



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
DIX-SEPTIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL DE PLANIFICATION
ET DE MISE EN OEUVRE DE LA REGION AFI (APIRG/17)
(Burkina Faso, 2-6 aout 2010)

Point 3.4 de l'ordre du jour: Gestion du trafic aérien (ATM) Examen des travaux du
Sous-groupe ATS/AIS/SAR et questions connexes

(Présenté par le Secrétariat)

RESUME

Cette note présente les résultats des dixième et onzième réunions du Sous-groupe ATS/AIS/SAR, en particulier dans les domaines ATM et SAR, ainsi que dans d'autres domaines connexes. On y trouve exposées plus en détail les questions émergentes, celles qui donneront lieu à des projets de grande envergure, et celles qui auront un impact de vaste portée, telles que le RVSM, la PBN, et le nouveau modèle de plan de vol de l'OACI qui entrera en vigueur en novembre 2012.

Les questions relatives à l'AIS/MAP qui ont été examinées par le Sous-groupe seront abordées au titre du point 3.6 de l'ordre du jour.

La suite à donner est indiquée au paragraphe 3.

REFERENCES

Annexe 11 à la Convention de Chicago
Résolutions pertinentes de l'Assemblée (septembre 2007) (Doc 9902)
Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)
Rapport de la réunion spéciale AFI RAN
Rapport de la réunion APIRG/16
Objectifs stratégiques connexes: **A, C, D et E**

1. INTRODUCTION

1.1 La dixième réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR s'est tenue au Centre de conférences de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) à Dakar (Sénégal) du 12 au 15 mai 2009. La réunion s'est déroulée en présence de 69 participants et experts de 23 Etats membres de la Région AFI et 4 organisations (ARMA, ASECNA, IATA, FIR Roberts).

1.2 La onzième réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR s'est tenue sur le complexe de l'Organisation des Nations Unies à Gigiri, Nairobi (Kenya) du 26 au 30 avril 2010. La réunion s'est déroulée avec la participation de 80 participants et experts de 26 Etats membres et 6 organisations (ARMA, ASECNA, IATA, IFALPA, IFATCA, FIR Roberts). La réunion a eu lieu au même endroit et aux mêmes dates que la troisième réunion du Sous-groupe Communications, Navigation et Surveillance (CNS/3). Les deux Sous-groupes ont tenu une séance conjointe pour coordonner et examiner les questions d'intérêt commun.

1.3 Les rapports des deux réunions ont été transmis aux membres du Sous-groupe ainsi qu'aux Etats fournisseurs et utilisateurs de la Région AFI. La documentation des réunions peut être consultée sur le site de l'OACI: <http://www.icao.int/> à la page APIRG. Le Sous-groupe a consigné la suite à donner sous la forme de projets de Conclusion et de Décision.

1.4 Les rapports des réunions, ainsi que les 45 projets de Conclusion et de Décision récapitulés sur le formulaire de suivi du Sous-groupe figurant à l'**Appendice A** à la présente note de travail, sont soumis à l'APIRG pour examen.

2. DISCUSSION

SUIVI DES RECOMMANDATIONS, CONCLUSIONS ET DECISIONS DE LA REUNION SPECIALE AFI RAN RELEVANT DE L'APIRG ET CONCERNANT LE SOUS-GROUPE ATS/AIS/SAR

2.1 Le Sous-groupe a examiné les progrès de la mise en œuvre des Recommandations de la Réunion spéciale de navigation aérienne AFI/8, ainsi que des Conclusions et Décisions formulées dans le cadre de l'APIRG et relevant de son mandat, pour suite à donner et mise à jour si nécessaire, y compris l'amélioration du mécanisme de suivi des mesures requises pour mettre en œuvre les Recommandations, Conclusions et Décisions. Le formulaire de suivi de l'APIRG, qui récapitule les informations sur les mesures prises ou à prendre, les parties responsables, les résultats escomptés et les délais prévus, a été adopté tel que modifié pour refléter l'état de mise en œuvre.

