



Organisation de l'Aviation Civile Internationale
Bureau pour l'Afrique orientale et australe

**Onzième Réunion du sous-groupe Services de la circulation
Aérienne/Service d'Information Aéronautique/ Recherches et
Sauvetage
(ATS/AIS/SAR SG/11) (Nairobi, Kenya, 26-30 avril 2010)**

Point 13: Appellation et Programme de travail futur du Sous-groupe

**APPELLATION DU SOUS-GROUPE ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL
FUTUR**

(Présenté par le Secrétariat)

RÉSUMÉ
<p>Ce document présente le contexte et les informations relatives à l'appellation du sous-groupe, propose des modifications pour tenir compte de l'évolution actuelle, ainsi que la révision des termes de référence et du programme de travail du Sous-Groupe.</p> <p>Mesures prises par la réunion se trouve au paragraphe 3.</p>
REFERENCES
APIRG 15 et 16 Rapports
Ce document de travail est lié aux objectifs stratégiques: D

1. INTRODUCTION

1.1 Lors de sa seizième réunion **tenue** à Rubavu, au Rwanda, du 19 au 23 Novembre 2007, sur la base des informations alors disponibles, APIRG a accepté de modifier le nom de **Sous-groupe ATM en Sous-groupe ATS / AIS / SAR** et, par conséquent formulé la décision 16 / 34 comme suit:

**DECISION 16/34 : APPELLATION DE L'ATM ACTUEL SOUS-GROUPE
REVERSE AUX ATS / AIS / SAR SOUS-GROUPE:**

Il est décidé que l'actuel Sous-groupe ATM soit à nouveau dénommé Sous-Groupe ATS / AIS / SAR. Le mandat révisé du Sous-groupe figure à l'Appendice R du présent rapport.

2. CONTEXTE

2.1 Avant l'APIRG 16, les noms ATM SG et ATS / AIS / SAR SG ont été utilisés indifféremment. À APIRG 14 par exemple, les documents de travail se réfèrent à l'ATS / SAR / AIS/ SG mais le rapport de la réunion se réfère à l'ATM SG. Le Rapport de l'APIRG 15 a mentionné les deux noms, y compris des références à l'ATM SG / 8 et a adopté des termes de références pour l' ATS / AIS / SAR SG. Bien que la décision APIRG 16/34 se réfère à l' «actuel» Sous-groupe ATM, il avait été appelé ATS / AIS / SAR, même dans les documents de travail de la réunion. En outre, le corps du rapport comporte des références à des conclusions ATS / AIS / SAR SG / 9.

Il n'est pas clairement établi que le changement a été adopté sur la base d'un document de travail exposant clairement les raisons d'être de ce changement.

2.2 Pour aligner la dénomination du Sous-groupe avec les pratiques actuelles communes à **toutes les régions de l'OACI, on pourrait rechercher des indications utiles dans les documents OACI.**

2.3 PANS-ATM Doc 4444 définit l'ATM et ATS comme suit:

- **Gestion de la circulation aérienne (ATM).** La gestion dynamique intégrée de la circulation aérienne et de l'espace aérien, comprenant les services de la circulation aérienne, la gestion de l'espace aérien et la gestion des courants de trafic aérien – de façon sûre, économique et efficace – par la mise en oeuvre d'installations et de services sans discontinuité en collaboration avec tous les partenaires et faisant intervenir des fonctions embarquées et des fonctions au sol.

- **Service de la circulation aérienne (ATS).** Terme générique désignant, selon les cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

L'annexe 11 à la Convention de Chicago définit les services de circulation aérienne comme suit:

- **Service de la circulation aérienne (ATS)**. Terme générique désignant, selon les cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

En présentant l'amendement 11 au Doc 4444 qui **institua** la redénomination du document de PANS-RAC des PANS-ATM, la lettre d'un État 13/2.5-00/37 datée du 14 avril 2000 souligne, entre autres, les points suivants se rapportant spécifiquement au nouveau nom du document:

... 1.4 initialement applicable sur une base régionale, les PANS-ATC est devenue applicable à l'échelle mondiale le 1er Février 1950.

