



## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### QUINZIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE (APIRG/15)

(Nairobi, Kenya, 26 – 30 septembre 2005)

#### Point 4.2 de l'ordre du jour : Communications, navigation et surveillance

#### EXAMEN DU RAPPORT DE LA PREMIERE REUNION DU SOUS-GROUPE CNS

(Note présentée par le Secrétariat)

#### SOMMAIRE

Le rapport de la réunion CNS/SG/1 est présenté au Groupe APIRG pour considération.

La suite à donner par le Groupe est au paragraphe 3.

#### Références :

- [1] – Rapport de la réunion CNS/SG/1 (*Référence principale*)
- [2] – Rapport de la deuxième réunion de l'Equipe de travail sur la planification de l'ATN
- [3] – Rapport de la réunion APIRG/14

*Note : Les références [1] et [2] peuvent être téléchargées du site :  
[http://www.icao.int/cgi/goto\\_m.pl?icao/en/conf/index.html](http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/conf/index.html)*

#### 1. Introduction

1.1 La Première Réunion du Sous-groupe Communications, Navigation et Surveillance (CNS/SG/1) s'est tenue à Dakar du 7 au 8 avril 2005. Cinquante sept (57) délégués provenant de 19 Etats contractants et 3 organisations internationales y ont participé. La réunion a formulé 11 projets de conclusions et 2 projets de décisions pour suite à donner par l'APIRG.

#### 2. Discussions

##### 2.1 Election du Président

2.1.1 La réunion a élu M. Simon Allotey du Ghana comme Président du Sous-groupe.

##### 2.2 Mandat, programme de travail et composition tels que définis par APIRG/14

2.2.1 Sous ce point de l'ordre du jour, le Sous-groupe a pris note de son mandat, de son programme de travail et de sa composition tels qu'ils ont été adoptés par la réunion APIRG/14, et a convenu des amendements à apporter à son programme de travail. Ces amendements figurent dans le programme de travail futur du Sous-groupe.

### 2.3 **Suivi des conclusions et décisions d'APIRG relatives aux télécommunications aéronautiques**

2.3.1 Sous ce point de l'ordre du jour, le Sous-groupe examine les progrès réalisés dans la mise en œuvre des conclusions et décisions adoptées par la réunion APIRG/14.

### 2.4 **Service fixe aéronautique (SFA)**

#### **Examen des performances du RSFTA**

2.4.1 En procédant à l'examen des performances du RSFTA, la réunion note que le réseau comporte toujours des points faibles, tels que de faibles taux de disponibilité des circuits dans certaines zones (notamment dans la partie centrale du réseau AFISNET), une rapidité de modulation toujours inférieure à 1200 bauds en ce qui concerne les circuits principaux et les circuits interrégionaux, le niveau de mise en œuvre trop faible des protocoles orientés bits.

2.4.2 Le Sous-groupe CNS note que tous les centres COM du RSFTA n'avaient pas mis en œuvre la 14<sup>ème</sup> Edition de l'Annuaire d'acheminement RSFTA de la région AFI. Il souligne l'importance pour tous les centres RSFTA de mettre en œuvre les besoins de routage et, partant, demande aux centres COM de la région AFI qui ne l'ont pas encore fait de s'exécuter. Une autre question d'égale importance est soulevée concernant la nécessité d'harmoniser l'heure de référence en synchronisant les horloges-mères du RSFTA avec le temps du système GPS, compte tenu de sa couverture mondiale. La réunion formule alors les projets de conclusions ci-après:

#### **Projet de conclusion 1/2 - Mise en œuvre de l'Annuaire d'Acheminement RSFTA AFI**

**Il est conclu que les centres COM de la région AFI qui ne l'ont pas encore fait mettent en œuvre, de toute urgence, l'Annuaire d'acheminement RSFTA (14<sup>ème</sup> Edition 2004).**

