

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix – Travail - Patrie

AUTORITE AERONAUTIQUE

Le Directeur Général



REPUBLIC OF CAMEROON

Peace - Work - Fatherland

CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY

The Director General

E-000012
Circular N° _____/C/CCAA/DG/DSA/SDNAA/STA du **08 AUG 2022**
**relative à la planification des mesures d'exception pour les
services de la circulation aérienne**

me

2022

TABLE DES MATIERES

1. Introduction	3
1.1. Objet	3
1.2. Champ d'application	3
2. Exigences et Références	3
2.1. Exigences	3
2.2. Documents de référence	3
3. abréviations	3
4. Contexte	4
5. Planification des mesures d'exception	4
5.1. Statut des plans de mesures d'exception	4
5.2. Responsabilité de l'élaboration, de la promulgation et de la mise en œuvre des plans de mesures d'exception	4
5.3. Mesures préparatoires	5
5.4. Coordination	7
5.5. Élaboration, promulgation et application des PME	7
6. Contact	9
Annexe. Structure d'un plan de mesure d'exception	10
1. Partie I : Plan de mesure d'exception de niveau 2	10
2. Partie II : Éventualité de niveau 3	10

1. INTRODUCTION

La présente circulaire a pour but de fournir des moyens acceptables (AMC), parmi d'autres, permettant d'établir la conformité à la réglementation ainsi que des éléments d'orientation (GM) pour appuyer l'interprétation de la réglementation.

La présente circulaire, en elle-même, ne crée ni ne change ou modifie des exigences réglementaires et ne permet pas d'y déroger, pas plus qu'elle n'établit de normes minimales.

1.1. Objet

La présente circulaire donne des orientations pour la planification des mesures d'exception en cas de perturbation partielle ou totale des services de la circulation aérienne.

1.2. Champ d'application

La présente circulaire s'applique aux fournisseurs de services de navigation aérienne.

2. EXIGENCÉS ET REFERENCES

2.1. Exigences

- (a) Arrêté N°0711/MINT du 08 juin 2006 portant organisation des services de la circulation aérienne au Cameroun ;
- (b) Instruction N°0714/MINT du 08 juin 2006 relative aux procédures pour les services de la navigation aérienne de gestion de trafic aérien.

2.2. Documents de référence

- (a) Guide relatif à la planification des mesures d'exception pour les services de la circulation aérienne « Guide PME ATS », AAMAC

3. ABREVIATIONS

Les abréviations suivantes s'appliquent aux fins de la présente circulaire :

- (a) **ANSP** : Fournisseur de services de navigation aérienne ;
- (b) **ATM** : Gestion du trafic aérien ;
- (c) **ATS** : Services de la circulation aérienne ;
- (d) **FIR** : Région d'information de vol ;
- (e) **IFR** : Règles de vol aux instruments.
- (f) **OACI** : Organisation de l'aviation civile internationale ;
- (g) **RSFTA** : Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques ;
- (h) **WACAF** : Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale

4. CONTEXTE

- (1) Le 27 juin 1984, le Conseil de l'OACI a approuvé des principes directeurs pour les mesures d'exception à appliquer en cas de perturbation des services de la circulation aérienne et des services de soutien.
- (2) Les principes directeurs qui ont évolué avec le temps grâce à l'expérience pratique acquise, ont pour objet d'aider à assurer l'écoulement sûr et ordonné de la circulation aérienne internationale en cas de perturbation des services de la circulation aérienne et services de soutien, ainsi qu'à préserver, dans cette éventualité, la disponibilité des grandes routes aériennes mondiales du système de transport aérien.
- (3) Ces principes tiennent compte du fait que les circonstances qui précèdent ou qui accompagnent les perturbations des services assurés à l'aviation civile internationale varient considérablement, et que les mesures d'exception destinées à répondre à des circonstances déterminées doivent nécessairement s'adapter à ces circonstances.

5. PLANIFICATION DES MESURES D'EXCEPTION

5.1. Statut des plans de mesures d'exception

Les plans de mesures d'exception visent à mettre en œuvre des installations et services destinés à remplacer, en cas d'indisponibilité temporaire, ceux qui sont prévus dans le plan régional de navigation aérienne. De ce fait, les arrangements correspondants sont également de nature temporaire. Ils ne restent en vigueur que jusqu'au rétablissement des installations et services du plan régional de navigation aérienne, et ils ne constituent donc pas des amendements dudit plan, qui doivent être traités conformément à la « Procédure d'amendement des plans régionaux approuvés ».