1.5 La quatrième édition (1951) a reçu son titre actuel de « *Procédures pour les services de navigation aérienne – Règles de l'air et Services de la circulation aérienne* » (PANS-RAC) sur recommandation de la quatrième session de la Division Règles de l'Air et Contrôle du trafic aérien (RAC) (Montréal, Novembre-Décembre 1950). Le nouveau titre reflète le fait que certaines procédures applicables aux pilotes et un certain nombre de procédures relatives à la fourniture de l'information de vol et du service d'alerte y ont été introduites, en plus du fonctionnement du service de contrôle de la circulation aérienne.

1.6 Des nouvelles éditions ont été publiées ultérieurement. L'origine de chaque édition publiée depuis 1946 et des modifications successives, sont indiquées dans le tableau A, avec une liste des principaux sujets concernés, la date à laquelle les amendements ont été approuvés par le Conseil et la date à laquelle elles sont devenues applicables.

1.7 La quatorzième édition, nouvellement dénommée *Procédures de services de navigation aérienne - Gestion de la circulation aérienne (PANS-ATM)*, a été préparée par le Secrétariat et prévoit une mise à jour complète des procédures ainsi que d'une réorganisation majeure de son contenu. Le nouveau titre **indique que des dispositions et procédures relatives à la gestion de la sécurité des services de circulation aérienne et à la gestion des courants de trafic aérien ont été inclus ...**

3. DISCUSSION

3.1 Des arguments fournis ci-dessus, on peut noter que si un nom peut être préféré à un autre pour diverses raisons, **il est important de maintenir une certaine cohérence dans l'utilisation des terminologies de l'OACI, puisque cette terminologie est, dans toute la mesure du possible, utilisée en relation avec une signification particulière.**

3.2 L'utilisation de la phrase *gestion de la circulation aérienne (ATM)* de manière interchangeable avec *services de la circulation aérienne (ATS)* ne prend

pas en compte l'évolution du concept, la bonne compréhension de l'ATM, puisque celle-ci comprend l'autre. En outre, il est important d'observer que si le domaine ATM est en expansion, il ne comprend pas nécessairement les domaines de l'AIS, MAP et SAR. Avec l'introduction des systèmes CNS / ATM, en particulier, tous les Sous-groupes des PIRG (ou leurs équivalents) ont depuis abandonné le titre ATS pour ATM.

3.3 Afin de continuer à bénéficier de l'efficacité réalisée sur le plan administratif et dans l'utilisation des ressources, par la combinaison de l'ATM, AIS et SAR dans un sous-groupe, il est avantageux que la combinaison soit maintenue.

En outre, il est souhaitable que la relation fonctionnelle entre l'ATM et le SAR, qui dans des nombreux cas implique du personnel et de la formation en commun, soit encouragée et incorporée dans la nomenclature. Toutefois, cela ne devrait pas faire perdre de vue le fait que les services SAR dans la région AFI ont besoin de plus de personnels spécialisés avec une formation appropriée et que, conformément à la Conclusion 16/47 d'APIRG 16, entre autres, la participation dans les travaux d'APIRG du personnel/ expertise SAR [en plus de ceux du domaine 'ATM'], y compris toutefois le SAR maritime, devrait être encouragée.

3.4 Sur la base de ce qui précède, la réunion pourrait convenir que le Sous-groupe soit intitulé à juste titre ATM / SAR / AIS SG, et par conséquent de formuler le Projet de décision suivant:

DÉCISION 11/XX: APPELLATION ET MANDAT DU SOUS-GROUPE ATM / SAR / AIS

Il est décidé que, afin d'assurer la cohérence dans l'utilisation de la terminologie et les évolutions y associées, le Sous-groupe APIRG intitulé Sous-groupe ATS / AIS / SAR est à nouveau dénommé Sous-groupe Gestion de la circulation aérienne / Service d'information aéronautique / Recherche et Sauvetage (ATM / SAR / AIS SG) avec les termes de référence à l'Appendice X du rapport sur le point 13 (Appendice XX du présent document de travail).

4. Décision de la Réunion

4.1 La réunion est invitée à:

a) prendre note des informations fournies dans ce document de travail, et

b) convenir de la désignation appropriée/nomenclature du sous-groupe ATM / AIS / SAR avec les termes de référence à l'appendice X au rapport sur l'ordre du jour

(appendice XX du présent document de travail).