#### **Projet de conclusion 1/3 – Synchronisation des horloges des commutateurs du RSFTA**

**Il est conclu que les Etats et autres fournisseurs de services de la navigation aérienne qui ne l'ont pas encore fait, procèdent à la synchronisation des horloges des commutateurs automatiques de leurs centres RSFTA avec le temps du système GPS.**

#### **Etat de mise en œuvre du RSFTA**

2.4.3 Le Sous-groupe CNS note que seuls 8 circuits RSFTA (2 circuits principaux et 6 circuits tributaires) restent à mettre en œuvre pour que le Plan RSFTA soit entièrement mis en œuvre. La réunion actualise les spécifications de mise en œuvre du RSFTA dans la région AFI telles que définies dans la conclusion 14/8 d'APIRG/14. (cf. **Appendice 4A** de la référence [1]).

#### **Identification des carences et mesures correctives**

2.4.4 Le Sous-groupe CNS met à jour la liste des carences affectant les circuits RSFTA dans la région AFI en y incluant les besoins de navigation aérienne qui n'ont pas été mis en œuvre, les circuits à faible performance en termes de disponibilité, fiabilité et vitesse de transmission (essentiellement en ce qui concerne les circuits principaux). La liste actualisée des carences du domaine du RSFTA se trouve dans la note de travail **WP/11** de cette réunion.

2.4.5 Sur la liste des mesures proposées par le Sous-groupe CNS en vue d'éliminer les carences dans le domaine du RSFTA, il y a lieu de mentionner ce qui suit:

- le renforcement des capacités de maintenance pour certains circuits AFISNET du Golfe de Guinée);
- l'utilisation de la technologie VSAT:
- la réalisation de l'interopérabilité des réseaux aéronautiques VSAT conformément à la conclusion 14/12 d'APIRG.

## **2.5 Examen du Rapport de la 2ème Réunion de l'Equipe de travail sur la planification de l'ATN (Dakar, Sénégal, 5 – 6 avril 2005)**

### **Architecture de routage de l'ATN**

2.5.1 La réunion examine un projet d'architecture de l'ATN dans la Région AFI élaboré par l'Equipe de travail sur la planification de l'ATN et qui figure aux **Appendices 2A, 2B et 2C** de la référence [2]. Le Sous-groupe CNS convient que le projet d'architecture devrait être transmis aux Etats de la région AFI pour commentaires. Le projet de conclusion suivant est alors formulé:

#### **Projet de conclusion 1/5 – Projet d'architecture de routage de l'ATN dans la Région AFI**

**Il est conclu que le projet d'architecture de routage de l'ATN, tel qu'élaboré par l'Equipe de travail sur la planification de l'ATN, soit transmis aux Etats pour commentaires et pour compléter les tableaux.**

### **Plan d'adressage de l'ATN pour la Région AFI**

2.5.2 La réunion examine un projet de plan d'adressage du point d'accès au service de réseau (NSAP) de l'ATN dont l'objectif est de fournir des éléments indicatifs sur la façon d'établir des adresses NSAP, des identificateurs de domaine de routage (RDI) pour les domaines de routage (RD) et les confédérations de domaines de routage (RDC). Toutefois, l'Equipe de travail a estimé qu'il est nécessaire, avant l'adoption du plan d'adressage, de fournir plus d'éléments indicatifs concernant l'assignation des champs suivants de l'adresse NSAP : le sélecteur de région administrative (ARS), l'indicateur d'emplacement (LOC) et l'identificateur de système (SYS).

## **2.6 Utilisation de la technologie VSAT pour répondre aux besoins du SFA**

### **Communications entre les FIRs Accra, Brazzaville, Dakar Océanique (Secteur Abidjan), Kinshasa et Luanda**

2.6.1 Le Sous-groupe note que la réunion entre les FIRs Accra, Brazzaville, Dakar Océanique (Secteur Abidjan), Kinshasa et Luanda proposée par la Conclusion 14/11 de l'APIRG a été tenue. Cependant, la conclusion de cette réunion relative à l'installation d'un terminal VSAT à Luanda n'a pas été mise en œuvre. Le Sous-groupe demande aux Etats et organisations intéressés de mettre en œuvre les installations VSAT requises. La réunion se réjouit de la mise en œuvre d'un réseau VSAT basé sur le satellite 10-02 d'INTELSAT en République démocratique du Congo.