2.2 A sa onzième réunion, le Sous-groupe ATS/AIS/SAR a passé en revue les nouveaux développements concernant les Recommandations de la Réunion spéciale de navigation aérienne AFI/8 ainsi que les Conclusions d'APIRG/16 relevant de son mandat et il a mis à jour les mesures prises ou à prendre pour donner suite à ces Recommandations. Le Sous-groupe a également passé en revue les Conclusions et Décisions mises à jour d'APIRG/16. Les Recommandations de la Réunion spéciale de navigation aérienne AFI/8 ainsi que les Conclusions d'APIRG/16 accompagnées des mesures actualisées et de leur état de mise en œuvre figurent, respectivement, à l'**Appendice B** et à l'**Appendice C** à la présente note de travail.

2.3 Par souci d'efficacité et pour faciliter le suivi, lorsqu'il a revu les projets de Conclusions et de Décisions formulés par le Sous-groupe et ses organes auxiliaires, le Sous-groupe a envisagé : de fusionner les Conclusions ou Décisions apparentées ou étroitement liées; de juger redondantes celles dont la teneur est traitée de manière satisfaisante par d'autres Conclusions, Décisions, procédures ou activités; d'identifier celles qui pourraient être incorporées dans le mandat et les programmes de travail des organes auxiliaires compétents de l'APIRG ou dans le Manuel APIRG, à toutes fins utiles.

Dans ce contexte, les projets de Conclusions et de Décisions formulés par le Sous-groupe ATS/AIS/SAR à sa dixième réunion ont été revus et reformulés en tant que projets de Conclusions et Décisions de la onzième réunion du Sous-groupe. Les projets de Conclusions et de Décisions formulés ou reformulés par le Sous-groupe ATS/AIS/SAR à sa onzième réunion sont reproduits dans la présente note de travail au titre de la question à laquelle ils se rapportent. Tous les projets de Conclusions et de Décisions formulés par le Sous-groupe depuis APIRG/16 sont reproduits à l'**Appendice D** à la présente note de travail.

OBJECTIFS EN MATIERE DE PERFORMANCE REGIONALE

2.4 A sa onzième réunion, le Sous-groupe ATS/AIS/SAR a rappelé qu'en 2008 la Réunion spéciale de navigation aérienne AFI/8 avait élaboré et transmis à l'APIRG une série de Fiches du cadre de performance (PFF) fixant, pour la Région AFI, des objectifs de performance

assortis de délais d'exécution, qui seraient mises à jour et effectivement appliquées dans la Région. A sa onzième réunion, le Sous-groupe ATS/AIS/SAR a revu et mis à jour les PFF élaborées par AFI/8 et formulé le projet de Conclusion ci-après:

PROJET DE DECISION II/26: CADRE DE PERFORMANCE DE L'ATM

Que les Fiches du cadre de performance pour la Région AFI élaborées par la Réunion spéciale de navigation aérienne AFI/8 fixant les objectifs de performance dans les domaines ATM, AIS/MAP et SAR figurent, telles que mises à jour, aux Appendices 3A à 3F au rapport sur le point 3 de l'ordre du jour.

Appendice 3A - Mise en œuvre des dispositions du nouveau plan de vol de l'OACI

Appendice 3B - Optimisation de la structure des routes ATS dans l'espace aérien en-route

Appendice 3C - Optimisation de la structure des routes ATS dans l'espace aérien de région terminale

Appendice 3D - Optimisation des approches RNP avec guidage vertical

Appendice 3E - Recherches et sauvetage

Appendice 3F - Mise en œuvre du WGS-84 et données électroniques de terrain et d'obstacles

2.5 Les Fiches du cadre de performance ATM et SAR figurent à l'**Appendice E** à la présente note de travail. Les objectifs de performance dans les domaines AIS et MAP sont examinés au titre du point 4.6 de l'ordre du jour.

QUESTIONS APPELANT UNE COORDINATION ENTRE LES SOUS-GROUPES

2.6 Le Sous-groupe s'est penché sur un certain nombre de questions appelant une coordination entre les Sous-groupes ATS/AIS/SAR et CNS. Ces questions ont ensuite été examinées lors d'une séance conjointe des deux Sous-groupes, le quatrième jour de leurs réunions respectives.

2.7 **Plans de vol manquants.** Durant cette séance conjointe, les deux Sous-groupes ont été informés du problème posé par les plans de vol manquants. Ce problème avait été signalé et discuté par le Sous-groupe ATS/AIS/SAR à sa onzième réunion. On avait constaté que, sur une période de 27 jours, il manquait, au Centre de contrôle régional de Johannesburg, les plans de vol de 161 vols, soit en moyenne 6 plans de vol manquants par jour. Ce qui signifie que, chaque année, environ 2190 plans de vol sont exclus du système.

