



Organisation de l'aviation Civile Internationale

**SEIZIÈME RÉUNION DU GROUPE AFI DE PLANIFICATION  
ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/16)  
(Kigali, Rwanda, 19 – 23 Novembre 2007)**

**Point 4 de l'ordre du jour: Questions Régionales de Planification et de Mise en oeuvre de la  
Navigation Aérienne dans la Région Afrique et Océan Indien (AFI)**

**4.3 Examen du Rapport de la Neuvième Réunion du Sous-Groupe des Services de la  
Circulation Aérienne, des Services d'Information et Cartes Aéronautiques, et des Services  
de Recherches et Sauvetage (ATS/AIS/SAR/SG/9)**

(Présenté par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

Cette note de travail présente, dans sa première partie, le rapport de la Neuvième Réunion du Sous-Groupe des Services de la circulation aérienne, des Services d'information aéronautique et Cartes aéronautiques, et des Services de recherches et sauvetage (ATS/AIS/SAR/SG/9), celui de la quatrième réunion de l'Equipe de Travail AIS/MAP (AIS/MAP/TF/4) ainsi que celui de la treizième réunion de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP (RVSM/RNAV/RNP/13). La neuvième réunion du Sous-Groupe a examiné son mandat (**Appendice E**), son programme de travail et les procédures applicables. Elle a également examiné les besoins du Plan de Navigation Aérienne dans les domaines des Services de la Circulation Aérienne (ATS), des Services d'Information et Cartes Aéronautiques (AIS/MAP) et des Services de Recherches et Sauvetage (SAR) dans le but de mieux satisfaire à l'exploitation technique, actuelle et future, des aéronefs. Le Sous- Groupe a examiné et adopté le rapport de la douzième réunion de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP (RVSM/RNAV/RNP/TF/12). Le Sous- Groupe a également délibéré sur le rapport de la quatrième réunion de l'Equipe de Travail AIS/MAP et, au cours de toutes les délibérations précitées, a identifié les problèmes spécifiques qui entravent la planification et la mise en oeuvre de services efficaces de navigation aérienne. et a formulé des recommandations visant des mesures palliatives appropriées.

La seconde partie de cette note de travail est consacrée au rapport de la treizième réunion de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP (RVSM/RNAV/RNP/TF/13) ainsi que sur le rapport de la deuxième réunion du Groupe d'études AFI - CAD qui a été créé par l'APIRG sous la Conclusion 15/43 d'APIRG/15.

La mesure recommandée par le Groupe APIRG figure sous le paragraphe 10.

**Références:**

ATS/AIS/SAR/SG/9 - Rapport

APIRG/15 - Rapport

Septième Réunion Régionale de Navigation Aérienne (AFI/7) - Rapport (Doc 9702)

Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP – Rapports (websites OACI et ESAF RVSM)

Equipe de Travail AIS/MAP – Rapport de la quatrième réunion (website OACI.)

Rapport de la première réunion du Groupe d'études AFI-CAD (website OACI)

Rapport de la deuxième réunion du Groupe d'études AFI\_CAD (website OACI)

**1. Introduction**

1.1 La neuvième réunion du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR s'est déroulée du 25 au 27 Avril 2007 dans les prémises du Bureau Régional de l'OACI pour l'Afrique Occidentale et Centrale (WACAF), qui est basé à Dakar (Sénégal). Des exemplaires du rapport de cette réunion ont été distribués aux membres du Sous-Groupe, de même qu'aux Etats prestataires et utilisateurs de services dans la Région AFI. Ledit rapport peut être consulté au site internet de l'OACI qui est: [www.icao.int](http://www.icao.int). Ont participé à la neuvième réunion du Sous-Groupe **86** délégués et experts représentant **28** Etats membres de la Région AFI et 5 Organisations internationales qui sont: ARMA, ASECNA, IATA, IFALPA et la FIR ROBERTS

1.2 L'action du Sous-Groupe y est consignée sous forme de conclusions. Hormis le fait d'évaluer le rapport du Sous-Groupe, la mesure attendue du Groupe APIRG est en rapport avec **20** projets de conclusions qui sont reproduites pour considération dans l'**Appendice A** de cette note de travail.

## **2. Examen des Conclusions et Décisions en suspens émanant du Groupe APIRG, et des Décisions du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR et Considération du futur programme de travail du Sous-Groupe.**

2.1 Le Sous-Groupe a examiné les conclusions et décisions en suspens à la lumière des derniers développements aux fins de les actualiser et d'en limiter le nombre en fonction de leur état de mise en oeuvre. Il a procédé aussi à la validation et à l'amendement des conclusions restées jusqu'ici en vigueur. Ce faisant, la neuvième réunion du Sous-Groupe a avalisé le projet de conclusion 9/1 qui contient les conclusions/décisions d'APIRG et qui demeurent toujours en vigueur. Par ailleurs, le Sous-Groupe a conclu que les projets de conclusions **9/1, 9/2, 9/15, 9/17, 9/19 et 9/20** soient portées à l'attention d'APIRG pour considération.

2.2 La réunion du Sous-Groupe a ensuite examiné son mandat et son futur programme de travail et a accordé la priorité à l'exécution des tâches.

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

3.1 Au titre de ce point, le Sous-Groupe a examiné le rapport de la deuxième réunion de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP qui s'est tenue du 23 au 24 Avril 2007 à Dakar (Sénégal) et a avalisé ledit rapport. Le Sous-Groupe a également amendé et adopté vingt (**20**) conclusions de la réunion de l'Equipe de Travail RVSM.

3.2 D'autre part, la Seizième Réunion d'APIRG voudra bien noter qu'à l'occasion de la treizième réunion de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP du **12 au 14 Septembre 2007**, les conclusions formulées par le Sous-Groupe ATS/AIS/SAR concernant le système RVSM avaient été examinées, modifiées et adoptées. Les conclusions 13/7, 13/12, 13/13, 13/14 et 13/15 (reproduites ci-après) doivent être examinées dans le cadre de la réunion APIRG/16.

### **Conclusion 13/7 – Dossier relatif à la sécurité du Système RVSM en tant que préalable à la mise en œuvre dudit système**

**Il est conclu qu'après la soumission à l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP, pour examen, du dossier relatif à la sécurité du système RVSM comme préalable à la mise en oeuvre du dossier PISC, la date à laquelle le dossier pourrait être porté à l'attention de la Commission de Navigation Aérienne (ANC) de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) sera fixée au 31 Mars 2008.**

### **Conclusion 13/12 : Mise en œuvre du Système RVSM dans la Région AFI – Financement**

Il est conclu que les compagnies aériennes membres de l'IATA, dans la limite des crédits disponibles, continuent d'assurer le financement requis pour soutenir les projets spécifiques relatifs à la mise en œuvre du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) en vue d'améliorer la sécurité et l'économie du trafic aérien dans la région Afrique et Océan Indien (AFI) et que l'Equipe de Travail RVSM/RNAV /RNP soit tenue informée de la situation.

#### **Conclusion 13/13 – Stratégie et Plan d'Action RVSM pour la Région AFI**

**Il est conclu que la stratégie et le plan d'action relatifs au minimum de séparation verticale réduit (RVSM) dont fait l'objet l'Appendice B ci-joint soient transmis aux Etats pour les besoins de l'assurance-qualité.**

#### **Conclusion 13/14 – Méthode alternative d'atteindre le niveau de sécurité visé TLS)**

Il est conclu 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 seraient, par la suite, portés à l'attention de la prochaine réunion de l'APIRG pour considération.

#### **Conclusion 13/15 – Date-butoir de mise en œuvre du Système RVSM dans la Région AFI**

**Il est conclu que la date de mise en oeuvre du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) soit fixée à la date cible du 25 Septembre 2008 compte tenu de:**

- i) l'exécution des activités indiquées dans la stratégie et le plan d'action du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) pour la Région Afrique et Océan Indien (AFI);
- ii) l'approbation, **pour le mois de Février 2007**, par la Commission de Navigation Aérienne de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), de la proposition d'amendement des Procédures Complémentaires Régionales (Doc 7030/4) relatives à la mise en oeuvre du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) dans la Région Afrique et Océan Indien (AFI);
- iii) du projet de conclusion 13/14 de la treizième réunion de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP où il est proposé une méthodologie alternative pour atteindre un niveau de sécurité visé (TLS) ; et ;
- iv) la considération des résultats de la seconde analyse du risque de collision (CRA) réalisée par le Groupe des consultants ALTRAN de la NLR qui ont indiqué la possibilité d'une amélioration progressive en ce qui concerne le niveau de sécurité visé (TLS) ( à partir de la valeur de **63x10<sup>-9</sup> jusqu'à 15x10<sup>-9</sup> pouvant atteindre la valeur de 5x10<sup>-9</sup>**) d'une part et, d'autre part, au vu des résultats de l'étude du dossier PISC.

#### **4. Examen des Rapports de la Quatrième Réunion de l'Equipe de Travail sur les Services AIS (AIS/MAP/TF/4) et de la Deuxième Réunion du Groupe d'études sur le système de données AFI-CAD**

4.1 Dans le cadre de ce point de l'ordre du jour, le Sous-Groupe a examiné le rapport de la quatrième réunion de l'Equipe de Travail sur l'automatisation des services AIS/MAP qui s'est tenue du 18 au 19 Avril 2007 à Dakar, Sénégal. La réunion du Sous-Groupe a également noté que le développement du Programme de données AIS centralisées pour la région Afrique et Océan Indien (**AFI-CAD**) permettra de mettre en œuvre et de démarrer l'opération d'une base de données de référence des informations aéronautiques de qualité émanant de la région Afrique et Océan Indien (AFI) à l'usage de la communauté aéronautique en général. La neuvième réunion du Sous-Groupe a alors adopté les projets de conclusions 9/9 à 9/14 et a estimé que les conclusions 9/11, 9/12 et 9/14 présentent une importance particulière pour l'APIRG.

#### **Rapport de l'Equipe de Travail AIS sur l'étude réalisée à propos des données centralisées AFI-CAD**

4.2 Par ailleurs, la réunion voudra bien noter que l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP a tenu deux réunions dans le but de renforcer les objectifs de la Conclusion 15/43 (qui est reproduite ci-après) et a passé en revue les conclusions du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR concernant l'Equipe de Travail sur l'Automatisation AIS, comprenant le Groupe d'études sur la base de données AFI centralisées (AFI-CAD). La neuvième réunion du Sous-Groupe a également amendé, puis adopté et noté les **conclusions 4/1 à 4/15 de l'Equipe de Travail AIS/MAP//TF/4** et a formulé les projets de conclusions **9/11, 9/12 et 9/14** pour considération par l'APIRG. Le contexte et les éléments indicatifs sur l'établissement de la base de données AFI-CAD ainsi que l'Annexe relative aux lignes directrices se trouvent dans l'**Appendice C** de la présente note de travail. En outre, le Groupe d'études, lors de sa deuxième réunion du **3 au 5 Octobre 2007**, a formulé d'autres recommandations relatives aux critères d'évaluation des centres opérationnels AFI-CAD, à l'élaboration d'un système de gestion de la qualité au sein du système AFI-CAD, au besoin pour l'OACI de synchroniser les calendriers préférentiels de développement et de mise en œuvre des données AFI-CAD basées sur la succession des événements, et a développé, par le biais de la coopération **EAD**, le module de formation nécessaire aux Etats membres. Le Groupe d'études AFI-CAD, par la même voie de coopération, a développé des modèles spécimen d'accords portant sur le niveau du service requis pour le système AFI-CAD et les membres de ce dernier.

4.3 La conclusion 15/43 est libellée comme suit :

#### **Conclusion 15/43 – Base de données AIS Centralisées en Région AFI**

Il est conclu que l'IATA, en collaboration avec l'OACI et les prestataires des services de navigation aérienne dans la Région AFI étudient la possibilité de créer une banque de données AIS centralisées pour la Région AFI similaire à la banque de données aéronautiques de la Région EUR et qu'ils la communiquent à l'Equipe de Travail AIS/MAP pour suite à donner.

Le projet de conclusion **16/---** est également développé pour considération d'APIRG :

## **Conclusion 16/...Adoption d'EAD/URS d'Eurocontrol pour application dans la Région AFI**

**Il est conclu que l'APIRG envisage l'adoption du système URS d'EAD d'Eurocontrol pour être employé comme URS dans le système de données AFI – CAD en tenant compte des besoins spécifiques de la Région Afrique et Océan Indien (AFI) ;**

### **5. Examen de la situation de mise en œuvre du service du contrôle régional**

5.1 Au titre de ce point, le Sous-Groupe a examiné les besoins relatifs à la mise en œuvre du service du contrôle régional dans la Région Afrique et Océan Indien (AFI).

