



ORGANISATION INTERNATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

**DIX-SEPTIEME REUNION DU GROUPE REGIONALE AFI DE
PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/17)
(Burkina Faso, du 2 au 6 août 2010)**

Point 3.4 de l'ordre du jour : Gestion du Trafic Aérien (ATM)

Résultats de la quinzième Réunion informelle de coordination pour l'amélioration des services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud (SAT/15) et activités de suivi y relatives

(Note présenté par le Secrétariat)

RÉSUMÉ

Cette note présente les résultats de la quinzième Réunion informelle de coordination pour l'amélioration des services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud (SAT/15), pour examen par APIRG.

Suite à donner par la réunion se trouve au paragraphe 3.

Références :

- [1] – Rapport de la réunion SAT/FIT/5
- [2] – Rapport de la réunion SAT/15

Objectifs stratégique de l'OACI: A, D

1. INTRODUCTION

1.1 La quinzième Réunion informelle de coordination pour l'amélioration des services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud (SAT/15) s'est tenue à Lisbonne, Portugal du 19 – 21 mai 2010. La réunion a été accueillie par Nav Portugal et s'est tenue à l'Hôtel Tivoli Oriente. La réunion a été précédée par la cinquième réunion de l'équipe de l'interopérabilité (SAT/FIT/5) sur le SAT FANS 1/A qui s'est tenue au même endroit, du 17 au 18 mai 2010.

1.2 La présente note fournit APIRG/17 avec les résultats de la réunion SAT/15. Les conclusions et décisions SAT/15 se trouvent à l'Appendice A et les conclusions et décisions de la réunion SAT/FIT/5 approuvée par la réunion SAT15 figurent à l'Appendice B.

2. DISCUSSIONS

GESTION DU TRAFIC AÉRIEN (ATM)

2.1 Suite à donner à la mise en œuvre de l'AORRA dans l'espace aérien

2.1.1 La réunion a rappelé les avantages escomptés par les utilisateurs du système de route aléatoire et l'histoire du processus qui doit rapidement conduire à la mise en œuvre intégrale de la Zone de routes aléatoires de l'océan Atlantique (AORRA). À cet égard, la

réunion a été rappelée que la conclusion SAT 14TF1/05 a encouragé la mise en œuvre des phases 3 et 4 de l'AORRA d'ici avril 2010.

2.1.2 Étant donné que cette date visée n'a pas pu être atteinte, la réunion était d'avis que les États concernés devraient convenir à la première date AIRAC pour la mise en œuvre de la dernière phase de l'AORRA. Tenant compte des actions préparatoires à effectuer avant la mise en œuvre proprement dite, la réunion a convenu de la date de mise en œuvre du 26 août 2010 (**Conclusion SAT 1/01**)

2.1.3 L'attention de la réunion a ensuite été attirée sur les questions clés liées à la mise en œuvre de l'AORRA et reconnu par les réunions postérieures du SAT:

- Toutes les routes au sein de l'AORRA devront être suspendues afin de permettre l'exploitation complète de routes aléatoires et de dissiper tout malentendu de l'application. Ces routes peuvent être réactivées en cas de situation d'urgence.
- Les transitions de la route sont requiert à partir des points de cheminement de la structure des voies aériennes existantes aux points de cheminement de latitude discrets / Longitude sur les limites de l'AORRA, afin d'optimiser les avantages de routes aléatoires.

2.1.4 À cet égard, l'IATA a présenté à la réunion un document de travail proposant les points de cheminement d'entrée/sortie sur la limite de l'AORRA avec transitions appropriées sur les voies aériennes domestiques existantes.

2.1.5 La réunion a reconnu la nécessité pour les États SAT et les centres de contrôle régional (ACC) concernés de définir les points de cheminement d'entrée/sortie sur la limite de l'AORRA et les branchements efficaces aux routes fixes existantes en dehors de la zone AORRA. Toutefois, la réunion était d'avis que les ANSP devront prendre le temps d'examiner la proposition et d'évaluer l'aspect de sécurité avant la mise en œuvre. En outre, dans certains cas, il y a un besoin du dialogue et d'entente entre les FIR adjacentes.

2.1.6 La réunion a donc décidée qu'une réunion de coordination aura lieu entre l'IATA et les ACC concernés en vue d'examiner les transitions directes de/vers l'espace aérien AORRA (**Conclusion SAT15/02**). **Cette réunion s'est tenue avec réussite à Accra (Ghana) du 29 au 30 juin 2010.**

2.2 Proposition d'amendement du doc 7030, les procédures complémentaires régionales

2.2.1 La réunion a identifié un besoin de l'amendement aux Procédures complémentaires régionales (DOC 7030), en particulier en ce qui concerne les opérations relatives aux domaines de routes aléatoires.