2.8 Les Sous-groupes ont rappelé, lors de leur séance conjointe, que l'absence de plans de vol était un perpétuel sujet de préoccupation, posant des problèmes de sécurité et d'inefficacité, auxquels il convenait de remédier dès que possible. On a fait observer, à ce propos, que malgré les efforts des deux Sous-groupes, les causes de l'absence de plans de vol n'avaient pas encore été pleinement identifiées. Si le problème persistait, il y avait tout lieu de craindre que la situation empirerait lorsque le nouveau modèle de plan de vol de l'OACI entrerait en vigueur en novembre 2012.

2.9 Compte tenu de ce qui précède, la réunion a formulé le projet de Conclusion ci-après :

PROJET DE CONCLUSION II/27: RESOLUTION DU PROBLEME POSE PAR L'ABSENCE DE PLANS DE VOL

Que, pour remédier efficacement au problème posé par l'absence de plans de vol entre les Centres de contrôle régional dans la Région AFI, les Etats de la Région AFI :

- a) *Prendent immédiatement des mesures pour veiller à ce que les dispositions standard*

- pour la présentation des plans de vol soient respectées ;*
- b) Veillent à ce que toutes les FIR collectent et enregistrent des informations sur les plans de vol manquants et échangent ces informations et données avec d'autres FIR ;*
 - c) Veillent à ce que tous les ACC et toutes les FIR répondent aux questions des autres ACC et FIR concernant les plans de vol manquants en temps utile, en fournissant des détails qui pourraient aider non seulement les FIR affectées mais aussi d'autres FIR à trouver la cause du problème des plans de vol manquants, afin de résoudre ce problème ;*
 - d) Portent les informations et données sur les plans de vol manquants à l'attention du TAG pour suite à donner.*

2.9.1 Coordination de la circulation aérienne entre FIR. Les Sous-groupes ont été informés, lors de leur séance conjointe, de la recrudescence des anomalies d'exploitation dues à des problèmes de gestion, de transfert et de coordination du trafic entre les Centres de contrôle, en particulier entre l'Algérie et la Tunisie. On a souligné qu'il était fondamental que les lettres d'accord et les procédures entre l'Algérie et la Tunisie soient à jour, de même que les installations à l'appui de l'ATS.

2.11 Performance de communication requise (RCP). Les Sous-groupes ont été informés des travaux en cours sur la notion de Performance de communication requise (RCP). Il a été proposé que la Région AFI embrasse cette notion, vu les multiples problèmes auxquels elle devait faire face, notamment l'absence de communications directes et de surveillance dans l'espace aérien continental et océanique éloigné, qui avait conduit à recourir aux applications des liaisons de données pour appuyer l'assurance de la séparation et le suivi des trajectoires. Les Sous-groupes ont convenu de suivre l'évolution de ce concept à mesure de son développement.

APPLICATION ET SURVEILLANCE DU RVSM

2.12 Séminaire sur la sécurité de la mise en œuvre du RVSM (RISS) (SIP). A sa onzième réunion, le Sous-groupe ATS/AIS/SAR a pris note des résultats du séminaire sur la sécurité de la mise en œuvre du RVSM (Projet spécial de mise en œuvre (SIP)) convoqué avec succès à l'hôtel Six Eighty à Nairobi (Kenya) du 19 au 22 avril 2010. Un compte rendu des travaux du séminaire a été présenté à la réunion, qui a pris note des questions soulevées dans le cadre de ce séminaire, à porter à l'attention des parties concernées, notamment du Sous-groupe ATS/AIS/SAR, pour suite à donner. Un compte rendu des travaux du séminaire figure à l'**Appendice F** à la présente note de travail.

2.13 Rapport ARMA. A sa onzième réunion, le Sous-groupe ATS/AIS/SAR a examiné plusieurs aspects des travaux entrepris par l'Agence régionale de surveillance AFI (ARMA). L'ARMA a donné un aperçu des activités entreprises depuis la dixième réunion du Sous-groupe en mai 2009. Les points suivants ont été signalés :

- Les travaux de l'ARMA sont gênés par l'absence de données en provenance des Etats, et les efforts déployés pour améliorer la communication des données ont été presque vains.
- Certains Etats continuent d'accepter des vols dans la bande réservée au RVSM sans autorisation officielle.
- Pour s'assurer que les systèmes altimétriques répondent aux spécifications requises, tous les exploitants devraient surveiller l'altitude, ce qui n'est guère le cas à l'heure actuelle.