5.2. Responsabilité de l'élaboration, de la promulgation et de la mise en œuvre des plans de mesures d'exception

- (1) L'ANSP chargé de fournir des services de la circulation aérienne et des services de soutien dans l'espace aérien dont il a la charge doit en cas de perturbation ou de risque de perturbation de ces services, instituer des mesures pour garantir la sécurité de la navigation aérienne et prendre, si possible, des dispositions pour fournir des installations et services de rechange. Dans ce but, les ANSP élaborent, publient et mettent en œuvre des plans de mesures d'exception appropriés. Ces plans sont élaborés en coopération avec les ANSP des autres États, les usagers de l'espace aérien intéressés et l'OACI, selon les besoins, chaque fois que les effets d'une perturbation des services risquent d'affecter les services assurés dans l'espace aérien voisin.
- (2) La responsabilité de la mise en œuvre des mesures d'exception appropriées applicables à l'espace aérien d'un autre État où la

responsabilité de la fourniture des services a été déléguée à l'État du Cameroun continue d'incomber à l'État du Cameroun, qui fournit ces services, aussi longtemps que l'État déléguant n'aura pas mis fin temporairement à cette délégation. Lorsqu'il met fin à cette délégation, l'État déléguant assume cette responsabilité.

- (3) Dans le cas où pour une raison quelconque, les autorités camerounaises ne peuvent s'acquitter comme il convient de la responsabilité mentionnée en (1), l'État du Cameroun en informe l'OACI qui établit des mesures d'exception et en assure la coordination le cas échéant. Cette coordination impliquera les États responsables de l'espace aérien voisin de celui qui est touché par la perturbation des services ainsi que les organisations internationales intéressées. Toutefois, l'autorisation nécessaire est obtenue de l'État du Cameroun pour prendre les mesures requises dans les circonstances.

5.3. Mesures préparatoires

- (1) Les délais de notification sont essentiels pour la planification des mesures d'exception si l'on veut raisonnablement éviter que la sécurité de la navigation aérienne ne soit compromise. La mise en œuvre des arrangements d'exception en temps voulu exige initiative et décision, ce qui présuppose que des plans de mesure d'exception, prévoyant notamment le moment et la manière de promulguer ces mesures, ont été élaborés et adoptés par les parties intéressées avant que ne se produisent les événements qui appellent ces mesures.
- (2) Pour les raisons indiquées en (1), les ANSP prennent les mesures préparatoires appropriées pour faciliter la mise en œuvre en temps voulu d'arrangements d'exception. Ces mesures préparatoires portent sur les éléments ci-après :
 - (a) préparation de plans de mesures d'exception de caractère général applicables à des événements généralement prévisibles comme les grèves ou les conflits du travail touchant les services de la circulation aérienne ou les services de soutien. Étant donné que la communauté aéronautique mondiale n'est pas partie à ces conflits, les ANSP prennent les mesures nécessaires pour garantir que des services de la circulation aérienne appropriés continuent d'être assurés à l'aviation civile internationale, au moins pour les aéronefs survolant l'espace aérien sous la responsabilité de l'État du Cameroun ;
 - (b) évaluation des risques pour la circulation aérienne civile que posent d'autres événements pouvant compromettre la disponibilité de l'espace aérien pour les vols civils et/ou la fourniture des services de la circulation aérienne et des services de soutien, à savoir :

