

**LISTE DES CONCLUSIONS ET DECISIONS DE LA NEUVIEME REUNION
DU SOUS-GROUPE ATS/AIS/SAR (DAKAR, 25 – 27 Avril 2007)**

Numéro	Conclusion
Conclusion 9/1:	<p>Suivi des Conclusions et Décisions d’APIRG/15 Ayant pris note du fait que les conclusions 15/27, 15/28, 15/29, 15/30, 15/31, 15/32, 15/45, 15/51, 15/52, 15/54, 15/56, 15/57, 15/58, 15/59, 15/60, 15/61, 15/62, 15/63, 15/64, 15/67, 15/71, 15/73, 15/74, 15/75, et décisions 15/23, 15/15/53, 15/65, 15/15/66, 15/68, 15/69, 15/70, 15/72, 15/76, 15/77, 15/78, 15/79, 15/80 dans le domaine ATS ; conclusions 15/48, 15/15/49, 15/50 dans le domaine SAR ; conclusions 15/33, 15/34, 15/35, 15/36, 15/37, 15/38, 15/39, 15/40, 15/41, 15/42, 15/43, 15/44 dans le domaine AIS/MAP ; sont toujours en vigueur, il a été conclu que l’OACI entreprenne la tâche d’effectuer le suivi sur l’objet de ces conclusions et décisions avec les Etats concernés.</p>
Conclusion 9/2:	<p>Manuel d’exploitation FANS-1/A applicable dans la Région AFI Il est conclu que :</p> <p style="padding-left: 40px;">a) le Manuel d’exploitation FANS-1/A qui constitue l’Appendice B de ce document devrait être applicable dans la région AFI; et</p> <p style="padding-left: 40px;">b) que sa gestion devrait être effectuée par l’Afrique du Sud.</p>
Conclusion 9/3:	<p>Date limite pour la Mise en oeuvre du RVSM dans la Région AFI Il est conclu que :</p> <p>a) la date et l’heure effectives de mise en oeuvre du RVSM seront déterminées sur la base : de l’accomplissement des activités prévues dans la stratégie et le plan d’action RVSM AFI de l’élaboration du dossier PISC qui soit acceptable et qui puisse comprendre une analyse CRA acceptable aussi et approuvé par la Commission de Navigation Aérienne de l’OACI de l’approbation, par la Commission de Navigation Aérienne de l’OACI, des Procédures Complémentaires Régionales pour la Région AFI.</p> <p>b) est conclu que la date butoir de mise en oeuvre du système RVSM dans la Région AFI sera déterminée par l’Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP à la suite de la seconde analyse du risque de collision CRA qui attend toujours d’être finalisée et après l’accomplissement d’autres éléments PISC en suspens.</p>
Conclusion 9/4:	<p>Achèvement et Signature des Plans Nationaux de Sécurité Il est conclu que les Administrations des Etats suivants en finissent avec l’achèvement et la signature de leurs plans nationaux de sécurité et en fassent parvenir des exemplaires à l’Agence ARPO le plus vite possible avant la date limite du 1 Aaoût 2007. Les Etats concernés sont : Afrique du Sud, Comores, Gabon, Guinée, Guinée Bissau, Guinée Equatoriale, Mozambique, La Réunion (France), République Centrafricaine, Swaziland et Togo.</p>