Le Sous-Groupe a noté avec préoccupation que les problèmes ci-dessus, outre qu'ils gênent les travaux de l'ARMA, ont des incidences directes sur la sécurité. Il a souligné que les

Etats, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les exploitants d'aéronefs devaient y prêter attention d'urgence.

2.14 Analyse de sécurité postérieure à la mise en œuvre opérationnelle du RVSM (POSC). Le Sous-Groupe a rappelé que, pour démontrer que la politique de sécurité de l'OACI avait atteint son but, la POSC devait montrer que les trois principes de sécurité ci-après avaient été respectés :

- Que le RVSM dans la Région AFI est sûr, en principe, si l'expérience de l'exploitation est mesurée par rapport aux exigences de sécurité mentionnées dans l'Analyse de sécurité préalable à la mise en œuvre du RVSM (PISC).
- Que l'application du RVSM dans la Région AFI est sûre si l'on respecte les exigences de sécurité en se fondant sur les données de sécurité disponibles sur la période allant du 25 septembre 2008 au 30 septembre 2009.
- Que les questions et hypothèses soulevées dans la PISC ont été traitées de manière satisfaisante.

2.15 Le sentiment général était que, vu le risque globalement plus élevé que comporte l'exploitation en milieu RVSM, la mise en œuvre opérationnelle du RVSM ne répondait pas aux niveaux de sécurité requis, et que les parties concernées devaient prendre les mesures correctrices qui s'imposaient. La POSC a débouché sur 23 recommandations de sécurité, qui ont été présentées aux Etats par Lettre d'Etat, pour examen et mise en œuvre.

2.16 En résumé, la POSC a mis en évidence un certain nombre de problèmes auxquels il conviendrait de remédier d'urgence, à savoir :

- Que les Etats (ANSP) coopèrent avec l'ARMA en lui fournissant les données nécessaires ainsi que plusieurs autres éléments mentionnés dans le mandat du Responsable national du programme RVSM.
- Que toutes les parties concernées signalent les incidents (Etats, ANSP, utilisateurs de l'espace aérien, etc.).
- Que la procédure d'approbation et de supervision du RVSM soit strictement observée.
- Que les résultats du séminaire sur la sécurité de la mise en œuvre du RVSM (RISS) tenu à Nairobi du 19 au 22 avril 2010 soient pris en compte.

2.17 Matériel pédagogique pour la formation des pilotes. Le Sous-groupe a examiné et approuvé le matériel pédagogique pour la formation des pilotes mis à jour par l'IFALPA à partir du matériel pédagogique mis au point par cette association avant la mise en œuvre du RVSM en septembre 2008.

2.18 Evaluation des risques de collision (CRA). Le Sous-groupe a examiné les résultats de la quatrième évaluation des risques de collision dans la Région AFI, qui était la première évaluation complète postérieure à la mise en œuvre du RVSM dans la Région AFI et qui portait sur la période allant du 25 septembre 2008 au 30 septembre 2009. L'évaluation des risques de collision fait partie de la POSC. La réunion a noté que, selon les calculs, les risques de collision seraient six fois supérieurs au niveau de sécurité visé (TLS). Le principal facteur de Risque global est la présence d'aéronefs opérant à des niveaux de vol incorrects.

2.19 Le Sous-groupe a noté avec préoccupation qu'un petit nombre de FIR seulement communiquaient leurs données à l'ARMA et que l'évaluation était rendue difficile par l'absence de données d'autres FIR. De surcroît, la qualité des informations disponibles était très inégale. Il ressortait clairement des informations fournies au Sous-groupe que le nombre d'incidents dans le plan vertical avait augmenté depuis la mise en œuvre du RVSM et que ces

incidents étaient dus, pour une large part, à la présence d'aéronefs opérant à des niveaux de vol incorrects. A cela s'ajoutaient les défaillances de l'ATM. Les fournisseurs de services de la circulation aérienne devront faire un effort concerté pour rectifier la situation. La réunion a noté, une fois de plus, les problèmes posés continuellement par la présence d'aéronefs dans l'espace aérien RVSM dans la Région AFI sans que les Etats aient dûment autorisé la mise en œuvre opérationnelle du RVSM.