5.2 Le Sous-Groupe a rappelé l'énoncé des besoins opérationnels fondamentaux et les critères de planification pour la région AFI qui requièrent qu'un service de contrôle régional soit fourni pour tous les vols IFR le long des routes ATS desservant les vols internationaux, hormis dans les cas où le type et la densité du trafic ne justifient pas la fourniture d'un tel service. L'énoncé exige par ailleurs que le service du contrôle d'approche soit fourni à tous les aérodromes desservant l'aviation internationale et que des régions de contrôle (CTA) soient créées pour couvrir au moins les trajectoires de montée au niveau de croisière des aéronefs au départ et les trajectoires de descente à partir du niveau de croisière des aéronefs à l'arrivée. Au moment de l'examen de l'état de mise en œuvre du service du contrôle régional dans la région AFI, la septième réunion régionale de navigation aérienne (AFI/7) avait élaboré une stratégie de mise en œuvre et cela avait occasionné la formulation de la Recommandation 5/21.

5.3 Le Sous-groupe a ensuite noté avec surprise que le progrès réalisé dans la mise en œuvre du service du contrôle régional au cours des dernières années avait été encourageant. Aussi a-t-il jugé nécessaire de proroger jusqu'au **14 Février 2008** la date limite pour cette mise en œuvre sur les tronçons de route indiquées dans l'**Appendice C** en ce qui concerne les Etats, très peu nombreux d'ailleurs, qui ne l'avaient pas encore fait. Compte tenu de ce qui précède, la conclusion **9/15** avait été formulée.

### **Conclusion 9/15 - Mise en œuvre du service du contrôle de la circulation aérienne (ATC)**

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.

### **6. Examen de l'état de mise en œuvre des infrastructures CNS nécessaires à la mise en œuvre du système RVSM dans la Région AFI**

6.1 Dans le cadre de ce point de l'ordre du jour, la neuvième réunion du Sous-Groupe a souligné que, pour que la fourniture du service du contrôle de la circulation aérienne (ATC) puisse fonctionner efficacement, il s'avérait nécessaire de mettre des infrastructures et installations CNS (Communications, Navigation et Surveillance) à la disposition du personnel

ATC. D'autre part, il a été souligné que le service ATC était une condition préalable à la mise en œuvre du minimum de séparation verticale réduit (RVSM). Compte tenu des considérations ci-dessus, le projet de conclusion 9/16 a été adopté et formulé:

**Conclusion 9/16 - Mise en place de l'infrastructure CNS requise pour renforcer la mise en œuvre du RVSM dans la Région AFI**

**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 œuvre des infrastructures nécessaires au renforcement du système CNS, à savoir : les circuits ATS/DS, les fréquences AMS, et les aides à la navigation appropriées.**

**7. Examen du réseau de routes ATS**

7.1 Sous ce chapitre, le Sous-groupe a examiné de manière approfondie l'état de mise en œuvre du réseau des routes ATS de base, y compris les routes RNAV, contenues dans le Plan AFI de navigation aérienne (Doc. 7474/27), Tableau ATS1, Cartes ATS2 et ATS3 en vue : :

- a) de cerner les besoins en routes supplémentaires ;
- b) d'identifier les tronçons de route dont il faut modifier le tracé;
- c) d'identifier les routes à supprimer du Plan de Navigation Aérienne;
- d) d'identifier les routes non-mises en œuvre et de fixer une date butoir pour la mise en œuvre des routes en question.

7.2 Le Sous-groupe a aussi établi un calendrier de mise en œuvre pour toutes les routes ATS qui ne l'ont pas encore été et est convenu qu'il soit demandé aux Etats concernés de procéder à la mise en œuvre de tous les tronçons de routes identifiés en **Appendice C** ci-joint avant la date limite du **14 Février 2008**.(voir paragraphe 6.1 ci-dessus).

**8. Examen de l'état de mise en œuvre des dispositions de l'OACI en matière SAR**

8.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Sous-groupe a examiné l'état de mise en œuvre des dispositions de l'OACI qui régissent les services de recherches et sauvetage. Il a noté avec préoccupation qu'un certain nombre d'entre elles n'ont pas encore été mises en œuvre et sont restées comme telles pendant plusieurs décennies. La réunion a exprimé la position selon laquelle il fallait maintenant sensibiliser les quelques Etats concernés à la nécessité de prendre d'urgence les mesures correctives qui s'imposent. Aussi, le Sous-Groupe était d'avis que l'OACI devrait fournir une assistance pour améliorer la situation des services de recherches et sauvetage (SAR) dans la Région.

8.2 Tout particulièrement, il a été souligné que l'absence d'accords de coopération SAR et d'une législation appropriée constituent de graves carences dans le domaine SAR.

8.3 Le Sous-groupe a souligné par ailleurs que la CAFAC avait continué de prêter assistance aux Etats de la Région, notamment dans l'amélioration de leurs services de recherches et sauvetage (SAR) et a insisté auprès des Etats AFI pour qu'ils continuent sans cesse d'appuyer les initiatives SAR de la CAFAC.

8.4 A la lumière de ce qui précède, le Sous-Groupe a estimé que le projet de conclusion 9/1 comptait parmi les conclusions toujours en vigueur qu'il fallait porter à l'attention de l'APIRG.:

## **9. Examen des problèmes particuliers de planification et de mise en oeuvre et des carences dans le domaine de la navigation aérienne**

9.1 En se servant de la méthodologie approuvée, le Sous-groupe a mis à jour la liste des carences relevées dans les domaines ATS, AIS/MAP et SAR (cf **Appendice D**) et a formulé le projet de conclusion 9/19.

### **Conclusion 9/19 – Considération des problèmes spécifiques de planification et de mise en oeuvre dans le domaine de la navigation aérienne de la région AFI**

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,

- a) 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 ;
- b) la question soit suivie de très près et régulièrement par les Bureaux Régionaux de l'OACI ;

**les résultats soient portés à l'attention d'APIRG.**

## **10. Mesure à prendre**

**10.1** Il est demandé à l'APIRG de bien vouloir:

- a) prendre note du rapport de la neuvième réunion du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR;
- b) prendre des mesures appropriées aux projets de conclusions de la neuvième réunion du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR ainsi qu'à celles émanant de la deuxième réunion **AFI-CAD**, qui sont indiquées dans la présente note de travail;
- c) examiner le calendrier établi pour l'élaboration et la mise en oeuvre des données AFI-CAD conformément à l'Annexe de l'Addendum de la présente note de travail ;
- d) insister auprès des Etats concernés pour qu'ils puissent prendre les mesures nécessaires à éliminer les carences identifiées dans les domaines ATS, AIS/MAP et SAR et qui figurent dans l'**Appendice D** ci-contre ;
- e) approuver le futur programme de travail du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR qui est reproduit dans l' **Appendice E** ci-joint.

**Pièces jointes:**

- **Appendice A** – Projets de conclusions pour considération d’APIRG/16;
- **Appendice B** – Stratégie et plan d’action RVSM;
- **Appendice C** –Routes ATS non-mises en oeuvre;
- **Appendice D** – Listes des carences dans les domaines ATS, AIS/MAP et SAR;
- **Appendice E** – Futur programme de Travail du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR

-----



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

Numéro	Conclusion
<p><b>Conclusion 9/1:</b></p>	<p><b>Suivi des Conclusions et Décisions d’APIRG/15</b></p> <p>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>
<p><b>Conclusion 9/2:</b></p>	<p><b>Manuel d’exploitation FANS-1/A applicable dans la Région AFI</b></p> <p><b>Il est conclu que :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) le Manuel d’exploitation FANS-1/A qui constitue l’Appendice Bde ce document devrait être applicable dans la région AFI; et</li> <li>b) que sa gestion devrait être effectuée par l’Afrique du Sud.</li> </ul>
<p><b>Conclusion 9/3:</b></p>	<p><b>Date limite pour la Mise en œuvre du RVSM dans la Région AFI</b></p> <p><b>Il est conclu que :</b></p> <p>a) la date et l’heure effectives de mise en œuvre 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 œuvre 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>
<p><b>Conclusion 9/4:</b></p>	<p><b>Achèvement et Signature des Plans Nationaux de Sécurité</b></p> <p>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</p>

Numéro	Conclusion
	Togo.
<b>Conclusion 9/5:</b>	<p><b>Mise en œuvre du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) dans la Région AFI – Financement</b></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 œuvre 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>
<b>Conclusion 9/6:</b>	<p><b>Amendement des Procédures Complémentaires Régionales (Doc 7030/4)</b></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>
<b>Conclusion 9/7:</b>	<p><b>Stratégie et Plan d’Action du RVSM AFI</b></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>
<b>Conclusion 9/8:</b>	<p><b>Problème de réception des plans de vol</b></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 <b>1 Août 2007</b>.</p>
<b>Conclusion 9/9:</b>	<p><b>Qualité, ure et Statut Professionnel du Personnel AIS</b></p> <p>Il est conclu que les Etats devraient adopter des mesures nécessaires pour s’assurer que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>le service AIS/MAP soit accordé un statut à la hauteur des développements technologiques qui exigent un personnel qualifié ;</li> <li>le personnel recruté pour la fonction AIS ou MAP bénéficie de la formation professionnelle et technique appropriée ;</li> <li>ledit personnel doit être doté d’un statut professionnel égal à celui des autres membres du personnel des services de la navigation aérienne ;</li> <li>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).</li> </ul>

Numéro	Conclusion
<b>Conclusion 9/10:</b>	<p><b>Lignes directrices requises pour la formation du Personnel AIS/MAP</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>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>
<b>Conclusion 9/11:</b>	<p><b>Adoption du Cadre et des éléments indicatifs relatifs à l'établissement du système de données AFI-CAD</b></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>
<b>Conclusion 9/12:</b>	<p><b>Développement d'un modèle de businesss et financier AFI-CAD</b></p> <p>Il est conclu que le Groupe d'étude entreprenne de développer un modèle de busiess et un modèle financier pour le système de données AFI – CAD.</p>
<b>Conclusion 9/13:</b>	<p><b>Séminaires et Ateliers sur la fourniture des données digitales électroniques en rapport avec le relief et les obstacles</b></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 <b>31 Décembre 2007</b>.</p>
<b>Conclusion 9/14:</b>	<p><b>Qualité de membre de l'Equipe de Travail AIS/MAP pour la FIR Roberts et le Sénégal</b></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>
<b>Conclusion 9/15:</b>	<p><b>Mise en œuvre du service du contrôle de la circulation aérienne (ATC)</b></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
<b>Conclusion 9/16:</b>	<p><b>Mise en place de l'infrastructure CNS requise pour renforcer la mise en œuvre du RVSM dans la Région AFI</b></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 œuvre 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>
<b>Conclusion 9/17:</b>	<p><b>Mise en place des routes ATS non-mises en œuvre, y compris les routes RNAV et le service ATC</b></p> <p>Il est conclu que les Etats concernés devraient mettre en œuvre 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 œuvre du système RVSM) le plus tôt possible avant la date AIRAC du <b>25 Octobre 2007</b>.</p>
<b>Conclusion 9/18:</b>	<p><b>Amendements conséquents du Plan de Navigation Aérienne de la Région AFI (Do 7474/27, Tableau ATS 1)</b></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>
<b>Conclusion 9/19:</b>	<p><b>Considération des problèmes spécifiques de planification et de mise en œuvre dans le domaine de la navigation aérienne de la région AFI</b></p> <p>Il est conclu que, vu l'impact négatif de mise en œuvre 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>
<b>Conclusion 9/20:</b>	<p><b>Nouvelle Désignation de l'actuel Sous-Groupe ATM</b></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>
<b>Décision 9/1:</b>	<p><b>Méthode alternative d'atteindre un niveau de sécurité visé (TLS)</b></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</p>

<b>Numéro</b>	<b>Conclusion</b>
	(équipe chargée de la gestion du projet au sein de l'Equipe de Travail RVSM/RNAV/RNP) concomittamment avec les résultats du programme PISC (étude du dossier relatif à la sécurité du système RVSM comme condition requise préalable à la mise en œuvre 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.
<b>Décision 9/2:</b>	<p data-bbox="370 445 1008 480"><b>Date cible de mise en œuvre du système RVSM</b></p> <p data-bbox="370 516 1544 657">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 œuvre du système RVSM et en informe l'APIG comme il convient.</p>