### **Consolidation des réseaux VSAT**

2.6.2 Le Sous-groupe CNS note la migration réussie du réseau AFISNET (un réseau de 55 stations terriennes couvrant l'Afrique du Sud, le Ghana, Maurice, La Réunion, Sao Tomé et Principe, les Etats ASECNA et les Etats de la FIR Roberts) vers le satellite IS 10-02 en octobre/novembre 2004, conformément à la Conclusion 14/12 d'APIRG. Le Sous-groupe félicite tous les Etats et organisations concernés pour cette réussite. Conscient des avantages et des économies potentiels qui pourraient être tirés de la consolidation des réseaux VSAT existants et prévus, le Sous-groupe réaffirme la nécessité de placer, aussitôt que possible et comme prévu, les autres réseaux VSAT (à savoir: CAFSAT,

NAFISAT et SADC/2) sur ce même satellite et sur le même transpondeur. En conséquence, le Sous-groupe recommande aux Etats et au Secrétariat de faire les démarches nécessaires auprès d'INTELSAT pour s'assurer que la bande passante nécessaire sera préservée.

### **Interopérabilité des réseaux VSAT**

2.6.3 Le Sous-groupe CNS reconnaît que l'interopérabilité entre les réseaux VSAT est nécessaire afin de réaliser un réseau intégré et transparent. Il examine les voies pour atteindre cet objectif. A la suite des discussions approfondies sur les systèmes satellitaires et compte tenu des particularités qui s'y rattachent, le projet de conclusion suivant est adopté:

#### **Projet de conclusion 1/6 – Interopérabilité des réseaux VSAT**

**Il est conclu que les Etats intéressés:**

- a) **acceptent de poursuivre le processus d'intégration des réseaux VSAT (qui sont: CAFSAT, MIDVSAT, NAFISAT et SADC/2) sur le transpondeur 20/20 EHA du satellite IS 10-02 à 359° E;**
- b) **soient encouragés à tirer avantage des fonctionnalités de la nouvelle plate-forme de technologie VSAT en ce qui concerne l'utilisation du spectre du réseau, la flexibilité, la qualité de gestion du service, etc.;**
- c) **s'efforcent de réaliser l'interopérabilité au niveau de la bande de base là où les techniques d'accès différentes en raison de l'application des technologies VSAT émergentes, tout en tenant en compte des niveaux de performances convenues et de la qualité de service requise par les services fixe et mobile aéronautiques (y compris les services de liaison de données);**
- d) **effectuent la coordination nécessaire, cas par cas, en vue d'anticiper sur les exigences d'interopérabilité de bout en bout avant la mise en oeuvre des réseaux VSAT.**

### **Développements concernant les réseaux VSAT**

2.6.4 Le Sous-groupe CNS est mis au courant de l'état de mise en oeuvre et des plans de développement des réseaux VSAT (AFISNET, CAFSAT, NAFISAT, SADC).

- ***Réseau AFISNET***

2.6.5 De nouvelles stations VSAT ont été installées dans la FIR Accra (Bénin, Ghana, Togo) et à Sao Tomé destinées à renforcer le service fixe et le service mobile (couverture VHF à portée élargie). Une station VSAT a été installée à Alger pour améliorer les liaisons du service fixe avec Dakar et Niamey et fournir aussi un circuit bilatéral ATS/DS Alger/N'djamena. Le Sous-groupe note que les Etats membres du réseau AFISNET sont en train d'examiner une approche commune pour un audit et une redéfinition de l'ingénierie du réseau.

- ***Réseau CAFSAT***

2.6.6 Il est noté que l'Argentine est en train d'installer une station CAFSAT à Ezeiza pour assurer la connexion avec Johannesburg et les Iles Canaries, et que le Maroc se prépare à installer un réseau VSAT national devant fonctionner sur le satellite CAFSAT IS-801 à 328,5°E.

