



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

**Dixième réunion du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR d'APIRG  
(Dakar, 12 – 15 Mai 2009)**

**Point 10 de l'ordre du jour : Examen des problèmes particuliers de planification et de mise en œuvre et des carences dans les domaines ATS/AIS/SAR.  
(Note présentée par le Secrétariat)**

**Sommaire**

La présente note traite des carences dans les domaines ATS, SAR et AIS/MAP pour la région AFI telles qu'actualisées à la 16<sup>e</sup> réunion d'APIRG. A ce sujet, on a eu recours à la méthodologie uniforme d'identification, d'évaluation et de compte rendu des carences dans le domaine de la navigation aérienne adopté par ALLPIRG, la Commission de la navigation aérienne et le Conseil aux fins d'application à l'échelle mondiale par tous les PIRG de l'OACI.

La suite à donner par le Sous-Groupe ATS est donnée au paragraphe 3.

**Référence :**

Rapport de la RAN AFI/7 Doc 9702  
Rapport de ALLPIRG/2  
Rapport d'APIRG/16  
Rapport de la SP AFI/8 RAN

**1. Introduction**

1.1. L'identification, l'évaluation et le compte rendu des carences dans le domaine de la navigation aérienne est une des tâches courantes des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre de l'OACI (PIRG). Par souci de cohérence, le Secrétariat a mis au point une méthodologie uniforme en coordination avec les PIRG, qui a été entérinée par la 2<sup>e</sup> réunion de ALLPIRG (Conclusion 2/15). La Commission a examiné cette méthodologie, qu'elle a fait sienne après y avoir apporté des modifications.

## 2. Analyse

2.1 Conformément à la pratique établie, la seizième réunion du Groupe APRIG a passé en revue la liste des carences dans le domaine de la navigation aérienne dans la région AFI. D'une manière générale, l'attention de le Groupe APIRG a été attirée sur la préoccupation marquée par la réunion ALLPIRG/5, la Commission de la Navigation Aérienne et le Conseil de l'OACI concernant les carences qui existent depuis longtemps, en particulier celles ayant une incidence négative sur la sécurité. La réunion convient que la priorité devrait être accordée par les États à l'élimination des carences les plus communes et persistantes ; La liste des carences dans les domaines ATM, SAR et AIS/MAP actualisées par APIRG 16 figure aux appendices A, B, et C à la présente note respectivement.

2.2 Lors de l'examen de cette question à la SPA FI/8 RAN, la réunion a loué les actions entreprises par le Groupe APIRG et les bureaux régionaux de l'OACI visant à atténuer ou éliminer ces carences .Toutefois, la réunion a rappelé les préoccupations exprimées par la Commission et le Conseil au sujet des graves incidences sur la sécurité des carences non corrigées. La réunion convient que les États concernés devraient de toute urgence prendre des mesures concrètes pour corriger toutes les carences compromettant la sécurité dans la région.

2.3 Pour ce qui est des carences dans le domaine SAR, il est important de rappeler que la SPA FI/8 RAN a noté que des données supplémentaires ont été mises à la disposition du processus normal de détermination des carences grâce au projet SAR OACI/CAFAC mené dans la Région AFI de 2002 à 2007.

2.4 À la lumière de ce qui précède et afin de corriger les carences les plus urgentes, la réunion a adopté de la recommandation ci-après :

### **Recommandation 6/25 — Correction des carences de la navigation aérienne dans la Région AFI**

Il est recommandé que :

- a) le Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG) adopte l'objectif de performance sur la correction des carences de la navigation aérienne dans la Région AFI, énoncé dans la fiche du cadre de performance figurant à l'Appendice J au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour ;
- b) les États mettent au point leurs plans d'action nationaux, compte tenu des objectifs de performance régionaux, pour corriger leurs carences dans les domaines suivants : aérodromes et aides au sol (AGA), gestion du trafic aérien (ATM), services d'information aéronautique (AIS), communications (CNS), météorologie (MET) et recherches et sauvetage (SAR), la priorité étant donnée aux carences répertoriées dans la fiche du cadre de performance figurant à l'Appendice J au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour ;

c) les États prennent des mesures pour solliciter une assistance, au besoin, pour la mise en oeuvre de leur plan d'action, auprès de mécanismes existants de l'OACI, tels que la Direction de la coopération technique (TCB), la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) et les projets spéciaux de mise en oeuvre (SIP), ainsi qu'auprès de parties prenantes de l'industrie et d'organismes donateurs.

**Note:** Les cadres de performance adoptés par la SP AFI8 RAN pour l'élimination des carences dans les domaines ATM, AIS/MAP et SAR figurent aux Appendices D1 à D3 à la présente note.

2.5 Conformément à la pratique établie, le Sous-Groupe actualisera la liste des carences dans les domaines ATS/SAR et AIS/MAP tel qu'il ressort des Appendices A, B et C et soumettra ce document à l'APIRG aux fins d'examen.