- les conflits militaires ;
 - les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile ;
 - les catastrophes naturelles ;
 - les urgences de santé publique.
- (c) identification des mesures d'atténuation des risques évalués, notamment l'établissement préliminaire de plans spéciaux de mesures d'exception à appliquer en cas d'événements listés en (b).
- (d) anticipation des besoins en itinéraires et services de remplacement. En effet, l'évitement à court préavis de certaines parties de l'espace aérien exige des efforts spéciaux de la part des ANSP responsables des parties voisines de cet espace et des exploitants internationaux pour planifier des itinéraires et des services de remplacement.
- (e) surveillance étroite de toute situation pouvant donner lieu à des événements appelant l'élaboration et l'application d'arrangements d'exception. Cette surveillance est réalisée par les organes administratifs compétents du Cameroun qui pourront, si nécessaire, instituer les mesures qui peuvent en découler ;
- (f) désignation ou établissement d'une équipe de coordination qui, en cas de perturbation des services de la circulation aérienne et d'application d'arrangements d'exception, sera en mesure de fournir, 24 heures sur 24, des renseignements à jour sur la situation et sur les mesures d'exception qu'elle entraîne jusqu'à ce que le fonctionnement normal du système soit rétabli.
- (3) D'autre part, dans le cadre des services qu'elle offre et lorsqu'une crise menace, l'OACI a pris les dispositions pour la mise en place d'une équipe de coordination formée au bureau régional WACAF et au siège de l'OACI à Montréal. Ainsi, l'OACI prévoit la disponibilité 24 heures sur 24 d'un personnel chargé de :
- suivre en permanence les nouvelles provenant de toutes les sources disponibles, relatives à la situation d'exception ;
 - assurer la diffusion constante des renseignements pertinents reçus par les services d'information aéronautique du Cameroun au bureau régional et au siège de l'OACI ;
 - assurer la liaison, selon les besoins, avec les organisations internationales et régionales intéressées ;
 - échanger des renseignements à jour avec l'État du Cameroun et les États susceptibles de participer aux arrangements d'exception.

5.4. Coordination

- (1) Un plan de mesures d'exception doit être acceptable aussi bien pour les fournisseurs que pour les usagers des services d'exception. En d'autres termes, les ANSP doivent pouvoir s'acquitter des fonctions qui leur ont été confiées et le plan de mesures d'exception doit assurer la sécurité de l'exploitation et offrir la capacité d'acheminer la circulation prévue dans les circonstances.
- (2) En conséquence, lorsqu'une perturbation des services de la circulation aérienne ou des services de soutien est prévue au Cameroun ou dans un État ayant accordé la délégation desdits services au Cameroun, le Bureau régional WACAF ainsi que les autres États dont les services pourraient être touchés sont avisés dès que possible. Cet avis comprend des renseignements sur les mesures d'exception connexes ou une demande d'aide pour la formulation des plans de mesures d'exception.
- (3) Les besoins détaillés en matière de coordination sont déterminés par l'État du Cameroun ou par l'OACI, selon le cas, compte tenu de ce qui précède.
- (4) Dans le cas de la participation de plusieurs autres États aux mesures d'exception, une coordination détaillée est effectuée avec chacun des États participants en vue de l'adoption formelle d'un plan de mesures d'exception. En outre, une coordination détaillée de ce genre est assurée avec les États dont les services seront sensiblement affectés, en procédant, par exemple, au réacheminement de la circulation, ainsi qu'avec les organisations internationales intéressées, dont les connaissances et l'expérience dans le domaine de l'exploitation sont précieuses.
- (5) Chaque fois qu'il est nécessaire d'assurer une transition harmonieuse vers l'application d'arrangements d'exception, la coordination décrite dans la présente section comprendra un accord sur les détails d'un texte de NOTAM commun à diffuser à une date d'entrée en vigueur convenue d'un commun accord.

5.5. Élaboration, promulgation et application des PME

- (1) L'élaboration d'un plan de mesures d'exception dépend des circonstances, et notamment de la possibilité ou de l'impossibilité, pour l'aviation civile internationale, d'utiliser l'espace aérien dans lequel les services sont perturbés. L'espace aérien relevant de l'État du Cameroun ne peut être utilisé qu'à l'initiative des autorités camerounaises, ou avec leur accord ou consentement. Sans cela, les arrangements d'exception doivent supposer le contournement de l'espace aérien et devraient être élaborés par les États voisins ou par l'OACI en coopération avec les États voisins.