- **Réseaux SADC et NAFISAT**

2.6.7 Le Sous-groupe CNS note que le réseau de remplacement SADC VSAT-2 est en cours d'exécution. Il est informé que les Etats participants le réseau VSAT de la partie Nord-Est de la région AFI (NAFISAT) ont accepté une proposition de fourniture du réseau par l'ATNS et l'IATA. Un mémorandum d'accord (MoU) pour la mise en oeuvre du réseau NAFISAT a été signé par Djibouti, l'Egypte, l'Erythrée, le Kenya, la Libye, l'Ouganda, les Seychelles, la Somalie (CACAS), le Soudan, la Tanzanie, le Yémen, l'ATNS et l'IATA. Deux Etats (Arabie Saoudite, Ethiopie) n'ont pas encore signé le MoU. L'Ethiopie a confirmé sa participation au réseau. Les renseignements qui sont parvenus au Secrétariat indiquent que l'Arabie Saoudite se joindra au réseau. Il est prévu que les deux réseaux VSAT (NAFISAT et SADC/2) seront opérationnels au courant du premier trimestre 2007.

## **2.7 Examen de l'état de mise en oeuvre et des performances des circuits ATS/DS dans la région AFI, identification des carences et des mesures correctives pour les éliminer**

### **Etat de mise en oeuvre et identification des carences**

2.7.1 Le Sous-groupe CNS passe en revue les efforts réalisés dans la mise en oeuvre depuis la dernière réunion et note que 22 circuits ATS/DS ont été mis en oeuvre dans 27 Etats, tandis qu'un Etat n'a toujours pas mis en oeuvre aucun des trois (3) circuits ATS/DS requis. Sur les 227 circuits ATS/DS requis dans le Plan de Navigation Aérienne, il y a 37 circuits non mis en oeuvre, soit 17,2% du total des circuits requis. Le Sous-groupe CNS met à jour la liste des carences affectant les circuits ATS/DS dans la Région AFI. Les résultats de cet examen figurent à la note de travail WP/11 de cette réunion.

2.7.2 Le Sous-groupe note que pendant que plusieurs solutions VSAT sont en cours de mise en oeuvre, les Etats concernés devraient être avisés de recourir à l'usage du téléphone par satellite ou du réseau public commuté dans le but de répondre aux besoins ATS/DS, conformément à la conclusion 12/15 d'APIRG. Le projet de conclusion suivant est adopté:

#### **Projet de conclusion 1/7 – Mise en oeuvre des circuits ATS/DS**

**Il est conclu que les centres cités ci-après utilisent, à titre temporaire, le téléphone par satellite dans le cadre de la coordination ATS avec les centres adjacents, en attendant d'être reliés à travers les liaisons VSAT prévues: Abidjan, Accra, Brazzaville, Khartoum, Kinshasa, Luanda, N'Djaména.**

## **2.8 Examen de la mise en oeuvre et des performances du service mobile aéronautique dans la région AFI, identification des carences et des mesures à prendre pour leur élimination**

### **Extension de la couverture VHF**

2.8.1 Le Sous-groupe CNS reconnaît avec satisfaction les efforts entrepris par un nombre d'Etats pour mettre en oeuvre la couverture VHF le long des routes ATS au moyen de stations VHF déportées, conformément à la recommandation 5/12 d'AFI/7. En particulier, le Sous-groupe note les récentes réalisations intervenues dans les régions d'information de vol (FIRs) suivantes:

- *FIR Accra:* Trois (3) stations VHF déportées fonctionnant par VSAT ont été mises en oeuvre à Tamale, Niamtougou et Sao Tomé;
- *FIR Alger:* Seize (16) stations VHF déportées fonctionnant par VSAT ont été mises en oeuvre à Adrar, Alger, Annaba, Bechar, Constantine, Djanet, El Golea, Ghardaia, Illizi, In Salah, Hassi Messaoud, Oran, Tamanrasset, Tiaret, Tindouf, Zarzaitine;