2.2.2 Le besoin identifié de modifier les articles des amendements AFI Procédures complémentaires régionales ont été présentés à la réunion du sous-groupe ATS/AIS/SAR qui s'est tenue récemment à Nairobi, Kenya, pour examen. Les modifications proposées ont été acceptées, sous réserve des amendements présentés au Groupe SAT pour examen en tenant compte de l'effet que les modifications proposées peuvent avoir sur les espaces aériens voisins.

2.2.3 La réunion a examiné les modifications proposées et a convenu que les membres du SAT envoient leurs observations sur les amendements proposés au Secrétariat d'ici juin 2010 (**Conclusion SAT15/03**)

2.3 Rapport SATMA sur les statistiques de trafic, des procédures de sécurité et opérationnelles dans le couloir EUR / SAM.

2.3.1 SATMA a présenté l'information mondiale sur les États SAT et des informations détaillées sur les statistiques du trafic aérien du couloir EUR-SAM cours de l'année 2009 ainsi que l'évolution de ces chiffres depuis 2004, les chiffres principaux sont les suivants:

- 2009/2008: baisse de 16%
- La circulation sur les routes principales ATS: UN741 22%, UN866 24%, UN873 38%
- EUR-SAM Corridor: période de 5 ans de 2004 à 2009 montre une augmentation globale positive de 10,6%.
- De Janvier à mars 2010: une diminution de la circulation aérienne de 5% est détectée.

2.3.2 SATMA a présenté ses travaux sur l'évaluation des risques de collision de 2009 pour le corridor EURSAM. En raison du retard dans la réception des données requises, SATMA ne pouvait pas achever l'évaluation des risques de collision, et seule une analyse préliminaire de certains paramètres a été présentée à la réunion.

2.3.3 Le rapport a souligné l'importance de l'évolution du risque opérationnel dans l'estimation du risque total à la verticale, en particulier le LHD, dont le statut est indiqué dans les tableaux suivants:

Locations	N° LHDs	Temps passé au niveau incorrect	N° de niveau dépassé	Raisons
Canaries UIR	2	0.333 h.	0	Erreurs de coordination
Sal UIR	1	1.162 h.	1	Erreurs de coordination
Dakar UIR	8	2.379 h.	0	Erreurs de coordination
Atlantic-Recife UIR	15	1.200 h.	0	Erreurs de coordination

Tableau 1: Compte rendu sur les LHD de janvier au juin 2009

Locations	N° LHDs	Temps passé au niveau incorrect	N° de niveau dépassé	Raisons
Canaries UIR	2	0.333 h.	0	Erreurs de coordination
Sal UIR	7	1.167 h.	0	Erreurs de coordination
Dakar UIR	19	6.908 h.	0	Erreurs de coordination

Atlantic-Recife UIR	6	1.551 h.	0	Erreurs de coordination
------------------------	---	----------	---	----------------------------

Tableau 2: Compte rendu sur les LHD de juillet à décembre 2009

2.3.4 Sur base de ces données, le temps total passé à niveau incorrect dans le couloir a été 15,033 heures. Comme la principale contribution au risque opérationnel sera celle due au temps passé à un niveau de vol incorrect, il est prévu que le risque de collision opérationnelle sera encore plus élevé que le niveau de sécurité visé (TLS).

2.3.5 Le SATMA fera l'évaluation des risques de collision finale disponible dès que possible, et en tout cas avant la réunion du SAT prochaine.

2.3.6 La réunion a noté que, bien que les calculs détaillés et exactes doivent être effectués, on peut s'attendre à ce que les problèmes liés à des erreurs de coordination et au total des risques de collision verticale présenté dans la précédente évaluation de la sécurité ne sont pas encore résolus et que des mesures correctives adéquates devraient être prises pour réduire ce type d'erreurs.

2.3.7 À cet égard, la réunion a noté que la principale cause de LHD signalé à SATMA pour la période de juin 2009 – mars 2010 a été "une erreur opérationnelle de l'unité ATC à l'unité de coordination". Par conséquent, après la coordination entre les ACC concernés, la réunion a convenu aux procédures opérationnelles reposant sur les systèmes de surveillance dépendante automatique en mode contrat/communications contrôleur-pilote par liaison de données (ADS-C/CPDLC) à mettre en œuvre dans le corridor EURSAM comme mesures correctives (**Conclusion SAT15/04**)

2.3.8 En plus des procédures opérationnelles basées sur l'utilisation de l'ADS-C et de la CPDLC mentionné précédemment, et comme ce ne sont pas tous les aéronefs qui sont équipés du FANS1/A ou pas toutes les connexions ADS-C/CPDLC qui sont toujours réussies, certaines procédures de coordination de sécurité complémentaires entre les ACC adjacents pour prévenir le LHD ont aussi été recommandés par la réunion.