### **3.1 Suite à donner**

Le Sous-Groupe ATS/AIS/MAP est invité à :

- a) Actualiser la liste des carences dans les domaines ATS, SAR et AIS/MAP tel qu'il ressort des Appendices A, B et C
- b) Communiquer la liste actualisée à l'APIRG aux fins d'examen..
- c) envisager toute action à prendre pour donner suite à la recommandation de la SP AFI RAN demandant aux Etats de mettre au point des plans d'action nationaux pour corriger leurs carences dans les domaines ATS, SAR et AIS/MAP

**Appendix D1  
ATM PERFORMANCE OBJECTIVES**

<b>ELIMINATION OF IDENTIFIED ATM DEFICIENCIES</b> (provision of ATC service and implementation of ATS routes including RNAV routes, joint use of airspace)				
<b>Benefits</b>				
<b>Environment</b>	• reductions in fuel consumption			
<b>Efficiency</b>	• ability of aircraft to conduct flight more closely to preferred trajectories			
<b>Safety</b>	• enhance safety by wider distribution of aircraft in a given airspace			
	• enhanced safety management			
<i>Strategy</i> <b>Short term (2010)</b> <i>Medium term (2011 - 20015)</i>				
<b>ATM OC COMPONENTS</b>	<b>TASKS</b>	<b>TIMEFRAME START-END</b>	<b>RESPONSIBILITY</b>	<b>STATUS</b>
<b>AOM</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• implementation and provision of ATC service along ATS routes UA618, UB525, UB607, UL612, UM220, UM365, UR400 (Khartoum FIR) and UR780 (Mogadishu FIR), in the Table ATS 1 – Basic ANP, Doc 7474 and the provision of ATC service at terminal area of Mogadishu International Airport</li> </ul>	2008 – 2009		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• elimination and/or removal of special use airspaces (prohibited restricted and danger areas)</li> </ul>	2008 – 2009		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• State develop an implementation action plan to eliminate/or reduce these deficiencies</li> </ul>	2008 – 2009		
<b>linkage to GPIs</b>	GPI/1: Flexible use of airspace; GPI/7: Dynamic and flexible ATS route management; GPI/8: Collaborative airspace design and management; GPI/10: Terminal area design and management			

**Appendix D2**

**SEARCH AND RESCUE (SAR) PERFORMANCE OBJECTIVES**

<b>ELIMINATION OF IDENTIFIED SAR DEFICIENCIES (SAR legislation, SAR agreements and SAR ELT)</b>				
<b>Benefits</b>				
<b>Efficiency</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• efficiency in the conduct of SAR service</li> <li>• effective and timely assistance by all participating emergency response agencies</li> </ul>			
<b>Safety</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• safety of life</li> </ul>			
<i>Strategy</i>				
<b>Short term (2010)</b>				
<i>Medium term (2011 - 20015)</i>				
<b>ATM OC COMPONENTS</b>	<b>TASKS</b>	<b>TIMEFRAME START-END</b>	<b>RESPONSIBILITY</b>	<b>STATUS</b>
<b>SAR service</b>	• review deficiencies in the provision of effective SAR and rescue service	2008 – 2009		
	• review deficiencies concerning implementation of SAR legislation	2008 – 2009		
	• review deficiencies concerning implementation of SAR agreements with assisting SAR organizations	2008 – 2009		
	• review deficiencies concerning implementation of COSPAS SARSAT ELT 406 MHz	February 2009		
	• develop State action plan to eliminate and/or reduce these deficiencies	2009		
<b>linkage to GPs</b>	GPI/16: Decision support and alerting service			

In addition to the above long standing deficiencies, supplementary data has become available to the normal deficiency identification process by virtue of the ICAO/AFCAC SAR Project in the AFI region that was conducted from 2002 through 2007. In all, thirty-four African States were evaluated by the project.

**Appendix D3**

**AIS/MAP PERFORMANCE OBJECTIVES**

<b>ELIMINATION OF AIS/MAP DEFICIENCIES</b> (implementation of WGS-84 coordinates, publication of aeronautical charts and timely publication and updating of AIS/MAP documents, i.e. NOTAMs, AIPs, AICs, etc.)				
<b>Benefits</b>				
<b>Efficiency</b>	• improved collaborative decision-making through sharing aeronautical data information			
<b>Safety</b>	• enhance safety by timely exchange air safety data, i.e. electronically and wider distribution of such data			
<i>Strategy</i> <i>Short term (2010)</i> <i>Medium term (2011 - 20015)</i>				
<b>ATM OC COMPONENTS</b>	<b>TASKS</b>	<b>TIMEFRAME START-END</b>	<b>RESPONSIBILITY</b>	<b>STATUS</b>
<b>AIS/MAP</b>	• publication of relevant aeronautical charts	2008 – 2009		
	• publication of WGS-84 coordinates for en-route waypoints and use for GNSS coordinates for terminal approaches and departure procedures	2008 – 2009		
	• publication of AIPs, NOTAMs and AICs using standards formats			
	• States concerned to develop action plan to eliminate the deficiencies	2008 – 2009		
<b>linkage to GPIs</b>	GPI/18: Aeronautical information; GPI/20: WGS-84			

— END —