des lacunes et carences soit modifiée de façon à faire ressortir pour chaque Etat des informations sur chacun des domaines de la navigation aérienne.</p>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/97	<p><b>Création d'un organe approprié destiné à faciliter la planification de la formation des ressources humaines dans la région AFI.</b></p> <p>Il est conclu qu'un organe approprié soit créé pour faciliter la planification de la formation y compris et des ressources humaines, à l'échelle régionale et sous-régionale.</p>	Action se poursuit.

<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Conclusion 13/98	<p><b>Nécessité d'un projet OACI sur la planification de la formation et des ressources humaines pour la région AFI</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>a) l'OACI élabore un projet visant à aider la région AFI à formuler un projet régional de planification de la formation et des ressources humaines fondé sur les capacités en matière de formation identifiées à l'échelle régionale ;</p> <p>b) les Etats de la région mènent des enquêtes préliminaires sur leurs installations de navigation aérienne dès que possible et soient prêts à fournir une évaluation de leur situation ainsi que leur contribution au projet de l'OACI; et</p> <p>c) l'OACI procède à l'évaluation de l'assurance qualité de toutes les institutions de formation homologuées en vue de déterminer l'opportunité de leur maintien dans la liste des établissements recommandés dans le répertoire de formation aéronautique de l'OACI.</p>	Action se poursuit.
Conclusion 13/99	Il est conclu que les Etats de la région AFI prennent les mesures de suivi qui figurent dans l'Appendice X au présent rapport.	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/100	<p><b>Adhésion au Groupe APIRG.</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>le Conseil de l'OACI accède aux demandes d'adhésion au Groupe APIRG, formulées par le Cap-Vert.</p>	Suite y a été donnée.



<b>Rec./ Conc. no.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions/recommandations</b>	<b>Suite donnée</b>
Décision 13/101	<p><b>Composition des organes auxiliaires du Groupe APIRG.</b></p> <p>Il est décidé que:</p> <p>la composition des organes auxiliaires du Groupe APIRG devrait être élargie de façon à y inclure des experts des Etats et Organisations suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) AOP/SG : Erythrée</li> <li>b) COM : Erythrée, Ghana</li> <li>c) ATS/AIS/SAR : Erythrée</li> <li>d) MET/SG : Afrique du Sud, Erythre, Gabon et Madagascar</li> <li>e) CNS/ATM/IC/SG : Erythrée</li> </ul>	Suite y a été donnée.
Conclusion 13/102	<p><b>Communication au Groupe APIRG de notes de travail (WP) et d'information (IP)</b></p> <p>Il est conclu que les Etats et les organisations internationales concernées devraient prendre toutes les dispositions utiles pour communiquer leurs notes de travail et/ou d'information au Groupe APIRG conformément à la procédure établie en la matière, en tout état de cause, avant la date cible fixée.</p>	Suite y a été donnée.