2.3.9 À cet égard, la réunion a été d'avis que ces procédures complémentaires devraient être reflétées dans le document 7030. Par conséquent, l'amendement suivant est proposé pour intégration dans le Doc 7030 (**Conclusion SAT15/05**)

«Procédures de sécurité supplémentaire pour les aéronefs en cas de problèmes communications air/sol (radio ou CPDLC) et de relais avec d'autres appareils.

Procédures pour les aéronefs survolant le long du corridor EUR/SAM, les aéronefs effectueront un décalage latéral droit jusqu'à 2 NM dans les cas suivants :

- a) **La communication en radio ou CPDLC est impossible, difficile ou incompréhensibles avec les ACC concernés après avoir essayé d'établir la communication au moins pendant 10 minutes;**
- b) **des doutes et l'impossibilité d'obtenir une autorisation du ATC;**
- c) **Quand l'on effectue une autorisation de l'ATC avec restriction supplémentaire (le temps d'atteindre le niveau de vol autorisé, nombre de Mach, etc.) et l'aéronef est à 10 minutes ou moins de la limite suivante.**

Dans tous les cas, les aéronefs informeront l'ATC à propos de ce décalage latéral dès que les communications appropriées sont rétablies.

2.3.10 La réunion a été informée de l'amélioration enregistrée en ce qui concerne le signalement des occurrences LHD. Dans tous les ACC, la culture de l'information est en augmentation et le travail bien accompli de l'équipe de surveillance LDH, dans l'envoi de comptes rendus mensuels, est également à noter.

2.3.11 Néanmoins, la réunion a reconnu que, pour avoir une idée plus précise de la situation et de déterminer des mesures correctives pour réduire le nombre LDH, les comptes rendus sur les LDH devront être partagés avec tous les ACC concernés pour une analyse approfondie (**décision de la SAT 15/ 01**)

2.4 Plans d'urgence ATS

2.4.1 La réunion a rappelé que, conformément à la Conclusion SAT/14-5, la réunion SAT14T F1, à travers la conclusion SAT14TF1/12, ont convenu d'un plan d'urgence pour le couloir EUR/SAM et a demandé au Brésil, au Cap-Vert, au Sénégal et à l'Espagne de le mettre en œuvre selon le calendrier suivant :

- i. La publication AIC: 27 août 2009
- ii. L'efficacité de l'AIC: 22 octobre 2009
- iii. La publication NOTAM: 8 octobre 2009

2.4.2 Tous les ACC concernés, ont confirmé avant la réunion que le plan d'urgence est convenu a été publié et renforcé.

2.4.3 Compte tenu de cette réussite, il a fait valoir que, dans la mesure où le plan d'urgence est concerné, il y a un besoin de coordination entre les Etats du couloir EURSAM qui ont déjà mis en œuvre le plan commun d'urgence mentionné ci-dessus et les autres membres de la SAT. En outre, si possible, il serait préférable d'élaborer et de se mettre d'accord sur un plan d'urgence complet pour l'ensemble de la zone SAT. (**Conclusion SAT15/06**)

2.5 Question diverses sur ATM

2.5.1 Le trafic aérien inconnu dans l'Atlantique Sud

2.5.1.1 La réunion a été saisie de la situation préoccupante créée par le grand nombre d'aéronef inconnu volant à travers les FIR Atlantique, Montevideo et Ezeiza sans aucune coordination. Les ACC concernés ont déclaré que, dans la plupart des cas, ces vols sont en provenance de l'île Malvinas/Malouines et l'île d'Ascension. Dakar et Abidjan ont également confirmé l'existence de ces vols dans leur espace aérien.

2.5.1.2 La réunion a exprimé sa préoccupation au sujet de cette situation qui compromet sérieusement la sécurité des opérations aériennes dans la région. Comme la question semble inclure des considérations politiques, la réunion a demandé l'OACI d'intervenir au niveau régional ainsi qu'au niveau du siège de résoudre le problème (**Conclusion SAT15/07**).

2.5.2 Carences ATS dans la zone SAT.

2.5.2.1 Sur ce point, la réunion a examiné les comptes rendu de l'IATA exprimant des préoccupations concernant la persistance des carences entreprise qui affectent les opérations et la sécurité de vol dans la région SAT. Les carences dans les services de la circulation aérienne (ATS), services d'information aéronautique (AIS), la météorologie aéronautique (MET), et des communications (COM).

2.5.2.2 Les quelques exemples des carences qui impactent les opérations aériennes et qui sont prédominants dans plusieurs États de la région ont été données:

- Erreurs opérationnelles menant à un grand nombre d'incidents LHD
- Difficultés de communiquer avec l'ATC
- Le nombre limité de routes ATS / niveaux de vol dans le couloir EURSAM
- La nécessité du RNP4 (30/30NMs) pour maximiser l'efficacité l'espace aérien

2.5.2.3 Les mesures d'action correctives doivent être mises en œuvre. En outre, l'IATA a appelé l'Autorité de l'Aviation Civile à prendre les mesures nécessaires visant à améliorer le traitement des comptes rendus d'incidents ATS et de déterminer plus précisément les causes principales de ceux-ci.

