

**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE****GROUPE REGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE NE OEUVRE  
TREIZIEME REUNION (APIRG/13)**

(Sal, Cap Vert, 25 - 29 juin 2001)

**Point 4.5 de l'ordre du jour: Examen du rapport de la Troisième Réunion du Sous-groupe  
CNS/ATM/IC**

Examen du rapport de la Troisième Réunion du Sous-groupe CNS/ATM/IC  
(Points 1 à 3 de l'ordre du jour)

(Note présentée par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

Le rapport de la Troisième Réunion du Sous-groupe CNS/ATM/IC est présentée à l'examen de l'APIRG dans les notes WP/8, WP/8A, WP/8B et WP/8C. La présente note (WP/8) concerne les points 1 à 3 de l'ordre du jour.

La suite à donner par la Réunion est au paragraphe 3.

Références:

Rapport CNS/ATM/IC/SG/3

Plan AFI de mise en oeuvre du CNS/ATM, Doc 003, Version 5.0

**1. Introduction**

1.1 Le Sous-Groupe de Coordination de la mise en oeuvre du CNS/ATM (CNS/ATM/IC/SG) a tenu sa troisième réunion du 27 au 30 mars à Nairobi. La réunion a connu une participation de 53 délégués représentant 19 États et 4 organisations internationales. Quinze États membres du sous-groupe y ont participé.

**2. Discussion****2.1 Point 1: Mandat et programme de travail tels que définis par l'APIRG/12**

2.1.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Sous-groupe CNS/ATM/IC a pris note de son mandat et programme de travail adoptés par l'APIRG/12 et a également pris note des Conclusions 10/6, 13/1, 13/5 et de la Recommandation 11/1 adoptées par la Réunion Régionale de Navigation Aérienne AFI/7.

**2.2 Point 2: Examen de l'état de mise en oeuvre des Conclusions et Décisions de la**

**précédente réunion**

- 2.2.1 Le Sous-groupe a examiné l'état de mise en œuvre des conclusions et décisions adoptées lors de sa deuxième réunion. Il a été noté que la plupart d'entre elles ont été soit mises en œuvre, soit sont en cours de réalisation.
- 2.2.2 En ce qui concerne la Conclusion 12/45 de l'APIRG – *Organes CNS/ATM nationaux, Points focaux de contact et Coordonnateurs des ICG*, la Réunion a noté que très peu de progrès ont été réalisés et que les Coordonnateurs des ICG désignés n'ont initié aucune activité. De plus amples discussions ont été tenues à ce sujet sous le point 3 de l'ordre du jour.
- 2.2.5 La réunion a alors adopté le projet de conclusion ci-après :

**Projet de Conclusion 3/1 : Données aux fins de la catégorisation des régions de contrôle terminales (TMA) et des aérodrômes**

Il est conclu que les États devraient être invité à fournir avant fin mai 2001 les données indiquées en **Appendice A**, en vue de faciliter la tâche de catégorisation des régions de contrôle terminales (TMA) et des aérodrômes.

- 2.3 **Point 3: Examen des rapports des ICG et de l'état de mise en oeuvre du Plan CNS/ATM dans la Région AFI**
- 2.3.1 Sous ce point de l'ordre du jour, le Sous-groupe CNS/ATM/IC a examiné les rapports des Groupes de Coordination de la mise en œuvre des zones d'acheminement AR1, AR2, AR4, AR5, AR6, AR7, AR9, et AR10 inscrites dans le Plan CNS/ATM.
- 2.3.2 La Réunion a noté qu'à l'intérieur de la zone d'acheminement AR1, un travail important a été entrepris en vue de mettre en œuvre la RNP 10 (dans un environnement avec espacement latéral de 50 NM entre les routes) et du RVSM. La date prévue de mise en œuvre est fixée à 2002, en attendant des résultats concluants de l'évaluation du niveau de sécurité effectuée par l'Espagne, par le biais de l'Agence de Surveillance de la Sécurité de l'Atlantique Sud (SATMA), et l'approbation par l'OACI de l'amendement des Procédures Complémentaires Régionales (Doc 7030).
- 2.3.3 En ce qui concerne la zone d'acheminement AR4, la réunion a noté que des progrès importants ont été réalisés dans la mise en œuvre des routes RNAV fixes dans les FIRs Alger, Brazzaville, N'Djaména et Niamey. La FIR Johannesburg prévoit de mettre en œuvre en juillet 2001 les routes RNAV fixes tandis que les FIRs Gaborone et Luanda comptent les mettre en œuvre au plus tard au courant de 2001, après coordination. Concernant l'extension de la couverture VHF et la fourniture de services de Contrôle de la Circulation Aérienne (ATC), les plans sont en cours d'élaboration dans les FIRs Brazzaville, N'Djaména et Niamey en vue de leur mise en œuvre progressive à compter d'avril 2001 jusqu'en avril 2002. La Réunion a été informée des plans de fourniture de la surveillance fondée sur le SSR et l'ADS/CPDLC dans la FIR N'Djaména.
- 2.3.4 En ce qui concerne de la zone d'acheminement AR10, la réunion du Sous-groupe CNS/ATM/IC a noté qu'en vue de faire face à l'introduction de routes flexibles entre Johannesburg et Singapour, il a été nécessaire de modifier les limites de la Zone actuelle d'Acheminement Aléatoire de l'Océan Indien (IORRA). Un projet de Supplément d'AIP a été élaboré à l'intention des États pour publication après