-----

**PLAN D'ACTION POUR LA MISE EN OEUVRE DU  
MINIMUM DE SEPARATION VERTICALE REDUIT DANS  
LA REGION AFRIQUE- OCEAN INDIEN**

**SEPTEMBRE 2007**

**Préparé par le Secrétaire de l'Equipe de travail sur le RVSM**

**PLAN D' ACTION POUR LA MISE EN OEUVRE DU RVSM AFI**

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
<b>Gestion de Programme</b>					
1	Convenir de la structure du Groupe de Travail pour permettre une prise en charge efficace des tâches techniques spécialisées	21/11/03	Action accomplie	Equipe de soutien du Secrétariat : Afrique du Sud, ASECNA, IATA, Kenya, Nigeria, Tunisie.	Tâche achevée le 21-11-03
2	Rapport du Projet Spécial de Mise en oeuvre (SIP) du RVSM	21/11/03	Action accomplie	RVSM/TF2	Tâche achevée le 21-11-03
3	Deuxième réunion de l'Equipe de travail sur le RVSM/RNAV/RNP ( TF/2 )	21/11/03	Action accomplie	RVSM/TF2	Achevé le 21-11-03
4	Identifier les ressources pour accomplir les tâches techniques spécialisées	21/11/03	Action accomplie	RVSM/TF2	Achevé le 21-11-03
5	Rechercher les méthodes pour financer toute assistance extérieure requise.	31/03/04	Action accomplie	OACI/IATA	Aborder la question de financement à venir selon le besoin et le moment
6	Finaliser la Stratégie/Plan d'action de mise en oeuvre du RVSM.	31/12/03	Action accomplie	OACI	Plan sorti le 5/12/03
7	Faire circuler la Stratégie et le plan d'action pour la mise en oeuvre du RVSM auprès des Etats pour commentaires.	5/1/04	Action accomplie	OACI	Plan sorti le 5/12/03
8	a) Proposition d'Amendement du Doc 7030 b) Faire circuler la proposition auprès des Etats c) Approbation de l'ANC	01/6/04 15/6/04 May 2006	Action accomplie Action accomplie En cours	OACI OACI OACI	Approuvé en juin 2007
9	Commentaires des Etats sur le Plan d'action et la Stratégie de mise en oeuvre du RVSM	31-3-04	Action accomplie		
10	Site web régional des informations sur le RVSM régional.	31/03/04	Action accomplie		<a href="http://www.icao.int/esaf/RVSM">www.icao.int/esaf/RVSM</a>
11	Séminaire RVSM + Troisième réunion de	19-22/04/04	Action accomplie		

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
	l'Equipe de travail du RVSM (ITF/3)				
12	Séminaire RVSM + Quatrième réunion de l'Equipe de travail du RVSM (TF/4)	26-30/07/04	Action accomplie		
13	Coordination et harmonisation des procédures avec les Régions adjacentes.	En cours	En cours	OACI et RMA AFI	Contacts continus.
14	Publication d'AIC par les Etats pour notifier leur intention de mettre en œuvre le RVSM.	octobre 05		OACI/Etats	Contacts continus.
15	Déterminer la date cible AIRAC de mise en oeuvre (Supplément AIP à publier)	A déterminer		OACI/Etats	Révisée à chaque réunion de l'Equipe de travail.
16	Rapports sur l'état de mise en oeuvre du RVSM régional.	En cours	En cours	OACI	Rapports mensuels sur le site web
17	Evaluation de l'état de préparation des Etats	octobre 2006	En cours	OACI	Révisée à chaque réunion de l'Equipe de travail.
18	Cinquième réunion de l'Equipe de travail du RVSM (TF/5)	15-16/11/04	Action accomplie		
19	Sixième réunion de l'Equipe de travail du RVSM (AR TF/6)	25-27/05/05	Action accomplie		
20	Septième réunion de l'Equipe de travail du RVSM (AR TF/7) ATS/AIS/SAR/SG/8	8-9/08/05 10-12/08/05	Action accomplie Action accomplie		
21	Huitième réunion de l'Equipe de travail du RVSM (AR TF/8)+ Séminaire RVSM	10-14 octobre 2005	Action accomplie		
22	Neuvième réunion de l'Equipe de travail du RVSM (AR TF/9)	avril 2006	Action accomplie		
23	Dixième réunion de l'Equipe de travail du RVSM (AR TF/10) et la réunion sur la décision de mise en œuvre ou pas (GO/no GO) du RVSM.	Juin 2006	Action accomplie		
24	Publication du NOTAM déclencheur	A déterminer	En cours	Etats	Informers les Etats de la date
25	Elaborer un plan de passage au RVSM (SWOP)	octobre 06	Action accomplie	Etats	SWOP transmis aux Etats
26	Onzième réunion de l'Equipe de travail du RVSM	30/11 1/12/06	Action accomplie		
27	Douzième réunion de l'Equipe de travail du RVSM	23-24 avril 2007	Action accomplie		



ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
28	Treizième réunion de l'Equipe de travail du RVSM	12-14 septembre 2007	Action accomplie		
29	Quatorzième réunion de l'Equipe de travail du RVSM	Avril 2008		OACI/Etats	
30	Quinzième réunion de l'Equipe de travail du RVSM		août 2008	OACI/Etats	
<b>Navigabilité et exploitation des aéronefs</b>					
31	Guide de Navigabilité/exploitation régionale RVSM	21/11/03	Action accomplie		
32	Développer des directives régionales pour la formation des pilotes sur le RVSM.	30/04/04	Action accomplie	IATA	Transmis aux Etats pour attribution
33	Fournir des directives spécifiques pour la formation des pilotes en RVSM aux Etats spécifiques.	30/07/06	Action accomplie		Transmis aux Etats pour attribution
34	Directives de processus d'homologation d'exploitation des aéronefs	En cours	En cours	OACI/ Etats	
35	Examen d'homologation d'aéronefs RVSM	En cours	En cours	OACI/ Etats	Continu et révisé à chaque réunion de l'Equipe de travail.
36	Assurer le processus d'homologation des aéronefs/exploitants	En cours	En cours	OACI/ARMA	Révisé à chaque réunion de l'Equipe de travail.
37	Séminaire sur la Navigabilité/l'Exploitation	Nov. 2006	Action accomplie	OACI	Séminaire coordonné avec l'OACI.
<b>Gestion du Trafic aérien (ATM)</b>					
38	Plan national RVSM	31/03/04	En cours	Etats, OACI	4 Etats n'ont pas signé leurs Plans jusqu'au 31 octobre 2007
39	Panel de validation du Plan national de sécurité	Mars 2006	Action accomplie	NSPVP	Validations futures par OACI/ARMA

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
40	Examen des rapports des Equipes de travail par la Quinzième réunion d'APIRG (APIRG/15)	25-30/9/05	Action accomplie		
41	Manuel régional d'OPS et d'ATC	avril 2006	Action accomplie	Etats	Manuel à incorporer dans le Document national.
42	Déterminer les limites de l'espace aérien RVSM	30/06/04	Action accomplie	Etats/OACI	
43	Programme et Directives régionaux de formation en ATC.	juillet 2006	Action accomplie	ASECNA/ATNS	Institutions de formation à incorporer les éléments mentionnés par le PISC.
44	Lettres d'Accord/de Procédure (LoA/LoP)	3 mois avant passage	En cours	Etats	Les Etats doivent incorporer les procédures RVSM
45	Coordination civile/militaire	Continu	En cours	Etats	Dans le Plan National de Sécurité
46	Matière de réglementation nationale du RVSM	octobre 06	En cours	Etats	Inclus dans le Plan national de sécurité et sont dans les et l'AIP LoA/LoP
47	Collecter les données météo et turbulence pour analyse	En cours	En cours	ARMA, OACI/Etats	Doit être collationné par ARMA
<b>Assurance de sécurité RVSM</b>					
48	L'Etat examine la mise en œuvre de l'infrastructure CNS pour supporter les dispositions pour les services ATC dans l'espace aérien RVSM AFI	décembre 2007	En cours	Tous les Etats	Révisé à chaque réunion de l'Equipe de travail.
49	Examen des dispositions du service ATC dans l'espace aérien RVSM	décembre 2007	En cours	Tous les Etats/OACI	Révisé à chaque réunion de l'Equipe de travail.
50	Conduire une collecte de données et compiler l'état de préparation	En cours	En cours	ARMA/Etats	Les Etats de continuer à fournir les données d'évaluation comme exigé par ARMA pour supporter les évaluations de sécurité.
51	Développer une politique de sécurité RVSM AFI	30/06/04	Action accomplie	Etats	Les Etats de s'assurer de la publication

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
52	a) Soumettre le NSP final après les commentaires de validation qui ont été pris en compte b) Conduire des ateliers de travail sur le NSP assurés par des experts ATC. c) Une fois que les NSP sont mis en œuvre, les DAC doivent confirmer les données de préparation de l'Etat d) mettre à jour le document de préparation de l'Etat	Octobre 06	Action accomplie	Etats	4 Etats n'ont pas encore finalisé leur NSP à la date du 31 octobre 2007
		Juillet 05	Action accomplie		
		En relation avec la situation de mise en œuvre de l'Etat	En cours	Etats	Révisé à chaque réunion de l'Equipe de travail.
		Octobre 06	En cours	OACI	TF/13 à suivre la progressio
53	Evaluation du danger fonctionnel RVSM (FHA)	4-8/04/05	Action accomplie		
54	Valider l'évaluation du danger fonctionnel RVSM	31/05/05	Action accomplie		
55	Deuxième évaluation du risque de collision RVSM		Action accomplie	ARMA/OACI/consultant	
56	Valider l'évaluation du risque de collision	Août 2007	Action accomplie	Approuvé par TF/13	Approuvé pour être soumis à APIRG
57	Troisième évaluation du risque de collision RVSM	janvier 2008	En cours	ARMA/OACI/consultant	
58	Cas de sécurité avant mise en œuvre RVSM	septembre 2007	Action accomplie	ARMA/OACI/consultants	Révisé par TF/13 et adopté pour être soumis à APIRG/16
59	Cas de sécurité avant mise en œuvre RVSM : ANC	février/mars 2008	Finalisation du doc. PISC 31 janvier 2008		Le PISC doit être transmis à ANC pour approbation en février 2008
60	Date de mise en œuvre du RVSM	25 septembre 2008	25 septembre 2008	Etats/OACI	25 septembre 2008
61	Rapport d'incident amélioré et enquête pour	Avec effet	En cours	Etats	Les Etats doivent fournir les

ID	Description	Date Cible	Statut	Resources	Observations
	réduire les taux d'incident pour supporter les résultats positifs du CRA	immédiat			relevés d'incidents et des actions curatives pour l'évaluation de la sécurité.
<b>Agence de surveillance</b>					
62	Evaluer les options pour établir le RMA AFI	21/11/03	Action accomplie		
63	Identifier une RMA AFI	21/11/03	Action accomplie		
64	Etablir une RMA AFI	31/03/04	Action accomplie		
65	Valider le Model de préparation des Etats	15/11/04	Action accomplie		
<b>Cas de sécurité après mise en œuvre (POSC)</b>					
66	Collecte continue de données à soumettre à ARMA	Mensuel	En cours	Etats	Collecte continue de données après mise en oeuvre
67	Evaluer le système de sécurité après mise en oeuvre	6, 12 et 24 mois	A déterminer	ARMA/OACI	Conforme à la politique AFI
68	Surveiller le système de sécurité dans les Régions adjacentes	Continu	En cours	ARMA/OACI	