2.5.2.4 La réunion a pris bonne note de ces comptes rendus. Toutefois, il a été reconnu que l'IATA et ses compagnies membres travaillent en étroite collaboration avec l'OACI et plusieurs autorités de l'aviation civile dans un cadre positif et constructif, afin de mettre en place un examen formel, une analyse et une résolution de toutes les carences. La réunion a convenu que les membres du SAT doivent aller dans ce sens enfin d'élaborer un plan d'infrastructure de l'espace aérien en conformité avec le Plan mondial PBN (**Conclusion SAT15/08**)

Communications, Navigation et Surveillance (CNS)

2.6. Suite à donner à la conclusion SAT/14 dans le système CNS

Suite à donner à la conclusion SAT14 / 06: Mise en œuvre du circuit DS/ATS Atlantic / Luanda

2.6.1 La réunion a examiné la question sur le une liaison ATS/DS opérationnelle entre les Centres de contrôle régional de Recife et de Luanda et a conclu que la solution fiable et définitive à la mise en œuvre un nœud CAFSAT à Luanda

2.6.2 La réunion a été informée par l'Angola et le Brésil de leur engagement commun d'organiser une réunion de coordination technique pour étudier le processus de mise en œuvre d'un nœud CAFSAT, à Luanda, pour assurer le lien directe du circuit ATS / DS avec Recife. L'ASECNA comme président de l'équipe de travail 2-CNS a été invité à assister, si nécessaire, l'Angola et le Brésil.

2.6.3 La réunion a donc convenu que la réunion de coordination doit se tenir et a demandé l'OACI d'aider les États concernés dans le processus de mise en œuvre (**Conclusion SAT/15/09**)

Suite à donner à la conclusion SAT14/ 08: plan de numérotage vocal ATS pour la région AFI

2.6.4 La réunion a examiné l'état de mise en œuvre de la conclusion SAT 14/08 relative au plan de numérotage vocal ATS dans la région AFI et a reconnu qu'aucune étude n'a été menée pour élaborer un plan mondiale de numérotage vocal à cet égard. La réunion a noté que, en raison de l'absence d'un tel plan, certains États AFI actuellement utilisent le plan de numérotage vocal de la Région EUR.

2.6.5 La réunion a également rappelé que le plan de mise en œuvre réussie d'un plan de numérotage vocal ATS tel que définis par la recommandation figurant dans le Manuel de l'ICAO sur ATS sol-sol de commutation voix et signalisation (Doc 9804, chapitre 2, article 2.3) exige une organe technique de coordination AFI pour élaborer l'étude technique et les arrangements de planification. La réunion a encouragé les États qui ont déjà entrepris des études et mené des essais de continuer dans leurs efforts (**Conclusion SAT/15/10**)

Suite à donner à la conclusion SAT14/ 09: Essais de l'extension du Protocole de commutation au sol de l'ATS-N5

2.6.7 La réunion a été rappelée que l'Espagne a été conduite avec succès le protocole à commutation au sol de l'ATS-N5 pendant des années. Il a été noté que la mise en œuvre de ce réseau est fortement liée à la disponibilité de la capacité de VCSS du ACC pour appuyer les exigences techniques.

2.6.8 En examinant l'état d'avancement de VCSS, la réunion a été fourni avec les informations provenant des projets en cours actuellement menées ou prévues par le Portugal, le Brésil et le Cap-Vert pour améliorer leurs VCSS et participer à des essais avec l'Espagne.

2.6.9 La réunion a ensuite recommandé aux États de favoriser l'extension du protocole à commutation au sol de l'ATS-N5 (**Conclusion SAT/15/11**)

Suite à donner à la conclusion SAT14/ 12: Le partage des données ADS

2.6.10 La réunion a examiné en longueur cette conclusion et a concentrée son attention sur les préoccupations des États SAT dans le cadre de la mise en œuvre du partage des données ADS. Il a été reconnu que la plupart des systèmes ADS/SAT sont en cours d'installation et le développement de procédures opérationnelles n'est pas encore terminé. Les accords de fourniture de services de communication signée entre les ANSP et les fournisseurs de services ACCAR à l'appui de l'ADS-C ne comprennent pas le mécanisme de partage des données de l'ADS. En outre, l'expérience appris d'une région voisine où la surveillance dépendante automatique (ADS) est totalement opérationnelle (NAT) tend à confirmer que le partage des données ADS n'est pas été encore mise en œuvre.