- *FIR Antananarivo:* Trois (3) stations VHF déportées fonctionnant par VSAT ont été mises en oeuvre à Moroni, Toamasina, et Tolagnaro;
- *FIR Brazzaville:* Deux (2) stations VHF déportées fonctionnant par VSAT ont été mises en oeuvre à Bria, Makokou et Pointe Noire;
- *FIR Dakar:* Deux (2) stations VHF déportées fonctionnant par VSAT ont été mises en oeuvre à Nema, et Taoudenit;
- *FIR Khartoum:* Dix (10) stations VHF déportées fonctionnant par VSAT ont été mises en oeuvre à Damazin, Dongola, El Fasher, El Obeid, Juba, Khartoum, Malakal, Nyala, Port Soudan et Wau. Ce programme permet d'assurer la couverture VHF sur toutes les routes ATS dans la FIR Khartoum, excepté un tronçon de route de 300 NM entre ORNAT et El Obeid dans le Nord-Ouest de la FIR.
- *FIR Kinshasa:* Six (6) stations VHF déportées fonctionnant par VSAT ont été installées à Ilebo, Kamina, Kinshasa, Lubumbashi, Mbandaka et Mbuji-Mayi; Sept (7) autres stations seront installées entre juillet 2005 et février 2006 à Bukavu, Bunia, Buta, Gbadolite, Kalemie, Kisangani et Tshikapa. Lorsque le projet arrivera à échéance, 3 centres de contrôle régional (ACC) seront établis à Kinshasa, Kisangani et Lubumbashi.
- *FIR Lusaka:* Trois (3) stations VHF déportées ont été mises en oeuvre à Lusaka, Mongu et Ndola. Deux autres stations sont en cours d'installation à Chipata et Kasama;
- *FIR N'djamena:* Une (1) station VHF déportée fonctionnant par VSAT a été mise en oeuvre à Bria;
- *FIR Niamey:* Deux (2) stations VHF déportées fonctionnant par VSAT ont été mises en oeuvre à Taoudenit et Tombouctou

2.8.2 Le Sous-groupe CNS passe en revue les cartes de couverture VHF préparée par le Secrétariat et observe que les FIR Luanda et Tripoli font toujours partie des zones où l'insuffisance de la couverture VHF reste préoccupante. L'IATA informe la réunion qu'une enquête sur le service mobile aéronautique sera effectuée dans toute la région AFI au courant du 3ème trimestre 2005.

### **Identification des carences**

2.8.3 Le Sous-groupe CNS est informé des incidents ATS survenus par suite du manque de communications HF dans le secteur océanique de la FIR Luanda. Il examine la liste des carences du service mobile aéronautique et procède à sa mise à jour comme indiqué à la note de travail **WP/11** de cette réunion. Les projets de conclusion ci-dessous sont adoptés:

#### **Projet de conclusion 1/8 – Communications air-sol dans la FIR Luanda**

**Il est conclu que, compte tenu du nombre sans cesse croissant d'incidents ATS dans son espace aérien, l'Angola accorde de toute urgence la plus haute priorité à la couverture VHF élargie dans la partie continentale de la FIR et à la fourniture de communications HF efficaces dans la partie océanique de la FIR Luanda.**

### **Projet de conclusion 1/9 – Communications air-sol dans la FIR Tripoli**

**Il est conclu que la Libye accorde la plus haute priorité à l'extension de la couverture VHF dans la FIR Tripoli.**

### **2.9 Examen de l'état de mise en oeuvre et des performances du service de radionavigation aéronautique; Identification des carences et des mesures à prendre en vue de leur suppression**

2.9.1 Le Sous-groupe fait le point des efforts de mise en oeuvre qui ont été fournis depuis la dernière réunion et note que 41 aides de radionavigation (dont 24 VOR, 13 DME et 4 ILS) requises dans le Plan de Navigation aérienne ne sont pas encore mises en oeuvre, tandis que 14 aides de radionavigation déjà installées (8 VOR, 5 DME, 1 ILS) ont besoin d'être réparées. La majorité des carences signalées (84%) concernent les opérations en route.