son approbation, à la date AIRAC du 22 mars 2001, en vue de son entrée en vigueur à partir du 17 mai 2001. Deux États AFI concernés ont avisé qu'ils publieront à temps leur AIP et le troisième État a indiqué qu'il publiera le sien avec un retard d'un cycle AIRAC. Le Sous-groupe a prié le Secrétariat de suivre de près la question en collaboration avec toutes les FIRs concernées.

- 2.3.5 La Réunion a été informée que la troisième réunion de l'Interface EUR/AFI tenue à Paris du 14 au 16 février 2001 a examiné les développements en cours en Europe concernant la mise en œuvre du RVSM, de l'ACAS et de l'espacement de 8,33 kHz entre les canaux VHF. En ce qui concerne l'ACAS, la réunion de l'Interface EUR/AFI a instamment invité les États concernés à promulguer les politiques ACAS Nationales car, dans la Région EUR, aucune dérogation ne sera appliquée après le 31 mars 2001.
- 2.3.6 Le Sous-groupe CNS/ATM/IC a été informé que la réunion de l'Interface EUR/AFI qui avait jusque là assuré les fonctions d'ICG pour la zone d'acheminement AR7 a adopté une conclusion qui prévoit la création d'un Groupe spécifique de Coordination de mise en œuvre du système CNS/ATM dans la zone d'acheminement AR7. Après discussion, le Sous-groupe est convenu de réitérer sa conclusion que l'APIRG confie les fonctions d'ICG pour la zone AR7 à l'Interface EUR/AFI. La réunion est également convenue que la mise en œuvre du CNS/ATM dans la zone AR6 devrait être coordonnée par les réunions informelles du Groupe SAT, compte tenu des affinités entre la Péninsule Ibérique et le couloir EUR/SAM
- 2.3.7 Lors de l'examen du rôle des Coordonneurs des ICG, le Sous-groupe est convenu que la mise en œuvre de la Conclusion 12/45 d'APIRG-*Organes CNS/ATM nationaux, Points focaux de contact et Coordonneurs des ICGs*, constitue une condition préalable pour que les Coordonneurs des ICGs puissent commencer leurs fonctions. Il a été admis que l'OACI coordonnera les activités des ICGs à la place des Coordonneurs, en attendant que la Conclusion 12/45 soit intégralement mise en œuvre.
- 2.3.8 La Réunion a examiné les voies à suivre pour favoriser la mise en œuvre du système CNS/ATM dans la zone d'acheminement AR4. Il a été convenu d'adopter une approche par étapes en donnant la priorité à la mise en œuvre intégrale de la couverture VHF, du RSFTA, des circuits ATS/DS, du service de contrôle régional et de la séparation longitudinale de 10 minutes. Il a été également convenu d'anticiper les avantages pour les exploitants longs-courriers qui sont convenablement homologués ou approuvés dans les régions adjacentes en leur attribuant initialement un espace aérien spécialisé/réservé sans pénaliser les exploitants aux niveaux régional et national.
- 2.3.9 Compte tenu des discussions et renseignements ci-dessus, la réunion a adopté les projets de Conclusions et Décisions ci-après :

**Projet de Conclusion 3/2:      Mise en oeuvre des coordonnées WGS-84 des points aériens**

Il est conclu que les États mettent en œuvre de toute urgence, les coordonnées WGS-84 des points aériens pour faciliter l'utilisation du système GNSS comme système primaire de navigation en route dans la Région AFI.

**Projet de Conclusion 3/3:      Coordination entre les fournisseurs et usagers des services ATS dans la mise en oeuvre du CNS/ATM**

Il est conclu qu'une coordination préalable soit effectuée entre les fournisseurs et les usagers de services

ATS, avant toute décision de mise en oeuvre de systèmes CNS/ATM ayant une incidence sur l'équipement des aéronefs.