2.6.11 Compte tenu de ces préoccupations, la réunion a conclu qu'il est nécessaire de laisser le système atteindre son stade de maturité afin de gagner assez d'expérience dans l'échange des données et a demandé au groupe de travail sur la gestion du trafic aérien ATM / WG de fournir au groupe de travail CNS avec les données ADS à être partagées (**au décision SAT/15/02**)

Suite à donner à la conclusion SAT14/ 15: les essais pour l'interconnexion des systèmes de messagerie aérienne (AHMS)

2.6.12 Sur ce point de l'ordre du jour, la réunion a examiné l'état de planification et de

mise en œuvre des systèmes AMHS dans les régions SAT. Certains États SAT (l'Argentine, Cap-Vert, Portugal et Espagne) ont déjà mis en place des systèmes AMHS et ont l'intention d'effectuer des essais pour leur interconnexion. D'autres États ou organisations (Brésil et ASECNA) ont l'intention d'acheter et d'installer le système.

2.6.13 Le secrétariat a remis à la réunion la déclaration du projet de conclusion formulée par la réunion CNS/SG/3 (Nairobi, Kenya, du 26 au 30 mai 2010) qui sera soumis à APIRG/17 pour la création d'une Équipe de travail pour la mise en œuvre du système AMHS dans la région AFI.

2.6.14 La réunion a convenu d'encourager les États dans leurs efforts pour la mise en œuvre du système AMHS et l'interconnexion d'autres systèmes au AMHS (**Conclusion SAT/15/12**)

Suite à donner à la conclusion SAT14TF1/01: Création d'un Comité de gestion du réseau CAFSAT

2.1.15 Le secrétariat de la réunion a présenté le projet de mandat du Comité de gestion de réseau CAFSAT. Ce projet a été élaboré sur la base du comité existant de gestion du réseau (CNMC) et organe de contrôle (NAFISAT). Le projet a été longuement discuté, amendé et adopté dans le cas échéant (**décision SAT/15/03**). La réunion a décidé que les comptes rendus de la commission CAFSAT sera adressée au SAT CNS / WG.

Suite à donner à la conclusion SAT14TF1/02: Les plans de vol disponibles dans l'Atlantique Sud

2.1.16 La réunion a examiné la question concernant les plans de vol manquants dans les États SAT et a noté que l'automatisation des systèmes, la disponibilité des plans de vol en cours de validité est devenue critique pour assurer la continuité et l'efficacité des opérations sensibles d'ATM.

2.1.17 Il est rappelé que exercices des enquêtes précédentes ont soulignés les erreurs d'adressage comme la cause principale du manqué du Plan de vol. Toutefois, la réunion a souligné la nécessité d'aborder le problème en procédant à une enquête interne approfondie sur le plan technique et opérationnel (**Conclusion SAT/15/13**)

2.7 Examen des performances du services aéronautique fixe (AFS)

2.7.1 En vertu de ce point de l'ordre du jour, la réunion a été fourni avec les résultats des performances d'une partie de la SAT AFS (ATS / DS, RSFTA). Les données manquantes de statistiques étaient du à l'absence d'un processus formelle de compte rendue de l'AFS en SAT. Le secrétariat a informé la réunion du projet de conclusion de la réunion CNS/SG/3 encourageant la mise en place une base de données sécurisée ou un site web pour faciliter la collection et l'analyse des données statistiques sur la performance de l'AFS..

2.7.2 En examinant les données présentées, la réunion a convenu que la performance SAT AFS a été globalement satisfaisante, sauf pour certains difficultés connues entre les ACC de Dakar et Sal pendant environ 4 mois au cours de l'année 2009. Ces difficultés dues à la coordination du personnel de maintenance, a été souligné et la réunion a reconnu la nécessité d'harmoniser les méthodologies de maintenance des opérations en matière d'organisation, des procédures de maintenance, et de l'échange de personnel (**Conclusion SAT/15/14**)

2.8 Modernisation du réseau CAFSAT

2.8.1 La réunion a été informée de l'état du projet en cours liés à la modernisation des réseaux de la région SAT et ses régions voisines.

2.8.2 La réunion a reconnu que les réseaux CAFSAT ont besoin d'être modernisés tenant compte du réseau existant qui peut être interconnecté au nouveau CAFSAT (REDDIG, AFISNET, SADC/2). La réunion a également noté que le Comité de gestion des réseaux CAFSAT (CNCM) donne la possibilité de mener un programme mondiale de modernisation (**Conclusion SAT/15/15**).