2.9.2 Sur cette base, le Sous-groupe CNS met à jour la liste des carences ARNS dans la région AFI telles qu'indiquées dans la note de travail **WP/11** de cette réunion. L'effort déployé par la République démocratique du Congo en installant de nouvelles aides radio à la navigation (VOR, DME, ILS) à Kinshasa/Ndjili et à Lubumbashi est noté. Concernant le Cameroun, il est convenu que le Document FASID de la région AFI devra être amendé pour remplacer le VOR/DME de Fouban qui n'est pas mis en oeuvre par le VOR/DME de Bafoussam, distant de 27 NM, qui fonctionne. Le projet de conclusion ci-après est adopté en conséquence:

### **Projet de conclusion 1/10 – Amendement du FASID AFI, Tableau CNS-3**

**Il est conclu que le Document FASID de la région AFI soit amendé en remplaçant le VOR/DME de Fouban par le VOR/DME de Bafoussam.**

### **Bancs d'essai EGNOS en Afrique centrale, australe et orientale**

2.9.3 Le Sous-groupe CNS est mis au courant des essais en cours avec les bancs d'essai EGNOS en Afrique centrale, australe et orientale.

### **2.10 Surveillance**

2.10.1 Sous ce point de l'ordre du jour, le Sous-groupe examine l'état de mise en oeuvre du plan de surveillance dans la région AFI, les essais et la mise en oeuvre de l'ADS/CPDLC ainsi que la question des liaisons de données de l'ADS-B. L'Afrique du Sud, l'Algérie, l'ASECNA et le Ghana fournissent des renseignements sur la mise en oeuvre de la surveillance.

2.10.2 Sur la base des renseignements reçus et des diverses discussions, la réunion met à jour le Tableau CNS 4A – *Systèmes de surveillance* et le Tableau CNS-4B-*Systèmes d'automatisation de l'ATS*. Les tableaux à jour figurent aux **Appendices 7A** et **7B** de la référence [1].

### **Essais et mise en oeuvre du système ADS/CPDLC dans la Région AFI**

2.10.3 La réunion est informée des essais ADS/CPDLC en cours dans la FIR Alger. Ce système sera employé pour améliorer les communications air-sol et assurer la surveillance dans la partie sud de la FIR Alger qui n'est pas couverte par radar

2.10.4 L'Afrique du Sud informe la réunion qu'à la suite d'essais effectués avec succès, le système ADS/CPDLC est maintenant utilisé comme moyen principal de surveillance et de communication dans l'espace aérien océanique de la FIR Johannesburg. Toutefois, l'emport obligatoire n'a toujours pas été promulgué.

2.10.5 Au cours des débats, la réunion estime que la participation de beaucoup plus de compagnies aériennes dans les essais du système ADS/CPDLC et l'élaboration par le Sous-groupe ATM de la région AFI d'un manuel d'exploitation de l'ADS/CPDLC s'avèrent indispensables. Les projets de conclusion et décision ci-après sont formulés:

**Projet de conclusion 1/11: Essais ADS-C/CPDLC**

**Il est conclu que les exploitants d'aéronefs déjà équipés du système ADS-C s'efforcent de participer dans les essais ADS-C/CPDLC qui sont en cours à travers la région AFI.**

**Projet de décision 1/12: Manuel d'exploitation FANS 1/A**

**Il est décidé que le Sous-groupe ATS soit invité à préparer un Manuel d'exploitation FANS1/A à l'usage de la région AFI.**