Numéro	Conclusion
Conclusion 9/5:	<p>Mise en oeuvre du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) dans la Région AFI – Financement</p> <p>Il est conclu que les Etats membres de l’IATA devraient continuer à financer, dans les limites des fonds disponibles, les projets spécifiques relatifs à l’effort de mise en oeuvre du RVSM en vue d’accroître le niveau de sécurité et d’économie du trafic aérien dans la Région AFI et tenir l’Equipe de Travail au courant.</p>
Conclusion 9/6:	<p>Amendement des Procédures Complémentaires Régionales (Doc 7030/4)</p> <p>Il est conclu que la version révisée du projet d’amendement des Procédures Complémentaires Régionales (Doc 7030/4) qui figurent dans l’Appendice C en annexe doit être finalisé par le Secrétariat conformément aux procédures et pratiques recommandées en vigueur.</p>
Conclusion 9/7:	<p>Stratégie et Plan d’Action du RVSM AFI</p> <p>Il est conclu que la stratégie et le plan d’action du RVSM AFI qui sont présentées dans l’Appendice D ci-joint soient transmises aux Etats pour mesure appropriée.</p>
Conclusion 9/8:	<p>Problème de réception des plans de vol</p> <p>Il est conclu que :</p> <p>l’équipe chargée de la gestion du projet RVSM (PMT) au sein de l’Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP devrait développer le format et le contenu d’une enquête sur la situation des plans de vol qui passent inaperçus, dans le but de découvrir l’étendue du problème et d’en identifier les vraies causes ; et que l’OACI, en se servant de la méthodologie développée par l’équipe PMT fasse parvenir le plus tôt possible aux Etats les résultats de cette enquête et propose des mesures palliatives avant le 1 Août 2007.</p>
Conclusion 9/9:	<p>Qualité, ure et Statut Professionnel du Personnel AIS</p> <p>Il est conclu que les Etats devraient adopter des mesures nécessaires pour s’assurer que :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le service AIS/MAP soit accordé un statut à la hauteur des développements technologiques qui exigent un personnel qualifié ; b) le personnel recruté pour la fonction AIS ou MAP bénéficie de la formation professionnelle et technique appropriée ; c) ledit personnel doit être doté d’un statut professionnel égal à celui des autres membres du personnel des services de la navigation aérienne ; d) des équipements appropriés à la nouvelle technologie AIS/MAP et des fonds appropriés et adéquats devront être disponibilisés pour permettre au service AIS/MAP d’accomplir ses tâches efficacement et s’assurer aussi que les priorités inhérentes à ces tâches sont conformes aux critères contenus dans le Manuel AIS (Doc 8126).

Numéro	Conclusion
Conclusion 9/10:	<p>Lignes directrices requises pour la formation du Personnel AIS/MAP</p> <p>Il est conclu que : l'OACI devrait accélérer la publication de la version révisée du Manuel de Formation (Doc 7192, Partie –E3) ainsi que cela a été recommandé par la Réunion AIS/MAP à 'échelon Division de 1998 ((Doc 9733) de manière à permettre l'introduction des conditions de base pour que les Etats puissent considérer la question de délivrer la licene à leur personnel AIS/MAP ; que l'OACI, toujours, élabore des éléments indicatifs pour la formation AIS en rapport avec la mise en œuvre du système CNS/ATM.</p>
Conclusion 9/11:	<p>Adoption du Cadre et des éléments indicatifs relatifs à l'établissement du système de données AFI-CAD</p> <p>Il est conclu que le cadre et les éléments indicatifs qui constituent l'Appendice E ci-contre soient adoptés pour l'établissement d'une base de données AIS centralisées dans la Région AFI (AFI_CAD). Il est conclu également que le Groupe d'étude entreprenne de développer un modèle de business et financier pour le système de données AFI-CAD.</p>
Conclusion 9/12:	<p>Développement d'un modèle de business et financier AFI-CAD</p> <p>Il est conclu que le Groupe d'étude entreprenne de développer un modèle de business et un modèle financier pour le système de données AFI – CAD.</p>
Conclusion 9/13:	<p>Séminaires et Ateliers sur la fourniture des données digitales électroniques en rapport avec le relief et les obstacles</p> <p>Il est conclu que l'OACI devrait organiser des séminaires et ateliers sur la fourniture des données digitales électroniques en conformité avec les nouvelles dispositions de l'Annexe 15 de l'OACI applicables à partir du 31 Décembre 2007.</p>
Conclusion 9/14:	<p>Qualité de membre de l'Equipe de Travail AIS/MAP pour la FIR Roberts et le Sénégal</p> <p>Il est conclu que le Sénégal et la FIR Roberts soient admis comme membres de l'Equipe de Travail AIS/MAP AFI.</p>
Conclusion 9/15:	<p>Mise en oeuvre du service du contrôle de la circulation aérienne (ATC)</p> <p>Il est conclu que les Etats qui ne l'ont pas encore fait se dépêchent de mettre en place le service ATC le long de toutes les routes contenues dans le Plan de Navigation Aérienne, Tableau ATS 1 (Doc 7474/27) aussitôt que possible, mais sans dépasser la date du 20 Novembre 2008, ceci dans le respect de la recommandation 5/21 d'AFI/7.</p>