2.9 La mise en œuvre de l'AIDC et OLDI SAT

2.9.1 La réunion a été informée que les ACC SAT ont mis en œuvre ou mettent en œuvre le système de surveillance avec les capacités AIDC/OLDI. Il a été noté que l'un des avantages de l'automatisation des composantes de l'ATM est la réduction des erreurs humaines dans les opérations de coordination. La réunion a encouragé les États SAT de mettre en œuvre les messages d'inter change AIDC, si possible. (**Conclusion SAT/15/16**)

Communications, navigation et surveillance / gestion du trafic aérien (CNS / ATM)

2.10 Harmonisation des programmes ADS / CPDLC

- Examen du Rapport de la deuxième réunion de l'Equipe de travail sur l'interopérabilité SAT FANS/1-A (SAT/TF/5)

2.10.1 Le rapport de la réunion SAT/FIT/5 qui s'est tenue du 17 au 18 mai, 2010 à Lisbonne, juste avant la réunion SAT/15 a été présenté par son Rapporteur. La présente réunion a examiné la liste des conclusions et décisions de celle-ci et les a approuvées (**Conclusion SAT/15/17**). La liste des conclusions et des décisions de la réunion SATFIT/5 figure à l'**Appendice B** de cette note.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a) prendre note des informations contenues dans le présent rapport
- b) noter le travail effectué par le groupe informel SAT en tant que mécanisme interrégional clé entre les régions AFI, EUR, NAM et SAM;
- c) encourager les États et les Organisations concernés à fournir un soutien continu aux activités de mise en œuvre concernant l'Atlantique Sud;
- d) mettre en œuvre les activités y relatives;
- e) fournir au Groupe SAT une orientation appropriée pour la mise en œuvre des dispositions de l'ICAO. Ex: **conclusion SATFIT5/ 5**.

APPENDICE A

LISTE DES CONCLUSIONS ET DECISIONS DE LA RÉUNION SAT/15

Conclusion SAT 15 / 01: Mise en œuvre des phases 3 et 4 de l'espace aérien AORRA

Il est conclu que les États concernés publient, à la date AIRAC du 5 juillet 2010, un supplément commune de l'AIP pour la mise en œuvre des phases 3 et 4 de l'espace aérien AORRA d'ici le 26 août 2010.

.....

Conclusion SAT15/02: Transitions directes de / vers l'espace aérien AORRA

Il est conclu qu'une réunion de coordination soit tenu à la fin de juin 2010 entre Angola, Brésil, Côte d'Ivoire, Ghana, Sao Tomé et Príncipe, Sénégal, ASECNA, IATA et FIR Roberts pour discuter de la transition directe de/vers l'espace aérien AORRA tel que proposé par IATA à l'Appendice D du présent rapport.

Note: Le Ghana a accepté la demande d'accueillir la réunion, la date et lieu à confirmer

Conclusion SAT15/03: Amendement proposé au Doc 7030

Il est conclu que les membres du SAT transmettent au Secrétariat leurs observations sur l'amendement proposé au Doc 7030 figurant dans l'Appendice E au présent rapport, d'ici la fin de juin 2010.

.....

Conclusion SAT15/04: Procédure opérationnelle

Il est conclu que le Brésil, le Cap-Vert, le Sénégal et l'Espagne mettent en œuvre à la date AIRAC du 12 janvier 2011, la procédure opérationnelle basée sur l'ADS-C/CPDLC reflété dans l'Appendice F du présent rapport SAT. 15.

.....

Conclusion SAT15/05: Procédures supplémentaires communes visant à prévenir LHD

Il est conclu que la réunion SAT/15, après avoir exprimé sa préoccupation au sujet de LHD due à des erreurs opérationnelles dans l'unité ATC à l'unité de coordination, implore les ACC d'appliquer les procédures de coordination pour les changements du niveau de vol près des limites communes indiqués dans leur niveau acceptable de sécurité (ALoS) respectif, et a décidé de proposer les modifications au Doc 7030 de l'ICAO comme suit:

Procédures supplémentaires de sécurité pour les aéronefs en cas de problème de communications air / sol (radio ou CPDLC) et de relais avec d'autres appareils.

Procédures pour les aéronefs survolant le long du couloir EUR-SAT, les aéronefs effectueront un décalage latéral droit jusqu'à 2 NM dans les cas suivants:

- a) **La communication en radio ou CPDLC est impossible, difficile ou incompréhensibles avec les ACC concernés après avoir essayé d'établir la communication au moins pendant 10 minutes;**

- b) des doutes et d'impossibilité d'obtenir une autorisation du ATC;
- c) Quand l'on effectue une autorisation de l'ATC avec restriction supplémentaire (le temps d'atteindre le niveau de vol autorisé, nombre de Mach, etc.) et l'aéronef est à 10 minutes ou moins de la limite suivante.

Dans tous les cas, les aéronefs informeront l'ATC à propos de ce décalage latéral dès que les communications appropriées sont rétablies.

.....
Décision de la SAT 15 01: Comptes rendus sur LHD

Il est convenu que SATMA, en tant que coordinateur de l'équipe de surveillance LHD enverra aux ACC concernés par une déviation spécifique le compte rendu sur LHD, pour son enquête.

.....
Conclusion SAT15/06: Plan d'urgence pour la région SAT.