**Liaison de données ADS-B dans la région AFI**

2.10.6 La réunion prend connaissance des fonctions et avantages du système de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B). L'ASECNA annonce, à l'attention de la réunion, ses plans pour mener des essais ADS-B. Le Sous-groupe procède à un échange de vue au sujet des liaisons de données ADS-B: squitter long du SSR Mode S, liaison de données VHF (VDL) Mode 4, émetteur-récepteur à accès universel (UAT). L'attention du Sous-groupe est appelée sur la recommandation 7/1 de la 11<sup>ème</sup> Conférence de navigation aérienne. Après des débats prolongés et compte tenu du besoin d'interopérabilité mondiale, la réunion décide de recommander l'adoption du squitter long du SSR Mode S comme liaison de données initiale en guise d'introduction du système ADS-B dans la région AFI. Le projet de conclusion suivant est alors formulé:

**Projet de conclusion 1/13 – Liaison de données initiale pour l'ADS-B dans la région AFI**

**Il est conclu que le squitter long du SSR Mode S soit adopté comme liaison de données initiale dans le but d'introduire le système ADS-B dans la région AFI.**

**2.11 Examen de la position de l'OACI et préparatifs pour la CMR-2007 de l'UIT**

2.11.1 Sous ce point de l'ordre du jour, la réunion examine le *Projet de position de l'OACI pour la Conférence mondiale des radiocommunications de 2007 (CMR-2007)* de l'Union internationale des télécommunications (UIT). L'attention du Sous-groupe est attirée sur les points 1.5 et 1.6 de l'ordre du jour de la CMR-2007 et leurs effets directs sur l'extension des systèmes CNS/ATM de l'OACI. Les Etats sont priés de participer dans les réunions préparatoires nationales de la CMR et dans celles organisées au niveau régional (notamment celles de l'Union africaine des télécommunications (UAT)) afin que la position de l'OACI soit reflétée dans celle de leur pays et les soumissions de l'UAT à l'UIT. Le projet de conclusion suivant est adopté :

**Projet de Conclusion 1/14: Position de l'OACI et préparatifs de la CMR-UIT (2007)**

**Il est conclu que les Etats et les prestataires de service de navigation aérienne:**

- a) **poursuivent leurs efforts dans la mise en œuvre des éléments pertinents de la résolution de l'Assemblée de l'OACI A32-13 et, en particulier prennent part aux travaux préparatoire de l'UIT et de l'UAT pour la CMR-2007 ;**

- b) **continuent à accorder une priorité aux tâches relatives à la protection et à disponibilité du spectre des fréquences attribuées aux services aéronautiques et, en particulier, à participer activement aux activités appropriées de l'UIT-R et de l'UAT ;**
- c) **et pour les Etats qui ne l'ont pas encore fait, qu'ils fournissent les points focaux de contact relatifs aux questions de l'UIT.**

## **2.12 Programme de travail futur et composition du Sous-groupe CNS**

2.12.1 Sous ce point de l'ordre du jour, le Sous-groupe CNS examine et met à jour son programme de travail et sa composition comme indiqué à l'**Appendice 9A** de la référence [1]. Le projet de décision suivant est adopté :

**Projet de Décision 1/15 : Programme de travail futur et composition du Sous-groupe CNS**

**Il est décidé que le programme de travail et la composition du Sous-groupe CNS soient ceux figurant à l'Appendice ... au rapport.**

## **2.13 Questions diverses**

### **Aspects CNS du Programme Universel OACI d'Audits de la Supervision de la Sécurité (USOAP)**

2.13.1 La réunion prend connaissance de la Résolution 35-6 de l'Assemblée relative à l'élargissement du programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) qui prévoit d'inclure, dès janvier 2005, les dispositions portant sur la sécurité qui figurent dans les Annexes à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Doc 7300) et la transition vers une approche plus étendue des audits de sécurité dans le cadre du programme USOAP.

## **3. Suite à donner par APIRG**

3.1 Le Groupe APIRG est invité à :

- a) Noter le rapport du Sous-groupe CNS ; et
- b) Examiner et adopter les projets de conclusions 1/2, 1/3, 1/5, 1/6, 1/7, 1/8, 1/9, 1/11, 1/13, 1/14 et les projets de décisions 1/12 et 1/15.