Numéro	Conclusion
Conclusion 9/16:	<p>Mise en place de l'infrastructure CNS requise pour renforcer la mise en oeuvre du RVSM dans la Région AFI</p> <p>Il est conclu qu'aux fins de l'introduction du système RVSM et de la mise en place des dispositions régissant le service ATC dans la région AFI, les Etats devraient être invités à procéder, avant le 25 Octobre 2007, à la mise en oeuvre des infrastructures nécessaires au renforcement du système CNS, à savoir : les circuits ATS/DS, les fréquences AMS, et les aides à la navigation appropriées.</p>
Conclusion 9/17:	<p>Mise en place des routes ATS non-mises en oeuvre, y compris les routes RNAV et le service ATC</p> <p>Il est conclu que les Etats concernés devraient mettre en oeuvre les routes ATS indiquées dans l'Appendice F du présent document et s'engagent à assurer le service ATC (condition sine qua non pour la mise en oeuvre du système RVSM) le plus tôt possible avant la date AIRAC du 25 Octobre 2007.</p>
Conclusion 9/18:	<p>Amendements conséquents du Plan de Navigation Aérienne de la Région AFI (Do 7474/27, Tableau ATS 1)</p> <p>Il est conclu que le Tableau ATS 1 du Doc 7474/27 soit remplacé par le Tableau ATS 1 de l'Appendice G du présent document.</p>
Conclusion 9/19:	<p>Considération des problèmes spécifiques de planification et de mise en oeuvre dans le domaine de la navigation aérienne de la région AFI</p> <p>Il est conclu que, vu l'impact négatif de mise en oeuvre des besoins de navigation aérienne et considérant la persistance de sérieux cas de carences dans plusieurs parties de la région AFI, les Etats concernés devraient prendre des mesures concrètes le plus tôt possible pour éliminer toutes les carences énumérées sur l'Appendice H du présent document ; la question soit suivie de très près et régulièrement par les Bureaux Régionaux de l'OACI ; les résultats soient porté à l'attention d'APIRG.</p>
Conclusion 9/20:	<p>Nouvelle Désignation de l'actuel Sous-Groupe ATM</p> <p>Il est conclu que l'appellation actuelle du Sous-Groupe ATM soit changée pour devenir désormais « le Sous-Groupe ATS/AIS/SAR » et dont le mandat révisé se trouve en Appendice I ci-joint.</p>
Décision 9/1:	<p>Méthode alternative d'atteindre un niveau de sécurité visé (TLS)</p> <p>Il est décidé que l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP devrait prendre note de la méthode alternative proposée dans le but d'atteindre un niveau de sécurité visé (TLS) ; et que certains éléments de cette proposition devraient être examinés par la formation PMT (équipe chargée de la gestion du projet au sein de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP) concomitamment avec les résultats du programme PISC (étude du dossier relatif à la sécurité du système RVSM comme condition requise préalable à la mise en oeuvre du système) qui comprendra la deuxième version de l'analyse du risque de collision (CRA). Ces résultats seraient par la suite portés à l'attention de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP.</p>

Numéro	Conclusion
Décision 9/2:	Date cible de mise en oeuvre du système RVSM Il est décidé que l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP, à la lumière de la conclusion 15/51 d'APIRG/15, accorde la plus haute priorité au processus relatif à la détermination de la date cible de mise en oeuvre du système RVSM et en informe l'APIG comme il convient