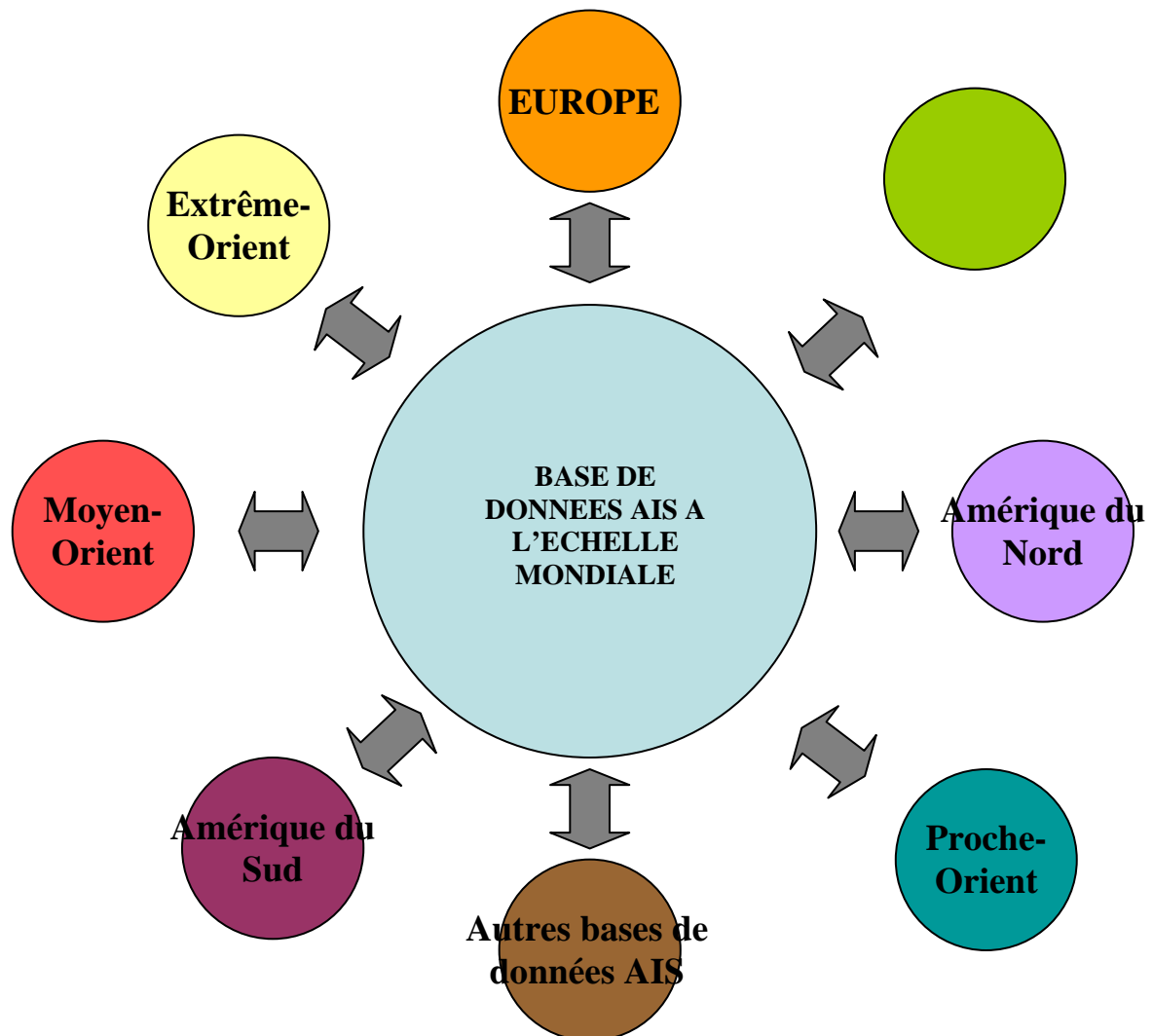
-----



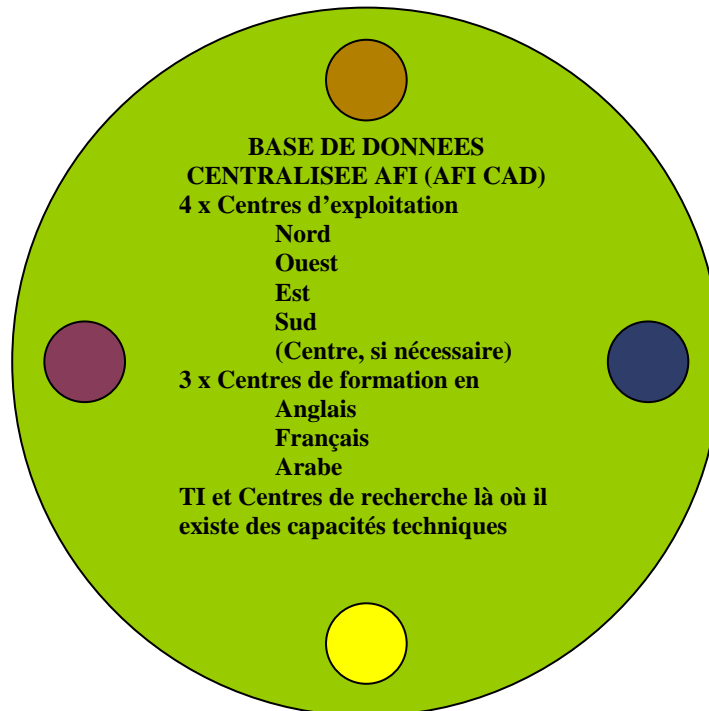
# **CADRE ET ELEMENTS INDICATIFS POUR LA CREATION D'UNE BANQUE DE DONNEES AIS POUR LA REGION AFI (AFI-CAD)**

**CADRE ET ELEMENTS INDICATIFS POUR LA CREATION D'UNE  
BANQUE DE DONNEES AIS POUR LA REGION AFI (AFI CAD)**

1. Etat actuel de l' AIS
  - a. Infrastructure
  - b. Produits
  - c. Ressources Humaines
    - i. Aptitudes, Compétences & Qualifications
  - d. Exigences actuelles de la communauté ATM
2. Concept mondial (aperçu général)
  - a. Base de données AIS à l'échelle mondiale



b. Base de données AIS de la région AFI



c. Centres d'exploitation

- i. Toutes les images reflet de l'un l'autre
- ii. Toutes contiennent la base de données AIS centralisée intégrale (AFI CAD)
- iii. Les centres d'exploitation peuvent se remplacer en cas de besoin.
- iv. Les centres d'exploitation communiquent continuellement entre eux, actualisant les bases de données de chacun de ces centres selon les modifications apportées par les centres d'exploitation (en utilisant éventuellement le meilleur moyen de communication).
- v. Les pays d'une région donnée communiquent leurs données et accèdent à AFI CAD via leurs centres d'exploitation (réseaux locaux de communication à utiliser)
- vi. Chaque région est chargée du maintien des données régionales au niveau d'AFI CAD.
- vii. Pourquoi quatre centres d'exploitation régionaux ? :
  1. Distances géographiques

2. Réseaux de communication
3. Infrastructures communes
4. Accords/arrangements de travail en cours
5. Intérêts communs
6. Aptitude à prêter assistance au plan régional
7. Redondance / Intégrité du service

Note: Il est nécessaire de réaliser une étude tendant à déterminer le besoin ou non d'un cinquième centre d'exploitation pour la Région Centre.

### 3. Questions de management

#### a. Exigences d'ordre juridique

- i. Accords formels avec l'Etat (institutionnel) : Consulter le Conseiller juridique à ce sujet. S'il n'y a pas eu d'accord formel entre l'Agence désignée et les Etats pris individuellement ou groupe d'Etats, il faudrait en conclure un.
- ii. Accord sur le niveau de services : il faudrait conclure des accords sur le niveau des services entre les Etats et groupes d'Etats.
- iii. Accords inter-Etats : Ce type d'accords mérite d'être conclus pour s'assurer que les niveaux cibles de prestation de services au sein du groupe d'Etats ont été atteints.
- iv. Contrat de prestataires de services : Le groupe d'étude prend pour acquis que l'Agence désignée a la compétence juridique pour agir en tant qu'autorité de coordination du cadre AFI CAD et utilise un contrat de prestataire de services déterminant l'étendue et les niveaux cibles de performances à atteindre.

#### b. Responsabilités étatiques

- i. Applicabilité : Les accords conclus au titre de la participation à AFI CAD doivent être applicables pour assurer que les niveaux cibles de l'intégrité des données d'origine et le soutien aux services sont assurés.



- ii. Les Etats qui ne peuvent pas s'y conformer : Un mécanisme doit être mis en place en vertu duquel les Etats qui ne peuvent pas s'y conformer sont encouragés à être partie prenante à AFI CAD et bénéficient d'une assistance pour atteindre ou maintenir les normes requises. Cela peut se faire sur une base régionale ou par voie d'accords inter-Etats.
  - iii. Etats non conformes : Procédures destinées aux Etats qui ont signé un accord pour devenir membres de AFI CAD et qui refusent de se conformer aux normes. Il faudra mettre en place de telles procédures.
  - iv. Obligations financières : Les contributions financières pour la création, le maintien et le développement d'AFI CAD doivent être déterminées dans tous les accords d'adhésion à AFI CAD. Cet engagement doit être respecté par les Etats membres pour toute viabilité future d'AFI CAD.
  - v. Ressources humaines : Les niveaux cibles de la fourniture de services et les exigences connexes en matière de ressources humaines (aptitudes, compétences et qualifications) doivent être définies et être d'application aux termes de ces accords.
  - vi. Infrastructures : Les niveaux cibles de la fourniture des services d'infrastructures et le soutien des Etats (disposition sur la garantie de sécurité) doivent être arrêtés et être applicables aux termes de ces accords.
- c. Prestataires de services : La manière dont un prestataire de services intervient dans la fourniture du service AFI CAD gagnerait à être analysée et il faudrait évaluer divers modèles d'affaires pour déterminer le modèle le plus sûr, le plus rentable, le plus fiable et le plus durable devant être adopté. Ces modèles doivent être évalués pour recommander le plus approprié, pour adoption. Ceci doit inclure au moins les modèles ci-après :
- i. L'Agence créant une filiale pour assurer ce service.
  - ii. Création d'un consortium détenu par les Etats AFI, éventuellement en coopération avec un partenaire extérieur (par exemple : la banque de données AIS d'Europe).
  - iii. Une société extérieure en tant que prestataire de services (par exemple : Groupe AIS européen).

d. Exigences du fournisseur de données

- i. Format des données : Le format de données devant être utilisés dans AFI CAD doit être déterminé et accepté par tous les Etats membres. Ce format doit être défini (par exemple : le format d'Eurocontrol) et doit être applicable en vertu des accords conclus entre l'Agence et les Etats membres ou entre le prestataire de services d'AFI CAD et les Etats.
- ii. Besoins de données des Etats : Le besoin minimal de données pour AFI CAD (exemple IAIP) devra être défini dans le cadre d'accords. Tout autre besoin supplémentaire (par exemple : obstacle, relief, etc.) devra également être pris en compte, éventuellement de façon graduelle.
- iii. Données requises non disponibles : Si les données requises ne sont pas disponibles, ou si elles ne sont pas disponibles dans un Etat donné dans le format requis, il faudrait arrêter une procédure quant à savoir qui sera chargé de l'acquisition et du maintien de ces données, comment cela sera assuré et à qui appartiendront alors ces données.

e. Utilisateurs des données

- i. Besoins d'usage interne (Etats/Consortium) : Les Etats contractants et les Groupes d'Etats devront accéder gratuitement à AFI CAD.
- ii. Clientèle externe : Les besoins de la clientèle externe doivent être pris en compte afin de l'encourager à utiliser et payer les services fournis par AFI CAD. Ces besoins ne se limitent pas à la communauté aéronautique.

f. Fonctionnalité technique

- i. Matériel et Installations : La manière de fournir le matériel et les installations par les Etats ou le prestataire de services doit être définie et consignée dans les accords entre membres d'AFI CAD. Ceci inclut notamment :
  1. L'emplacement
  2. Le soutien technique
  3. L'interopérabilité du système/réseau

4. Les projets de croissance/projet d'augmentation de la capacité

5. Installations de sauvegarde et matériel

ii. Logiciel : Les logiciels utilisés par AFI CAD doivent être agréés par les membres d'AFI CAD, d'une part, et le prestataire de services d'autre pour assurer la compatibilité et l'uniformité. Cela comprend notamment :

1. Le logiciel devant être utilisé (par exemple : un système UNIX avec une base de données ORACLE ou SQL selon le modèle européen).
2. Les modèles d'échange à utiliser (par exemple : AIXM)

Note : Pour le logiciel utilisé par la Douane, les interfaces, les convertisseurs seront requis et les Etats concernés seront chargés de les fournir et de les financer.

iii. Ressources humaines : Les ressources humaines de chaque Etat membre d'AFI CAD et du prestataire de services doivent être définies dans le cadre d'accords d'adhésion pour s'assurer que les niveaux cibles du format de données convenu seront atteints. Cela comprend notamment :

1. Qualifications & Formation
2. Normes de qualifications et de formation
3. Aptitudes disponibles
4. Compétences avérées
5. Aptitudes, compétences et qualifications requises pour les postes.

iv. Infrastructures : Fourniture d'infrastructures pour assurer l'efficacité opérationnelle d'AFI CAD par les Etats membres et les prestataires de services, au sujet notamment :

1. Des communications
2. Alimentation électrique non interrompue
3. Aptitudes techniques opérationnelles
4. Centres de formation technique

5. Garanties de sécurité (physique et financière)
6. Soutien technique.

g. Fonctionnalité opérationnelle de l'AIS :

- i. Mise en œuvre : Une planification détaillée de la manière dont l'AFI CAD sera mise en œuvre, y compris les échéances, les responsabilités et la chaîne hiérarchique doit être consignée dans les accords conclus entre les Etats membres d'AFI CAD et le prestataire de services. Cette planification doit prendre en compte ce qui suit :
  1. Mise en oeuvre graduelle : Au départ, seront utilisés des centres opérationnels/Etats pilotes. D'autres centres opérationnels (Etats membres) s'y ajouteront jusqu'à ce que les Etats AFI en deviennent membres.
  2. Plans de transition : Les plans de transition doivent être élaborés afin d'intégrer les données étatiques dans AFI CAD.
    - i. Formats de données étatiques / Assurance Qualité: Les formats de données et la méthodologie visant l'assurance qualité des données fournies par les Etats doivent être arrêtés et acceptés, puis mis en œuvre par les Etats avant leur intégration AFI CAD.
    - ii. Harmonisation des données / Résolution des conflits: Les procédures sur l'harmonisation des données et la résolution des conflits doivent être élaborées, convenues et mises en œuvre par les Etats et le prestataire de services avant l'adhésion des Etats à AFI CAD.
    - iii. Niveaux cibles de la fourniture des services : Des niveaux cibles de la fourniture des services par les Etats et le prestataire de services doivent être convenus et mis en œuvre avant toute adhésion à AFI CAD.