Il est convenu que l'Afrique du Sud assure la coordination avec d'autres membres de SAT en vue de l'élaboration d'un plan d'urgence complet ATS pour l'espace aérien SAT fondé sur le plan d'urgence existant du couloir EUR/SAM et conformément aux dispositions de l'Annexe 11 de l'OACI, et présente le projet final à la prochaine réunion du SAT/16.

.....
Conclusion SAT15/07: Le trafic aérien inconnu dans l'Atlantique Sud

1. Le groupe SAT exprime sa préoccupation sur le trafic aérien inconnu volant en provenance de l'île Malvina set l'île d'Ascension et d'autre vols non contrôlé dans l'Atlantique Sud et demande l'intervention de l'CAO pour trouver une solution.
2. L'Argentine, le Brésil et l'Uruguay acceptent de tenir une réunion de coordination pour améliorer les procédures opérationnelles en vue d'améliorer la sécurité dans la zone concernée.

.....
Conclusion SAT15/08: Les carences ATS dans la zone SAT

Compte tenu de l'augmentation projetée du trafic fournis par l'IATA et les carences constatées, le groupe SAT s'engage à élaborer un plan d'infrastructure de l'espace aérien en conformité avec le Plan mondial PBN.

.....
Conclusion SAT/15/09: Mise en œuvre du circuit DS/ATS Atlantico / Luanda

1. L'Angola et le Brésil vont tenir une réunion de coordination technique pour étudier le processus de mise en œuvre d'un nœud CAFSAT, à Luanda, afin de dégager, avant la tenue de la prochaine réunion SAT, la carence sur circuit DS/ATS Luanda/Recife
2. L'ASECNA comme président de l'équipe de travail 2 du CNS a été invité à assister, si nécessaire, l'Angola et le Brésil.
3. L'OACI de continuer à soutenir l'Angola et le Brésil en coordonnant le processus de mise en œuvre.

.....

Plan Conclusion SAT/15/10: plan de numérotage vocal ATS pour la région AFI

Il est convenu que :

- 1) l'APIRG crée un Groupe de travail AFI pour exécuter l'étude technique sur le développement d'un plan de numérotage vocal ATS pour la Région AFI et d'harmoniser son cadre de mise en œuvre;
- 2) les États SAT soient encouragés à poursuivre leurs efforts bilatéraux dans les essais de numérotage vocal ATS et fournir le groupe de travail AFI avec les documents disponibles;
- 3) l'ICAO continue à soutenir l'élaboration d'un plan de numérotation vocal ATS pour la région AFI comme indiqué dans la recommandation figurant dans le Manuel de l'ICAO sur ATS sol-sol de commutation voix et signalisation (Doc 9804, chapitre 2, article 2.3).

.....

Conclusion SAT/15/11: Essais de l'extension du Protocole de commutation au sol de l'ATS-N5

Il est convenu que :

Les États SAT poursuivront leurs modalités de collaboration technique pour effectuer des Essais de l'extension du réseau à commutation au sol de l'ATS-N5 en adoptant les mesures suivantes:

- 1) il convient que l'Espagne met à disposition un formulaire contenant les exigences techniques ayant la capacité VCSS pour soutenir le protocole de commutation au sol de l'ATS-N5;
- 2) il convient que les autres États SAT évaluent leur capacité actuelle du système VCSS en conformité avec les exigences techniques fournies par l'Espagne et de prendre en compte ces exigences lors de la mise à jour de leur VCSS et présenter les résultats d'évaluation à l'ICAO, et
- 3) il convient que l'ICAO coordonne le processus en compilant les informations disponibles pour être transmis à toutes les parties prenantes.

.....

Décision SAT/15/02: Le partage des données ADS

Il est convenu que :

- 1) Les États SAT de remettre à plus tard le partage des données ADS comme indiqué dans la conclusion SAT14/12 et exécuter, le cas échéant, les études complètes complémentaires en tenant compte des besoins ATM et en y impliquant divers aspects techniques, financiers et juridiques;
- 2) Le groupe de travail ATM SAT procède à une étude et fournit au groupe de travail CNS SAT avec les exigences opérationnelles partage de données ADS.

Conclusion SAT/15/12: Mise en œuvre et interconnexion des systèmes de messagerie aéronautique (AHMS)

Il est convenu que :

- 1) les États SAT qui ont déjà mis en place des systèmes AMHS effectuent des essais pour leur interconnexion et de faire le compte rendu aux autres parties prenantes;
- 2) les États SAT qui n'ont pas mis en œuvre des systèmes AMHS poursuivent leurs efforts dans la modernisation de leurs systèmes afin de soutenir la capacité AMHS en tenant compte de l'expérience acquise des États voisins;
- 3) dans le cadre de la collaboration régionale, les États SAT fassent les comptes rendus, dans le cas échéant, les résultats des essais de l'interconnexion des systèmes AHMS à l'équipe de travail AHMS AFI en vue de soutenir le processus de mise en œuvre du AMHS dans la région AFI.