**Projet de Conclusion 3/4: Amendement aux SUPPs AFI (Doc 7030)**

Il est conclu que le SUPPs AFI (Doc.7030) soit amendé comme suit:

- a) Réduction du minimum de séparation longitudinale de 20 minutes à 10 minutes.
- b) Réduction de la séparation latérale de 100 NM (comme cela est le cas dans le couloir EUR/SAM) à 50 NM (en environnement RNP10), et éventuellement à 25/30 NM selon le cas (en environnement RNP5).
- c) Introduction de minimum de séparation longitudinale de 10 minutes et/ou 80 NM RNAV/RNP dans des espaces aériens sélectionnés.

**Projet de Conclusion 3/5 : Approche par étapes dans la mise en oeuvre du système CNS/ATM**

Il est conclu qu'une approche par étapes devrait être adoptée dans la mise en oeuvre du nouveau concept CNS/ATM dans la Région, en commençant par les objectifs ATM qui peuvent être réalisés à court terme, avec un minimum de besoins CNS ou à un coût relativement faible. A cet égard, il faudrait donner la priorité aux objectifs ATM et besoins CNS suivants par rapport aux concepts émergents:

- S couverture VHF;
- S circuits ATS/DS et RSFTA;
- S service de contrôle régional; et
- S séparation longitudinale de 10 minutes.

**Projet de Conclusion 3/6 : Avantages prioritaires aux vols d'aéronefs homologués/certifiés**

Il est conclu que, compte tenu de l'homologation/certification de l'équipement des exploitants d'aéronefs assurant des vols transcontinentaux, ce type d'exploitants tire le plus tôt possible parti des bénéfices attendus en leur allouant initialement des espaces aériens dédiés, sans pénalisations pour les vols régionaux et domestiques.

**Projet de Conclusion 3/7: Création d'organes CNS/ATM nationaux et désignation des points focaux de contact**

Il est conclu que les Etats qui ne l'auraient pas déjà fait soient instamment priés de mettre en oeuvre la Conclusion 12/45 d'APIRG relative à la création d'organes CNS/ATM nationaux et à la désignation des points focaux de contact, et de notifier les Bureaux Régionaux de l'OACI des actions entreprises dans ce sens. Ce faisant, ils devraient se référer aux lignes directrices contenues dans la Circulaire 278 - AN 164 de l'OACI - *Plan National pour les Systèmes CNS/ATM* -.

**Projet de Conclusion 3/8: Mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM dans les zones d'acheminement AR-6 et AR-7**

Il est conclu que:

- la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM dans la zone d'acheminement AR-6 soit coordonnée par les Réunions Informelles SAT; et
- la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM dans la zone d'acheminement AR-7 soit coordonnée par les Réunions Informelles Interface AFI/EUR.

**Projet de Conclusion 3/10: Promulgation des politiques nationales relatives au système anti-collision embarqué (ACAS)**

Il est conclu que tous les Etats de l'interface AFI/EUR promulguent sans délai une circulaire d'information aéronautique (AIC) indiquant clairement leurs politiques de dérogation relatives à l'ACAS II, y compris les dérogations à la liste d'équipement minimum (MEL). Ces politiques nationales devraient tenir compte de la politique régionale en la matière.

**3. Suite à donner par l'APIRG**

**3.1 L'APIRG est invité à:**

- a) noter le rapport sur les points 1 à 3 de l'ordre du jour de la Troisième Réunion du Sous-groupe CNS/ATM/IC;
- b) noter qu'une action de suivi a été entamée avec les Etats au sujet de la Conclusion 3/1; et
- c) examiner et adopter les **Projets de Conclusions** 3/1, 3/2, 3/3, 3/4, 3/5, 3/6, 3/7, 3/8, 3/10.

-----

## APPENDICE A

**Données à fournir pour la tâche sur la Catégorisation des TMA et des aéroports****4. Aéroports:**

- S** nombre total des mouvements durant l'année 2000 pour chaque type de trafic suivant:  
commercial, militaire et aviation générale.
- S** nombre de vols IFR et VFR

**2 TMA** pour chaque TMA:

- S** nombre d'aéroports civil et militaires dans la TMA;
- S** nombre total de mouvements durant 2000 à chaque type d'aéroport
- S** limites verticale et horizontales de la TMA
- S** nombre de vols IFR et VFR
- S** zones réglementées, interdites et dangereuses

-----