- iv. Gestion d'imprévus d'affaires : Les plans de gestion d'imprévus d'affaires doivent être conçus et les responsabilités des Etats et du prestataire de services doivent être établies dans le cadre de ces plans.
- v. Contrôle opérationnel, Responsabilité : Le contrôle opérationnel et la responsabilité d'AFI CAD et des données qu'elle contient doivent être établis dans tous les accords entre l'Agence, les Etats et le prestataire de services.
- vi. Système de gestion de la sécurité : Un système de gestion de la sécurité doit être instauré par tous les Etats fournissant des données ainsi que le prestataire de services en vue d'une intégrité continue des données fournies par AFI CAD.

h. Services AIS fournis par l'Etat : Les services AIS fournis par chaque Etat membre d'AFI CAD utilisant les données de ladite banque doivent être définis et convenus par l'Etat et le prestataire de services/agence. Cela peut comporter les services ci-après :

- i. IAIP
- ii. Obstacles
- iii. Relief
- iv. Services aéroportuaires
- v. Autres services.

i. Ressources humaines AIS des Etats : La fourniture par les Etats de ressources humaines en matière AIS pour l'atteinte des niveaux cibles de services par les Etats membres d'AFI CAD doit être incluse dans les accords d'adhésion à AFI CAD. Il s'agit notamment des :

- i. Effectifs AIS et les niveaux de dotation en personnel
- ii. Aptitudes, Compétences et qualifications du personnel AIS
- iii. Plans de perfectionnement du personnel AIS
- iv. Niveaux cibles de la fourniture de services AIS.

j. Développement futur : Il faudra toujours chercher à améliorer AFI CAD pour les besoins de conformité aux exigences des partenaires ci-après :

i. Recherche et Développement

- 1 Conformité avec les spécifications futures de l'OACI.
- 2 Développement de la base de données
- 3 Exigences d'interopérabilité de la base de données
- 4 Technologies futures
- 5 Exigences futures des utilisateurs.

ii. Mise en oeuvre

1. Projets futurs de transition et de développement
2. Futurs coûts-avantages

**ELEMENTS INDICATIFS POUR LA CREATION D'UNE BANQUE  
DE DONNEES AIS POUR LA REGION AFI (AFI-CAD)**

Les éléments indicatifs pour la création d'AFI CAD sont tirés des recommandations de la première réunion du Groupe d'étude sur AFI CAD. Ils ont été par la suite adoptés par la 4<sup>ème</sup> réunion de l'Equipe de Travail AFI AIS/MAP sous forme de projet de conclusions. Par conséquent, ces éléments indicatifs sont présentés ici dans 10 recommandations annexées au Cadre en tant qu'exigences pour la création d'AFI CAD.

<b>Recommandation 1:</b>	<b>Critères de base</b>  La quatrième réunion de l'Equipe de Travail AIS/MAP a conclu : a) que la fourniture du service soit assurée par voie de sous-traitance ou non :  i. Le service doit toujours appartenir aux Etats AFI. Le prestataire de services doit veiller à ce que le service soit perçu et reconnu en tout temps comme un service fourni aux Etats AFI.  ii. La fourniture de services doit être une activité de type recouvrement des coûts et ne doit pas générer des bénéfices en soi (en ayant à l'esprit que AFI CAD concourt à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne internationale).  iii. La fourniture du service doit faire l'objet d'une "phase d'essai" pour l'exploitation à l'issue de laquelle le service peut être revu s'il n'y a pas eu suffisamment de clients et/ou si les niveaux de services escomptés n'ont pas été atteints.  iv. Tous les accords de niveaux de services des clients doivent être conclus entre l'Agence désignée par les Etats AFI.  v. Cet organisme ne sera pas autorisé à vendre ou commercialiser les données et/ou les services d'AFI CAD pour son propre compte et/ou à son profit.
--------------------------	--

<p><b>Recommandation 2 :</b></p>	<p><i>Services AFI CAD</i></p> <p><i>Il est recommandé qu'AFI CAD fournisse les principaux services ci-après :</i></p> <p><i>a) L'exploitation de NOTAM International (INO) offrant des installations pour les NOTAM, SNOWTAM, ASHTAM et RSFTA ou traitement de message équivalent et la production de bulletins d'information préalables au vol .</i></p> <p>b) L'exploitation des données statiques (SDO) offrant des facilités pour le traitement et le compte rendu d'informations/données aéronautiques statiques en région AFI. Qui plus est, un minimum de données est également maintenu pour assurer le bon fonctionnement du système INO.</p>
<p><b>Recommandation 3 :</b></p>	<p><b>Clientèle d'AFI CAD</b></p> <p>Il est recommandé que la clientèle d'AFI CAD soit la suivante :</p> <p>a) Les fournisseurs de données qui sont les organisations AIS fournissant des informations aéronautiques à la base de données centralisée AFI;</p> <p>b) Les utilisateurs de données : communauté aéronautique et d'autres usagers.</p>
<p><b>Recommandation 4 :</b></p>	<p><b>Projet de conception du système AFI CAD</b></p> <p>Il est recommandé que le système AFI CAD soit conçu pour offrir ce qui suit :</p> <p>a) Un dépositaire unique d'informations aéronautiques et des éléments IAIP des Etats participants ;</p> <p>b) Une amélioration de la qualité des données grâce à un processus de contrôle à divers niveaux, y compris une vérification de données transfrontalières ;</p>



	<p>c) Un véhicule / canal sécurisé pour une diffusion efficace et à temps par voie électronique des informations aéronautiques et des éléments IAIP ;</p> <p>d) L'harmonisation et l'interopérabilité seront assurées par</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- un système d'interfaces et un modèle d'échange de données (AIXM) communs et normalisés</li><li>- Un modèle de données statique (AICM).</li></ul>
<p><b>Recommandation 5 :</b></p>	<p><b>Services d'exploitation des données du système AFI CAD</b></p> <p>Il est recommandé que les services d'exploitation des données du système proposé fournissent aux clients de la région AFI une base de données centralisée offrant les services suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Appui à l'édition et à la fourniture des informations aéronautiques au système ;</li><li>b) Accès par voie électronique et diffusion d'informations aéronautiques ;</li><li>c) Recherche et téléchargement des informations aéronautiques des Etats participants ; et</li><li>d) Production de rapports.</li></ul>
<p><b>Recommandation 6 :</b></p>	<p><b>Accès à AFI CAD</b></p> <p>Il est recommandé que les clients aient accès aux services du système d'exploitation des données par voie d'interface électronique directe d'une ou plusieurs manières ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i. Le terminal d'interface du client (CIT). Un terminal situé au niveau du site client relié à AFI CAD et permettant le téléchargement, la modification (uniquement par les fournisseurs de données) et le compte rendu d'informations aéronautiques tel que déterminé dans l'accord de niveaux des services du client ;</li><li>ii. L'interface client (CI). Un jeu d'outils techniques permettant aux propres systèmes des clients d'avoir</li></ul>

	<p>accès et une interaction avec AFI CAD pour charger, télécharger, modifier (uniquement pour les fournisseurs de données) et de faire le compte rendu d'informations aéronautiques tel que précisé dans les accords des niveaux de services des clients ;</p> <p>iii. INTERNET : L'accès à la base de données AIS centralisée AFI se fera également via Internet.</p>
<p><b>Recommandation 7 :</b></p>	<p><i>Elaboration des spécifications des besoins des utilisateurs d'AFI CAD</i></p> <p>Il est recommandé que les Etats et/ou organisations qui sont en mesure de le faire fournissent l'expertise technique requise au Groupe d'étude pertinent afin d'élaborer des spécifications des besoins des utilisateurs d'AFI CAD.</p>
<p><b>Recommandation 8 :</b></p>	<p><b>Gamme des services fournis</b></p> <p><i>Il est recommandé que :</i></p> <p>a) S'agissant des domaines de services d'exploitation des données, les services fournis doivent assurer :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i. La coordination pour la résolution des conflits de données détectés par les processus de vérification des données;</li><li>ii. Pour les Etats non participants (à l'échelle mondiale) :<ul style="list-style-type: none"><li>- Traitement des NOTAM (vérification, validation, etc.)</li><li>- Inclusion des données statistiques requises par la fonction NOTAM.</li></ul></li></ul> <p>b) Tel qu'il a été défini, le service <u>n'inclut pas</u> la fourniture de services AIS au nom des Etats participants, ce qui veut dire que le service <u>ne doit pas comprendre</u> les activités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i. Création de NOTAM</li><li>ii. Etablissement et publication des AIP, des Suppléments d'AIP, les amendements AIP, les AIC et les cartes.</li></ul>

	<p>c) En tant que partie de la fourniture de services, le prestataire de services fournira à la base de données AIS centralisée AFI les services ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i. Assistance au plan technique et opérationnel 24 heures sur 24</li><li>ii. Formation des clients</li><li>iii. Gestion et contrôle de la diffusion d'informations aéronautiques et des éléments AIP.</li></ul>
<p><b>Recommandation 9:</b></p>	<p><b>Arrangements institutionnels</b></p> <p>Il est recommandé que les Etats AFI :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Identifient ou créent un organisme chargé de développer, d'établir et d'exploiter une base de données AIS centralisée pour la Région AFI ;</li><li>b) Déterminent la manière la plus efficace et la plus indiquée de financer, de mettre en œuvre et d'assurer le service.</li><li>c) S'engagent à fournir à temps les informations requises à AFI CAD ; <i><u>Note: Ce fait ne les empêche pas de fournir les mêmes données à d'autres agents et/ou entités.</u></i></li><li>d) Continuent de fournir une AIS individuellement ou collectivement avec le concours d'un ou plusieurs Etats ou en déléguant cette fonction de fourniture de service à un organisme non gouvernemental, conformément à l'Annexe 15 de la Convention de Chicago ;</li><li>e) Maintiennent les droits de propriété intellectuelle pour les données fournies à AFI CAD ;</li><li>f) Conseillent et soutiennent toute administration extérieure à la Région AFI afin qu'elle considère l'introduction d'un système de base de données d'informations aéronautiques compatible avec AFI CAD ;</li></ul>

	<p>g) Assurent la promotion de l'utilisation d'AFI CAD en veillant à fournir des informations pertinentes au public sur les services qu'offre AFI CAD et encouragent l'utilisation de ce service ;</p> <p>h) Définissent un cadre juridique et financier pour les Etats participants à AFI CAD ainsi que les Etats non membres de la Région AFI, régissant la contribution au financement de la fourniture du service d'exploitation des données ;</p> <p>i) Définissent une politique de calcul des coûts qui :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Souscrit aux principes de libre échange d'informations aéronautiques entre Etats, conformément à l'Annexe 15 de la Convention de Chicago ;</li><li>- Autorise le recouvrement par les Etats des dépenses engagées pour la fourniture des services AIS ;</li><li>- Déconseille tout paiement en double des frais par les utilisateurs des données.</li></ul>
<p><b>Recommandation 10 :</b></p>	<p><b>Suggestions pour le modèle financier</b></p> <p>a) <u>Plan d'affaires</u></p> <p>i. <u>Capital de lancement</u>: Le plan d'affaires devant être adopté doit déterminer le montant total des coûts de lancement et indiquer où ce capital sera obtenu (par exemple : prêts, dons/aides, contributions des Etats). A cet égard, la responsabilité de chaque Etat doit être établie et respectée dans le cadre de tout accord d'adhésion à AFI CAD.</p> <p>ii. <u>Viabilité financière</u>: Le plan d'affaires à adopter devra également indiquer comment la viabilité financière sera assurée (par exemple : contributions étatiques, frais d'accès devant être assumés par les utilisateurs, redevances en route, etc.). Il devra en outre montrer comment seront maintenus et financés les systèmes d'amélioration et de contrôle de la sécurité.</p>