Décision SAT15/03: Adoption du mandant du Comité de gestion du réseau CAFSAT

Il est convenu que le mandant du Comité de gestion du réseau CAFSAT soit adopté comme figurant dans l'*Appendice G* du présent rapport.

Conclusion SAT15/13 : Enquête sur les plans de vol manquants

Il est convenu que les États SAT mettent en place un formulaire d'enquête consolidé qui inclut à la fois les aspects techniques et opérationnels pour mener l'évaluation périodique des plans de vol manquants.

Conclusion SAT/15/14: Harmonisation des procédures de maintenance AFS et la collecte de données statistiques AFS

Il est convenu que :

- 1) les États SAT parviennent à un accord pour réduire le temps moyen entre le mal fonctionnement (MTBF) des systèmes AFS en harmonisant leurs méthodes de maintenance en matière d'organisation de la maintenance, des procédures et de l'échange du personnel de maintenance ;
- 2) les statistiques de performance AFS soient collectées et partagées entre les États SAT avec copie à l'OACI pour la compilation et l'analyse.

Conclusion SAT/15/15: la modernisation du réseau CAFSAT

Il est convenu que :

1. Dans le cadre du mandat du Comité de gestion des réseaux CAFSAT les États SAT développent une évaluation technique conjointe pour une modernisation complète et une reformation du réseau CAFSAT.
2. Le processus de modernisation devrait assurer une interconnexion équilibrée avec les réseaux existants et garantir une interopérabilité des opérations.

Conclusion SAT/15/16: La mise en œuvre de l'AIDC et OLDI SAT

Il convient que les États SAT soient encouragés à mettre en œuvre l'échange de messages AIDC, si possible, comme l'action technique pour réduire les erreurs humaines dans les opérations de coordination entre les ACC voisins

Conclusion SAT/15/17 : Le rapport du SAT/FIT/5

Il est convenu que la réunion SAT/ 15 approuve le rapport et les conclusions du SAT/FIT/5

APPENDICE B

LISTES DE CONCLUSION DU SAT/15

No.	Titre
Conclusion SAT FIT 5/1	La mise en œuvre d'ADS/CPDLC dans la zone de SAT. Il est convenu que les membres SAT fournissent au Secrétariat la mise en œuvre l'état de la mise en œuvre et l'interopérabilité ADS-C/CPDLC afin de compléter un tableau à la fin de juillet 2010.
Conclusion SAT FIT 5/2	Participation aux réunions de la SAT FIT Les équipes IFATCA et NAT FANS seront invitées futures réunions du SAT/FIT
Conclusion SAT FIT 5/3	Les opérations d'ADS-CPDLC Il est convenu que les unités de l'IATA et ACC encouragent les compagnies aériennes à augmenter leur niveau de participation dans les opérations d'ADS-C/CPDLC afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité des opérations au sein de la SAT et spécialement le couloir EUR/SAM
Conclusion SAT FIT5/4	Le rapport mensue FANS1 / A CFRA: Il est convenu que les membres de la SAT envoient au SATMA le rapport sur le FANS1/CFRA sur une base mensuelle afin d'effectuer le processus de suivi, dans le cas échéant.
Conclusion SAT FIT 5/5	CFRA Il est convenu que : <ol style="list-style-type: none">1) les besoins pour les CFRA au sein de la SAT soient soumis à l'APIRG pour commentaire;2) l'ICAO fournisse aux membres de la SAT les orientations pour soutenir le processus de recouvrement des coûts de financement en termes d'harmonisation mondiale du système ATM et l'amélioration de l'efficacité opérationnelle.
Conclusion SAT FIT 5/6	L'ensemble de message CPDLC Il est convenu que : <ol style="list-style-type: none">a) afin de minimiser l'utilisation des messages libre, les unités ATS veillent à ce que les contrôleurs utilisent des éléments de messages à liaison préformante quand un rapport spécifique est nécessaire;b) les exploitants d'aéronefs devraient s'assurer que les procédures de l'équipage de vol et de formation incluent des informations concernant l'armement et la transmission des comptes rendus CPDLC
Conclusion SAT FIT 5/7	GOLD Il est convenu que : <ol style="list-style-type: none">1. les membres SAT/FIT soutiennent l'introduction de GOLD;

	2. les PIRG approuvent le GOLD. .
Décision SAT FIT 5/1	Plans de vol manquant Il est convenue que SAT/15 prenne les mesures pour s'assurer que la question concernant les plans de vol manquants dans la SAT est abordée de façon appropriée
Décision SAT FIT 5/2	Harmonisation et normalisation du plan d'action CPDLC Il est convenu que le Rapporteur envoie aux membres SAT un projet de plan d'action qui sera achevé d'ici la fin juillet 2010