- (2) L'élaboration d'un plan de mesures d'exception suppose a priori autant de renseignements que possible sur :
- les routes actuelles et routes de rechange ;
 - les moyens de navigation des aéronefs ;
 - la disponibilité, totale ou partielle, d'un guidage de navigation fourni par des aides au sol ;
 - les moyens de surveillance et de télécommunication des organismes voisins des services de la circulation aérienne
 - l'état des services de la circulation aérienne, des services de télécommunications, des services météorologiques et des services d'information aéronautique.
- (3) Les éléments principaux dont il faut tenir compte, selon les circonstances, pour la planification de mesures d'exceptions sont les suivants :
- (a) réacheminement de la circulation pour éviter, totalement ou en partie, l'espace aérien en cause, ce qui implique normalement l'établissement de routes ou de tronçons de route supplémentaires et de conditions d'utilisation particulières pour ces routes ;
 - (b) établissement d'un réseau de routes simplifié traversant l'espace aérien en cause, s'il est disponible, accompagné d'un plan de répartition des niveaux de vol visant à garantir la séparation latérale et verticale, et d'une procédure permettant à des centres de contrôle régional voisins d'établir une séparation longitudinale aux points d'entrée et de maintenir cette séparation d'un bout à l'autre de l'espace aérien ;
 - (c) réassignation de la responsabilité d'assurer des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien dont la responsabilité a été déléguée au Cameroun ;
 - (d) mise en œuvre et exploitation de communications air-sol et de liaisons vocales directes RSFTA et ATS adéquates, et réassignation aux États voisins de la responsabilité de fournir des renseignements météorologiques et des renseignements sur l'état des aides de navigation ;
 - (e) arrangements spéciaux pour la collecte et la diffusion de comptes rendus d'aéronefs en vol et après le vol ;
 - (f) obligation pour les pilotes d'assurer une veille permanente sur une fréquence VHF spécifiée pour les communications entre pilotes dans des régions spécifiées où les communications air-sol sont incertaines ou inexistantes, et de diffuser sur cette fréquence, de préférence en



- anglais, des renseignements et des estimations sur leur position, y compris le début et la fin de la montée et de la descente ;
- (g) obligation, pour tous les aéronefs, d'allumer en permanence les feux de position et les feux anticollision dans des régions spécifiées ;
 - (h) obligation, pour chaque aéronef, de maintenir une séparation longitudinale accrue éventuellement établie entre les aéronefs volant au même niveau de croisière, et procédures en la matière ;
 - (i) obligation de monter et de descendre nettement à droite de l'axe de certaines routes expressément identifiées ;
 - (j) arrangements destinés à contrôler l'accès à la région où s'appliquent les mesures d'exception pour éviter la surcharge du système mis en place pour faire face à la situation ;
 - (k) obligation, pour tous les aéronefs se trouvant dans la région où s'appliquent les mesures d'exception, de voler selon les règles IFR, ce qui comprend notamment l'attribution aux routes ATS de la région, de niveaux de vol IFR définis dans la réglementation en vigueur.
- (4) Les usagers des services de la navigation aérienne sont notifiés par NOTAM, aussitôt que possible, d'une perturbation prévue ou effective des services de la circulation aérienne ou des services de soutien. Ce NOTAM indique notamment les arrangements d'exception associés à la situation. En cas d'interruption prévisible, la notification préalable se fait en tout cas avec un préavis d'au moins 48 heures.
- (5) La notification par NOTAM de la cessation des mesures d'exception et du rétablissement des services prévus dans le plan régional de navigation aérienne est faite aussi vite que possible pour assurer une transition harmonieuse des conditions d'exception aux conditions normales.

6. CONTACT

- (1) Pour de plus amples renseignements, veuillez contacter :
sdnaa@ccaa.aero
- (2) Toute proposition de modification de la présente circulaire est bienvenue et peut être soumise à l'adresse électronique ci-dessus.



ANNEXE. STRUCTURE D'UN PLAN DE MESURE D'EXCEPTION

Le plan de mesure d'exception est structuré en deux (02) parties principales dont le contenu détaillé est présenté comme suit :

1. Partie I : Plan de mesure d'exception de niveau 2

- Objectifs
- États et FIRs affectés
- Gestion du plan de mesure d'exception
- Comité central de coordination
- Groupe opérationnel de contingence ATM
- Procédure de gestion du trafic aérien et d'exception
 - o Responsabilité des services de la circulation aérienne
 - o Séparation
 - o Restriction de niveau
 - o Classification de l'espace aérien
 - o Compte rendu de position de l'aéronef
 - o Procédures pour les unités ATS
- Transition au plan de mesures d'exception
- Transfert de contrôle, coordination et délégation de responsabilité dans la fourniture des services de la circulation aérienne
- Réseau des routes ATS d'exception
- Procédure du pilote et de l'exploitant
 - o Dépôt des plans de vol
 - o Approbation de survol
 - o Procédures d'exploitation des pilotes
- Procédures de communication
- Urgences de santé publique
- Plan d'urgence des cendres volcaniques
- Recherches et sauvetage
- Test et examen du plan de mesures d'exception
- Organismes du plan de mesure d'exception : coordonnées des membres du comité central de coordination, du groupe opérationnel de contingence ATM et des organismes de recherche et de sauvetage.

2. Partie II : Éventualité de niveau 3

- Objectifs et mesures liées à l'indisponibilité de l'espace