	<ul style="list-style-type: none"><li>iii. <u>Prestataire de services</u>: Les ressources / moyens que le prestataire de services apportera au projet doivent être définis et inclus dans le contrat de prestation de services. Il n'incombera pas uniquement aux Etats membres ou à l'organisme de financer ce projet qui devrait reposer sur le principe portant que l'utilisateur/bénéficiaire doit apporter sa contribution.</li> <li>b) <u>Plans financiers</u>: Le modèle financier d'AFI CAD traité ci-dessus doit également prendre en compte les considérations opérationnelles ci-après :<ul style="list-style-type: none"><li>i. <u>Recouvrement continu des coûts d'exploitation</u>: Ce recouvrement doit constituer une exigence minimale. Si ce n'est pas le cas, AFI CAD ne sera pas un projet viable.</li> <li>ii. <u>Analyse Coûts-Avantages</u>: Une analyse coûts/avantages montrant les avantages et inconvénients de tous les modèles d'affaire évoqués ci-dessus gagnerait à être effectuée avant qu'elle ne puisse être recommandée pour l'adoption par les Etats membres d'AFI CAD.</li> <li>iii. <u>Futurs coûts-avantages</u>: Les coûts-avantages futurs au bénéfice d'AFI CAD (par exemple par la fourniture de services additionnels par rapport à ce qui est offert actuellement) mériteraient d'être évalués dans le cadre d'un réaménagement éventuel afin de tirer parti de ces avantages.</li></ul></li></ul>
--	--

---

**PIECE JOINTE A L'ADDITIF A LA NOTE WP/16**

**SOMMAIRE**

La présente pièce jointe à l'Additif à la WP/16 donne quelques idées sur l'échéancier éventuel de la phase de lancement, la phase d'appel d'offres, celle de la mise en œuvre et de l'exploitation de la base de données AIS centralisée pour la région AFI CAD.

## Echéancier pour l'élaboration et la mise en œuvre d'AFI-CAD

### Introduction

L'échéancier pour le lancement et la mise en œuvre d'AFI CAD commande une planification minutieuse en raison du caractère juridique, organisationnel, technique et politique complexe du projet. Cet échéancier mérite d'être scindé en 2 phases avec des tâches bien précises :

- Conditions préalables (contributions requises),
- Mandat (énoncé des tâches),
- Rendement escompté (résultat).

Il est nécessaire de procéder ainsi afin de pouvoir décider à la fin de chaque phase l'étape suivante à entreprendre.

L'échéancier sera tributaire de la planification actuelle et du calendrier des principaux acteurs et il faudra le refléter dans la planification.

### Acteurs/partenaires

Les principaux acteurs et entités qui influenceront ou pourraient influencer sur la planification sont les suivants :

Nom	Rôle
Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA)	Représenter les utilisateurs
Organisation des transporteurs aériens arabes (AACO)	Représenter les utilisateurs
Association du transport aérien international (IATA)	Représenter les utilisateurs
L'Union Africaine (UA)	Aval politique

Nom	Rôle
Banque Africaine de Développement (BAD)	Financement, Approvisionnements, etc.
Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC)	Promotion, organisation, dépositaire de l'accord relatif à AFI CAD entre Etats AFI
Huitième réunion régionale de navigation aérienne de l'OACI Afrique-Océan Indien (AFI/8 RAN)	Elaborer le plan régional AFI pour 5 ans au moins
Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG)	Coordination et amendement du plan régional AFI, Coordination régionale
Sous-Groupe ATS/AIS/SAR d'APIRG	Identifier les carences et les problèmes et analyser la pertinence des besoins
Equipe de Travail AIS/MAP d'APIRG	Contribution technique à AFI CAD
Groupe d'étude sur AFI CAD de la région AFI	Elaboration du concept d'AFI CAD
Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)	Important prestataire de services AIS
Agence d'AFI CAD (propriété des Etats AFI)	Approvisionnements et exploitation du système et des services

Les activités et les réunions de ces acteurs déjà programmées doivent être prises en compte avant d'arrêter un calendrier afin de s'assurer que les décisions prises au sujet d'AFI CAD recevront l'aval de tous.

Il importe au plus haut point de promouvoir et de présenter AFI CAD et ses avantages à ces acteurs/partenaires afin de bénéficier de leur expertise, concours et assistance.



## Phases

L'échéancier peut être scindé en 10 phases :

1. Phase de préparation,
2. Phase de lancement,
3. Phase de préparation d'appel d'offres,
4. Phase d'appel d'offres,
5. Phase de négociation de contrats,
6. Phase de mise en œuvre du système,
7. Chaque zone / centre (Nord, Est Ouest, Sud) peut suivre un plan de mise en œuvre distinct,
8. Ces phases peuvent être menées de façon parallèle
9. Phase de mise en œuvre du service,
10. Chaque zone / centre (Nord, Est Ouest, Sud) peut suivre un plan de mise en œuvre distinct, en fonction de la mise en œuvre du système,
11. Ces phases peuvent évoluer de façon parallèle,
12. Phase de migration du service,
13. Phase d'exploitation (système et services),
14. Phase Maintenance et Amélioration.

La phase devra être exécutée fondamentalement de manière séquentielle ou le résultat des travaux d'une phase est un préalable pour débiter la phase suivante.

On peut décrire le contenu comme suit :

<b>Num</b>	<b>Phase</b>	<b>Contenu</b>	<b>Résultat/Tâches à accomplir</b>
<b>1.</b>	<b>Phase préparatoire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan du programme</li> <li>• Calendrier</li> <li>• Susciter l'intérêt auprès des Etats</li> <li>• Concept du document</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le groupe d'étude sur AFI CAD présente les conclusions de ses travaux à la 16<sup>e</sup> Réunion d'APIRG</li> <li>• La Réunion APIRG 16 crée un groupe de travail permanent sur AFI CAD (AFI-CAD WG)</li> </ul>
<b>2.</b>	<b>Phase de lancement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'OACI et la CAFAC devront être associées à la réunion sur AFI CAD</li> <li>• Discussions avec la BAD sur le financement</li> <li>• Les Etats planchent sur le financement</li> <li>• La réunion régionale AFI/8 RAN a inscrit à son ordre du jour le point sur AFI CAD</li> <li>• Le groupe de travail sur AFI CAD finalise le concept de documentation</li> <li>• Création au plan juridique de l'Agence d'AFI CAD (Agence de prestation de services)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les Groupement d'Etats (Nord, Est, Sud, Ouest) sont déterminés</li> <li>• Cadre juridique finalisé</li> <li>• Xx</li> <li>• Le groupe de travail sur AFI CAD (4WG) se penche sur la société prestataire de services</li> <li>• Financement convenu avec la BAD</li> </ul>
<b>3.</b>	<b>Appel d'Offre Phase préparatoire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'Agence de prestation de services lance un appel d'offres fondé sur la documentation de AFI/CAD/WG</li> <li>• Cette agence établie des critères de qualification</li> <li>• Appel à la préqualification</li> <li>• Evaluation des sociétés/consortiums qui souhaitent être préqualifiés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appel d'offre finalisé</li> <li>• Publication d'appel à la préqualification</li> <li>• Décision sur la liste des sociétés/consortiums préqualifiés</li> <li>• Appel d'offres international pour publié (pas SPS ou la BAD)</li> </ul>
<b>4.</b>	<b>Phase d'appel d'offre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appel d'offres</li> <li>• Réunion de coordination avec les soumissionnaires intéressés</li> <li>• Etablissement de la liste restreinte des soumissionnaires</li> <li>• Appel à une offre finale provisoire par</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Décision sur le soumissionnaire préféré (société/consortium)</li> </ul>

Num	Phase	Contenu	Résultat/Tâches à accomplir
		les soumissionnaires de la liste restreinte <ul style="list-style-type: none"> <li>• Décision concernant le soumissionnaire de la liste définitive</li> <li>• Invitation au soumissionnaire préféré à faire une offre finale</li> </ul>	
5.	<b>Phase de négociation de contrat</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Négociation du système et du contrat de service</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrat du système signé</li> <li>• Contrat de services signé</li> </ul>
6.	<b>Phase de mise en œuvre du système</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en œuvre de la Zone/Centre 1</li> <li>• Mise en œuvre de la Zone/Centre 2</li> <li>• Mise en œuvre de la Zone/Centre 3</li> <li>• Mise en œuvre de la Zone/Centre 4</li> <li>• Formation pour le système et mise en œuvre des centres de formation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Calendrier de mise en œuvre distinct pour chaque Zone / centre (Nord, Est, Ouest, Sud)</li> </ul>
7.	<b>Phase Mise en œuvre du service</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en œuvre du service</li> <li>• Zone/centre 1</li> <li>• Mise en œuvre du service</li> <li>• Zone/centre 2</li> <li>• Mise en œuvre du service</li> <li>• Zone/centre 3</li> <li>• Mise en œuvre du service</li> <li>• Zone/centre 4</li> <li>• Formation au service</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chaque zone/centre (Nord, Est, Sud, Ouest) doit marquer son acceptation pour le service</li> </ul>
8.	<b>Migration du service</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Migration du service zone/centre 1</li> <li>• Migration du service zone/centre 2</li> <li>• Migration du service zone/centre 3</li> <li>• Migration du service zone/centre 4</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilisation opérationnelle distincte pour chaque Zone/Centre</li> </ul>
9.	<b>Phase d'exploitation (système et service)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exploitation du système et fourniture de services</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Service AIS</li> </ul>
10.	<b>Phase Maintien et Amélioration</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identification des changements</li> <li>• Décision sur les changements</li> <li>• Mise en œuvre des changements</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acceptation du système et des changements au service</li> </ul>

La description des phases nécessite une réévaluation continue.

## Calendrier

En gros, le calendrier pour l'élaboration et la mise en œuvre d'AFI CAD s'étend sur les 4 prochaines années 2008 à 2012, période durant laquelle le 1<sup>er</sup> centre/zone commencera son exploitation.

L'illustration 4.1. donne un aperçu.

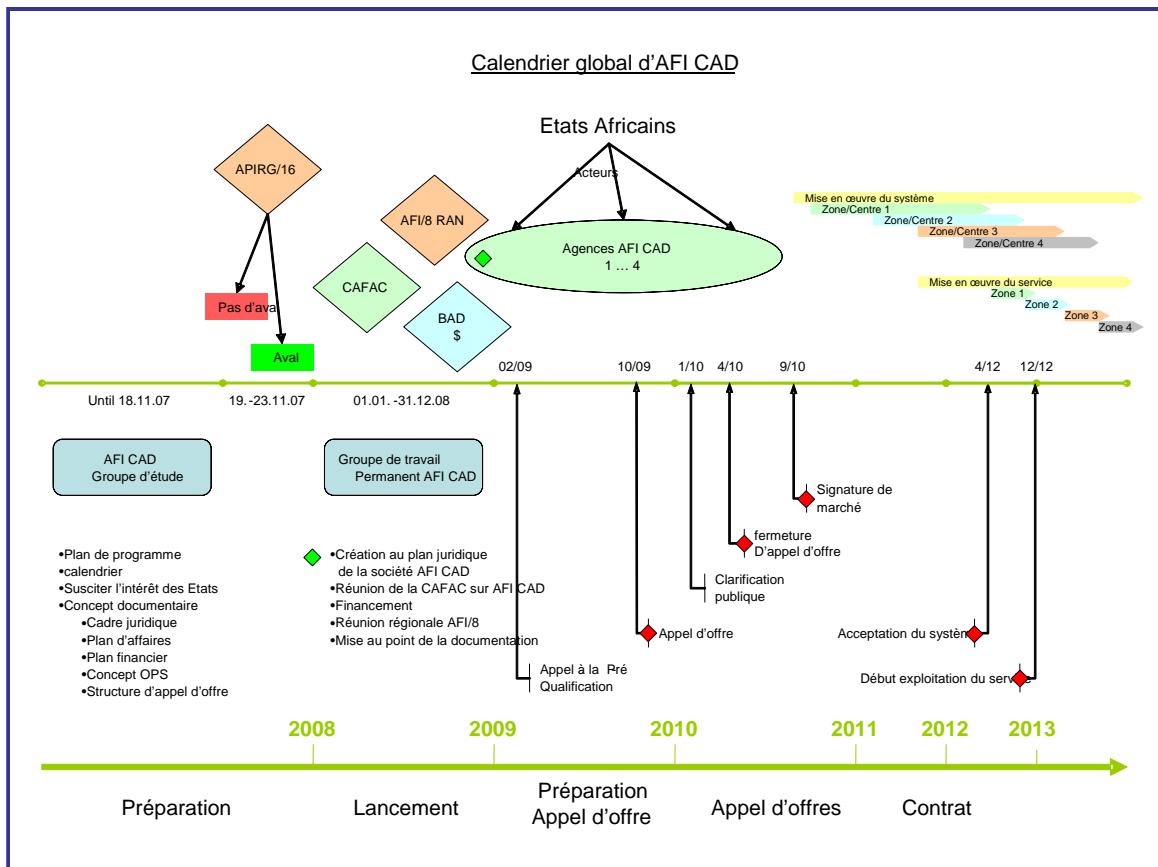


Figure 4-1: Echéancier

Le respect de l'échéancier est surtout tributaire de l'accord au sujet de l'Agence AFI CAD, agence de prestation de services, et le financement.

## **Conclusions**

Cette pièce jointe à l'Additif à la Note WP/16 contient une réflexion initiale sur l'échéancier et les phases de mise en œuvre d'AFI CAD. Le document essaie de mettre à contribution les expériences acquises lors du lancement de la base de données AIS pour la Région Europe.

## **Recommandation**

La 16<sup>e</sup> réunion du Groupe APIRG est invitée à noter les informations présentées dans la présente note, ainsi que le calendrier adopté par la 2<sup>e</sup> réunion sur AFI CAD (voir Illustration 6.1) qui donne un aperçu des éléments d'AFI CAD à mettre en œuvre à temps pour permettre à la réunion d'APIRG d'arrêter le calendrier le plus approprié pour le développement et la mise en œuvre d'AFI CAD.

CALENDRIER / CHRONOGRAMME

	2008				2009				2010				2011			
	1 <sup>er</sup> Trim	2 <sup>e</sup> Trim	3 <sup>e</sup> Trim	4 <sup>e</sup> Trim	1 <sup>er</sup> Trim	2 <sup>e</sup> Trim	3 <sup>e</sup> Trim	4 <sup>e</sup> Trim	1 <sup>er</sup> Trim	2 <sup>e</sup> Trim	3 <sup>e</sup> Trim	4 <sup>e</sup> Trim	1 <sup>er</sup> Trim	2 <sup>e</sup> Trim	3 <sup>e</sup> Trim	4 <sup>e</sup> Trim
ELEMENTS																
URS		X														
MODELE PLAN D'AFFAIRES			X													
MODELE/PLAN FINANCIER			X													
OBTENIR DES FONDS					X							X				
PROCESSUS DE CONTROLE DE LA QUALITE							X									
MATERIEL									X							
LOGICIELS										X						
COMMS																
FORMATION													X			
AIS MIGRATION														X		
PHASE TEST															X	
MISE EN OEUVRE INTEGRALE																X

-----

**ROUTES ATS DU PNA AFI (DOC 7474)  
A METTRE EN OEUVRE**

<b>Indicateur de route</b>	<b>Tronçon(s)</b>	<b>Etats</b>	<b>Observations Remarques</b>
UA618	Lumbumbashi Bukavu SAGBU Malakal	République démocratique du Congo Soudan	
UB525	Addis Ababa Luxor	Ethiopie Soudan	
UB527	Malakal Kenana	Soudan	Mise en oeuvre non conforme au Plan AFI via Kenana
UB607	Goma EL Obeid New Valley EL Dhaba	Soudan	
UL612	Goma El Dhaba	Congo (RDC) Soudan Egypte	L'Egypte peut accepter la mise en oeuvre via ATMUL New Valley/KATAB/DBA
UM220	Lodwar Abu Simbel	Soudan	RNAV
UR665	Addis Ababa Merowe	Soudan	
UR400	Abu Simbel Kassala	Soudan	

-----

## *Carences ATM*

<i>Nom Etat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Algérie</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Angola</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Bénin</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Botswana</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Burkina Faso</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								



<i>Nom Etat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Burundi</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Cameroun</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine.								
<i>Cape Vert</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Centrafricaine (République)</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Chad/Tchad</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Comores</i>	Cet Etat n'a pas des carence en ce domaine								
<i>Congo</i>	Rec.10/38 de LIM	Fourniture d'une surveillance efficace SSR	La surveillance SSR doit être assurée dans les régions terminales élargies comme indiqué dans le Plan AFI du CNS/ATM.	1998	La densité et la complexité du trafic contribuent à de fréquents incidents ATS.	Mettre en oeuvre le SSR à Brazzaville	Congo	20/11/2008	U

<i>Nom Etat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Côte d'Ivoire</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Dém. Rép. du Congo</i>									
	Rec.5/21 d'AFI/7	FIR Kinshasa	Non mise en œuvre Du service ATC	-	-	-	-	31/12/07	U
	APIRG /13 Conc.13/43	FIR Kinshasa	Non mise en œuvre Du separation Minimum 10 minutes	-	-	-	-	31/12/07	U
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	RNAV UL612	Goma - El Dhaba (Paleohoral)	1995	La situation oblige les aéronefs d'utiliser des routes non-rentables	Etats concernés invités à coordonner la date de mise en oeuvre commune	Congo (RDC) Egypt-Sudan	31/12/2007	U
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	RNAV UB527	Lubumbashi Dar-es-Salam	2001	La situation oblige les aéronefs d'utiliser des routes non-rentables	Etats concernés invités à coordonner la date de mise en oeuvre commune	Congo (RDC) Tanzanie	31/12/2007	U
<i>Djibouti</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

<i>Nom Etat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Egypte</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Eq. G./Guinée Equatoriale</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Erythrée</i>	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UB525	Addis Ababa - ALEBA - Luxor	1996	La situation oblige les aéronefs d'utiliser des routes non-rentables	Etat concernés invités à coordonner la date de mise en oeuvre commune	Erythrée	31/12/2007	A
<i>Ethiopie</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>France (Réunion)</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Gabon</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Gambie</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

<i>Nom Etat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Ghana</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Guinée</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Guinée Bissau</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Kenya</i>	Rec.5/1 d'AFI/7 - gestion de l'espace aérien	P2 - R10 - D20	Zone interdite - Zone réglementée - Zone dangereuse	1990	Non disponibilité de routes directes	Retirer toutes ces zones	Kenya	31/12/2007	A
<i>Lésotho</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Libéria</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Libye</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine.								

<i>Nom Etat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Madagascar</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Malawi</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Mali</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Maroc</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Maurice</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Mauritanie</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Mozambique</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

<i>Nom Etat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Namibie</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Niger</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Nigéria</i>									
	Cet Etat n'a pas des carences en ce domaine.								
<i>Ouganda</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Rwanda</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Sahara Occidental</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Sao Tomé &amp; Principé</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

<i>Nom Etat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Sénégal</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Seychelles</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Sierra Léone</i>									
	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Somalie</i>									
	Rec.5/21 d'AFI/7	Concept de fourniture du service ATC jusqu'à	Non mise en oeuvre du service ATC dans un rayon de 150 NM autour de Mogadishu.	1994	Descente en piqué à l'arrivée et montée en pente raides au après décollage.	Non-mise en oeuvre a cause de la situation presente Politique.	Somalie	31/12/2007	U
<i>Soudan</i>									
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UR400	A. Simbel - Kassala	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non - rentables	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Soudan	31/12/2007	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UB525	Addis Ababa - Luxor	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non -rentables	Les Etats concernés invités à coordonner une date	Soudan	31/12/2007	A

<i>Nom Etat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Fourniture de l'ATS	Fourniture du service de contrôle régional n'est pas assurée sur la plupart de routes ATS dans l'espace	1998	L'Etat doit accélérer le processus de mise en oeuvre	commune de mise -	Soudan	31/12/2007	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	RNAV UM665	Addis Ababa - Merowe	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Soudan	31/12/2007	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	RNAV UM220	Lodwar - A. Simbel	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Soudan	31/12/2007	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	RNAV UL612	Goma - El Dhaba	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Soudan	31/12/2007	A
	Rec.5/8 d'AFI/7 et Tableau ATS 1 du PNA AFI, Doc.7474	Route UB607	Goma - El Obeid - New Valley - El Dabha	1994	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non rentables	Les Etats concernés invités à coordonner une date commune de mise	Soudan	31/12/2007	A

### *South Africa/Afrique du Sud*

Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine

### *Spain/Espagne (Iles Canaries)*

Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine



<i>Nom Etat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Swaziland</i>	Rec.5/1 d'AFI/7	P4 - Gestion de l'espace aérien	Zone interdite	1990	Il n'y a pas de routes directes	Retirer cette zone	Swaziland	31/12/2007	A
<i>Tanzanie</i>	Cet Etat n'a pas des carences en ce domaine.								
<i>Togo</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Tunisie</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Zambie</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<i>Zimbabwe</i>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								

-----

CARENCES SAR

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
<b>AFRIQUE DU SUD</b>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<b>ALGERIE</b>	Annexe 12, para 3.1.5 et AFI/7, conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR/OPS	Etat concerné invité à coordonner avec Etats voisins	Algérie et Etats voisins	31/12/07	A
<b>ANGOLA</b>	Annexe 12, para 3.1.5 et AFI/7, conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec Etats voisins	Angola et Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4 ; AFI/7, Rec 6/1 et 6/2	Emetteur de localisation d'urgence (ELT)	406 MHZ	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir SPOC à l'OACI	Angola	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité des opérations SAR	Mettre en place une législation SAR	Angola	31/12/07	A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
<b>BENIN</b>	Annexe 12, para 3.1.5 et AFI/7 conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec Etats voisins	Bénin et Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1 et 6/3	ELT	406 MHZ	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHZ à bord des aéronefs et fournir SPOC à l'OACI	Bénin	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité des opérations SAR	Mettre en place une législation SAR	Bénin	31/12/07	A
<b>BOTSWANA</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec Etats voisins	Botswana et Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1,6/2	ELT	406 MHZ	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHZ à bord des aéronefs et fournir SPOC à l'OACI	Botswana	31/12/07	A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
	Annexe 12, para 3.1.6, 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité des opérations SAR	Mettre en place une législation SAR	Botswana	31/12/07	A
<b>BURKINA FASO</b>									
	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7, Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec Etats voisins	Burkina Faso avec Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1 et Rec 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Burkina Faso	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité des opérations SAR	Mettre en place une législation SAR	Burkina Faso	31/12/07	A
<b>BURUNDI</b>									
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité des opérations SAR	Mettre en place une législation SAR	Burundi	31/12/07	A



Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
<b>RÉP. CENTRAFRICAINE</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec Etats voisins	Rép. Centrafricaine et Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1 et 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec Etats voisins	Rép. Centrafricaine	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité des opérations SAR	Mettre en place une législation SAR	Rép. Centrafricaine	31/12/07	A
<b>COMOROS</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec Etats voisins	Comores et Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Comores	31/12/07	A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Comores	31/12/07	A
<b>CONGO</b>									
	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec Etats voisins	Congo et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Congo	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Congo	31/12/07	A
<b>CÔTE D'IVOIRE</b>									
	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec Etats voisins	Côte d'Ivoire et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à	Côte d'Ivoire	31/12/07	A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective l'OACI	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
<b>R.D.CONGO</b>	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Côte d'Ivoire	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	R.D.C et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	RDC	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	RDC	31/12/07	A
<b>DJIBOUTI</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Djibouti et les Etats voisins	31/12/07	A



Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Djibouti	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Djibouti	31/12/07	A
<b>EGYPTE</b>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<b>GUINÉE EQUATORIALE</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Guinée Equatoriale et les Etats voisins	31/12/07	
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Guinée Equatoriale	31/12/07	
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Guinée Equatoriale	31/12/07	

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
<b>ERITHRÉE</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1995	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Erithrée et les Etats voisins	31/12/07	
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Erithrée	31/12/07	A
<b>ETHIOPIE</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1995	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Ethiopie et les Etats voisins	31/12/07	A
<b>FRANCE (REUNION)</b>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<b>GABON</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Gabon et les Etats voisins	31/12/07	A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
<b>GAMBIE</b>	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Gabon	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6, 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Gabon	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Gambie et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Gambie	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Gambie	31/12/07	A
	<b>GHANA</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Ghana et les Etats voisins	31/12/07

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
GUINÉE	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Ghana	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Ghana	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Guinée et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Guinée	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Guinée	31/12/07	A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
<b>GUINÉE BISSAU</b>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<b>KENYA</b>	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4	ELT	406 MHz et 121.5 MHz ne sont pas mises en oeuvre	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	121.5 MHz déjà mise en oeuvre; mais 406 MHz pas encore mise en oeuvre	Kenya	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Elaboration d'un projet de législation SAR en cours	Kenya	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1996	Retard dans la conduite des opérations SAR	Accord conclu avec les Etats membres de l'EAC uniquement; l'Etat concerné invité à coordonner avec les autres Etats voisins en dehors de l'EAC	Kenya et les Etats voisins	31/12/07	A
<b>LESOTHO</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Lesotho et les Etats voisins	31/12/07	A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
<b>LIBÉRIA</b>	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et Fournir un SPOC à l'OACI	Lesotho	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Lesotho	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Libéria et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Libéria	31/12/07	A
Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Libéria	31/12/07	A	

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
<b>LIBYE</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Libye et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite de opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Libye	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Libye	31/12/07	A
<b>MADAGASCAR</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Madagascar et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Madagascar	31/12/07	A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
MALAWI	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Malawi et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6.2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Malawi	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Malawi	31/12/07	A
MALI	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Mali et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Mali	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Mali	31/12/07	A



Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
<b>MAURITANIE</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Mauritanie et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4, AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Mauritanie	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Mauritanie	31/12/07	A
<b>MAURICE</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Maurice et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Maurice	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Maurice		A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
MAROC	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Maroc et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Maroc	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Maroc	31/12/07	A
MOZAMBIQUE	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Mozambique et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Mozambique	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Mozambique	31/12/07	A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
<b>NAMIBIE</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Namibie et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Namibie	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Namibie	31/12/07	A
<b>NIGER</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Niger et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Niger	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Niger	31/12/07	A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
<b>NIGÉRIA</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Nigéria et les Etats voisins	31/12/07	A
<b>RWANDA</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Rwanda et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Rwanda	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Rwanda	31/12/07	A
<b>SAO TOMÉ ET PRINCIPE</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Sao Tomé et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Sao Tomé	31/12/07	A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
<b>SÉNÉGAL</b>	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Sao Tomé	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Sénégal et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Sénégal	31/12/07	A
<b>SEYCHELLES</b>	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Sénégal	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Seychelles et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Seychelles	31/12/07	A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Seychelles	31/12/07	A
<b>SIERRA LEONE</b>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<b>SOMALIE</b>	AFI/7 Rec.5/21	Route UG207	Mogadishu-Karachi	1990	Les aéronefs sont obligés d'utiliser des routes non-rentables.	Etats concernés invités à coordonner la date de mise en oeuvre commune.	Somalie	31/12/07	A
	AFI/7 Rec.5/21	Concept de fourniture du service ATC jusqu'à 150 NM de Mogadishu.	Descente en piqué à montée en pente raide au	1994		Non-mise en oeuvre a cause de la situation présente.	Somalie	31/12/07	U
<b>ESPAGNE (ILES CANARIES)</b>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<b>SOUDAN</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Soudan et les Etats voisins	31/12/07	A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Soudan	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Soudan	31/12/07	A
<b>SWAZILAND</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Swaziland et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Swaziland	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Swaziland	31/12/07	A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
<b>TCHAD</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Tchad et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Tchad	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Tchad	31/12/07	A
<b>TANZANIE</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Tanzanie et les Etats voisins	31/12/07	A
<b>TOGO</b>	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Togo et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Togo	31/12/07	A



Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Togo	31/12/07	A
<b>TUNISIE</b>	Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine								
<b>OUGANDA</b>									
	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Ouganda et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Ouganda	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Ouganda	31/12/07	A
<b>Zambie</b>									
	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Zambie et les Etats voisins	31/12/07	A

Nom /Etat	Besoins	Installation ou service	Description de la carence	Date d'identification	Observation sur la carence	Description de la mesure corrective	Organe exécutif	Date de mise en oeuvre	Priorité
<b>ZIMBABWE</b>	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Installer 406 MHz à bord des aéronefs et fournir un SPOC à l'OACI	Zambie	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Mettre en place une législation SAR	Zambie	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.5; AFI/7 Conc 6/3	Accords SAR		1991	Retard dans la conduite des opérations SAR	Etat concerné invité à coordonner avec les Etats voisins	Zimbabwe et les Etats voisins	31/12/07	A
	Annexe 12, para 2.4 et 3.2.4; AFI/7 Rec 6/1, 6/2	ELT	406 MHz	1993	Retard dans la conduite des opérations SAR	Zimbabwe	Zimbabwe	31/12/07	A
	Annexe 12, para 3.1.6 et 3.1.7	Législation SAR	Fournir un cadre juridique pour l'autorité SAR	1995	Défaut de l'autorité juridique SAR pourrait nuire à l'efficacité SAR	Zimbabwe	Zimbabwe	31/12/07	A

-----

## *Carences AIS*

<i>Nom Etat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Algérie</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Angola</i>									
			Cet Etat n'a pas de carences en ce domaine.						
<i>Bénin</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Botswana</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Burkina Faso</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Burundi</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						









<i>Nom Etat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>Mozambique</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Namibie</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Niger</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Nigéria</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Ouganda</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Rwanda</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Sahara Occidental</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						





<i>Nom Etat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
<i>South Africa/Afrique du Sud</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Spain/Espagne (Iles Canaries)</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Swaziland</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Tanzanie</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Togo</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Tunisie</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						
<i>Zambie</i>									
			Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine						

<i>Nom Etat</i>	<i>Besoins</i>	<i>Installations ou Services</i>	<i>Description de la carence</i>	<i>Date d'identification</i>	<i>Observation sur la carence</i>	<i>Description de la mesure corrective</i>	<i>Organe exécutif</i>	<i>Date de mise en oeuvre</i>	<i>Priorité</i>
-----------------	----------------	----------------------------------	----------------------------------	------------------------------	-----------------------------------	--	------------------------	-------------------------------	-----------------

*Zimbabwe*

Cet Etat n'a pas de carence en ce domaine

-----

## TERMES DE REFERENCE, PROGRAMME DE TRAVAIL ET COMPOSITION DU SOUS-GROUPE ATS/AIS/SAR

### 1. Termes de référence

- a) Identifier, Etat par Etat, les carences spécifications et les problèmes qui constituent des obstacles majeurs à la fourniture efficace des services du trafic aérien, des services des services d'information aéronautique et des services de recherches et sauvetage, et recommander des mesures concrètes pour les éliminer;
- b) Examiner constamment la pertinence des besoins dans les domaines de la gestion du trafic aérien, des services d'information aéronautique et des services de recherches et sauvetage, en tenant compte notamment de l'évolution dans l'exploitation des aéronefs, et des nouveaux besoins opérationnels ou des progrès technologiques.

### 2. Programme de travail

No.	Description des tâches	Priorité	Date Prévue
1.	Analyser les incidences, sur le plan de l'exploitation, de la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI dans les domaines ATS, SAR, AIS/MAP et des questions MET et proposer toutes mesures nécessaires en vue d'assurer leur l'intégration harmonieuse dans le contexte opérationnel.	A	APIRG/16
2.	En tenant compte des facteurs humains, étudier les problèmes concernant le personnel ATS et AIS, et formuler des recommandations précises pour disposer d'effectifs compétents offrant les meilleurs services aux usagers. (Rec.14/7 de l'AFI/7)	B	APIRG/16
3	Elaborer les procédures de coordination entre les autorités civiles et militaires, incluant la promotion de la mise en oeuvre des concepts d'utilisation commune de l'espace aérien, la liberté des vols, les routes flexibles, etc. et envisager la réduction, et/ou l'élimination, des zones interdites, réglementées et dangereuses. (Rec. 5/3 de l'AFI/7).	A	APIRG/16
*4	Déterminer le cadre dans lequel doivent s'effectuer la collecte de données sur la circulation aérienne, l'analyse statistique de ces données et les prévisions du trafic aérien.	C	APIRG/16
5	Revoir les besoins et surveiller le programme de mise en œuvre du service de contrôle régional. (Rec. 5/21 de l'AFI/7)	A	APIRG/16

No.	Description des tâches	Priorité	Date Prévue
6	Revoir systématiquement le réseau actuel de routes ATS (y compris les routes RNAV) en vue de parvenir à un écoulement optimal du courant de trafic aérien tout en maintenant les distances de vol au strict minimum. (Rec. 5/8 de l'AFI/7)	A	APIRG/16
7	Examiner les problèmes et faire des recommandations spécifiques concernant les routes ATS d'interface avec d'autres régions.	A	Continue
8	Suivre les réalisation et les progrès de la mise en oeuvre de la RNAV/RNP, la RSP et la RTSP dans la Région AFI, et formuler des recommandations à la lumière de l'expérience acquise.	A	APIRG/16
9	Suivre l'établissement de critères de planification du SSR et revoir l'allocation des codes SSR dans la Région pour s'assurer qu'il n'existe pas de double emploi avec les régions voisines. (Rec. 5/20 de l'AFI/7)	A	Continue
10	Examiner les besoins des services ATS pour la navigation aérienne. (AFI/7 Rec. 10/4)	A	APIRG/16
11	Examiner les besoins des services ATS en matière de communications, y compris l'extension de la couverture VHF. (Rec. 5/12 et 5/13 de l'AFI/7 et Rec. 10/36 de la LIM AFI)	A	APIRG/16
12	Identifier les besoins des services ATS pour la surveillance (radars, ADS, communications vocales, etc.). (Rec. 11/1 de l'AFI/7)	A	APIRG/16
13	Etudier et formuler des recommandations pour faciliter dans le but de l'efficacité, dans la région AFI, les plans d'urgence actuels, réduire les incidents ATS, mettre en oeuvre les systèmes anticollision embarqués (ACAS), les services d'information automatique en région terminale(ATIS), les transpondeurs signalant l'altitude-pression, le service d'information en vol informatisé (D-FIS), le minimum de séparation verticale réduit (RVSM), l'emport des systèmes d'avertissement CFIT/MSAW, l'emploi du système satellitaire COSPAS/SARSAT, et le programme de supervision dans le domaine de la sécurité.	A	Continue

No.	Description des tâches	Priorité	Date Prévue
14	Formuler les procédures de vérification normalisées à l'intention des Etats pour évaluer l'aptitude/compétence d'un organe ATS et faciliter la mise en œuvre d'évaluation uniforme de la compétence professionnelle et l'application de normes de compétence du personnel des services ATS.	B	Continue
15	Examiner les besoins et suivre de près la mise en oeuvre des services de recherches et de sauvetage.	B	Continue
16	Examiner les besoins et contrôler veiller sur la mise en œuvre des services AIS et MAP, y compris, l'automatisation de l'AIS.	B	Continue
17	Analyser, examiner et suivre la situation des les carences dans les domaines ATS, AIS/MAP et SAR.	A	Continue
18	Développer le Manuel opérationnel FANS 1/A pour son application en Région AFI, en tenant compte des Manuels des autres Régions.	A	APIRG 16

**priorité:**

- A** Tâches de haute priorité pour lesquelles le travail devrait s'accomplir de toute urgence.
- B** Tâches de priorité moyenne pour lesquelles le travail devrait s'accomplir dès que possible, mais pas au détriment des tâches de priorité A.
- C** Tâches de faible priorité qu'il faudrait accomplir lorsque le temps et les ressources le permettent, mais pas au détriment des tâches de priorité A et B.
- \* Cette tâche sera coordonnée avec l'Equipe de travail sur les prévisions du trafic aérien.

**3. Composition:**

Afrique du sud, Algérie, Angola, Burkina Faso, Cameroun, Congo, République démocratique du Congo, Côte d'Ivoire, Egypte, Espagne, Ethiopie, France, Gabon, Ghana, Guinée, Kenya, Madagascar, Malawi, Maroc, Mauritanie, Niger, Nigéria, Sénégal, Soudan, Tanzanie, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe, ASECNA, IATA, IFALPA et IFATCA.

-----