2.20 Surveillance de la tenue d'altitude. On a rappelé que l'ARMA était une entité régionale s'acquittant de certaines fonctions pour le compte de la Région AFI conformément au Manuel de l'OACI sur la mise en œuvre du RVSM (Doc 9574) et à d'autres dispositions pertinentes de l'OACI, afin de répondre aux besoins de la Section 3.3, en particulier aux paragraphes 3.3.5.1 et 3.3.5.2, de l'Annexe 11 à la Convention de Chicago. En conséquence, l'ARMA doit s'acquitter des fonctions suivantes :

- Etablir et tenir à jour une base de données des homologations RVSM.
- Surveiller la performance de la tenue d'altitude des aéronefs et signaler les grandes déviations en hauteur, le cas échéant.
- Procéder à des évaluations de la sécurité et en communiquer les résultats.
- Surveiller le respect des conditions d'homologation de l'Etat par les exploitants.
- Prendre les mesures correctrices qui s'imposent si les conditions de la performance du RVSM ne sont pas respectées.

2.21 Le Sous-Groupa a pris note des nouvelles dispositions (Normes) relatives à la Section 7.2 de l'Annexe 6 à la Convention de Chicago (Réf.: Amendement 34 à l'Annexe 6) concernant les besoins de la surveillance à long terme en vue d'assurer la sécurité de la mise en œuvre opérationnelle du RVSM, qui s'appliqueront à partir du 18 novembre 2010. Ces nouvelles dispositions exigent notamment :

- *Qu'un appareil démontre une performance de navigation verticale conforme à l'Appendice 4 de l'Annexe 6, 1^{re} Partie.*
- *Que l'Etat de l'exploitant qui a approuvé le RVSM exige qu'au moins deux appareils de chaque groupe de types d'aéronef de l'exploitant aient leur tenue d'altitude surveillée, au moins une fois tous les deux ans ou à intervalles de 1 000 heures de vol par appareil, la plus longue de ces deux périodes étant retenue. Si le groupe de types d'aéronefs d'un exploitant consiste en un seul appareil, la surveillance de cet appareil se fera pendant la période spécifiée.*

2.22 Responsables nationaux du programme RVSM (NPM). La réunion a noté que, dans certains Etats, la présence de Responsables nationaux du programme, ou la mise à jour de leurs coordonnées, ne recevait plus guère la priorité qu'elle méritait, ce qui ne faisait qu'aggraver les difficultés rencontrées par l'ARMA, mentionnées ci-dessus. Les Lettres d'Etat priant les Etats de prendre des mesures d'urgence à cet égard n'avaient eu que peu de succès. Il a cependant été convenu que les Bureaux régionaux enverraient une nouvelle Lettre d'Etat priant instamment les Etats de faire le nécessaire.

2.23 Les FIR AFI qui ne fournissent pas de données à l'ARMA. Le Sous-groupe a abordé le problème des FIR AFI qui ne fournissent pas à l'ARMA les données nécessaires concernant le RVSM. On a rappelé que lorsqu'on avait commencé à rassembler des données dans la Région AFI, certaines FIR fournissaient déjà des données à d'autres organes de surveillance du RVSM dans d'autres Régions. On a souligné, cependant, que la non disponibilité de ces données faussait l'analyse de sécurité du RVSM dans la Région AFI et risquait d'aller à l'encontre du but recherché, qui était d'assurer une surveillance régionale. Il a été convenu que l'OACI entreprendrait la coordination nécessaire pour faciliter la transmission de l'information à l'ARMA.

2.24 **Procédures de décalage latéral stratégique (SLOP).** Pour améliorer la sécurité, en particulier dans l'environnement RVSM, à sa onzième réunion, le Sous-groupe ATS/AIS/SAR a achevé les travaux qu'il avait entamés à sa dixième réunion concernant l'application de la procédure de décalage latéral stratégique (SLOP) dans la Région AFI. Le Sous-groupe a noté que les dispositions du PANS-ATM (Doc 4444) concernant l'application de cette procédure étaient suffisamment claires. Le Sous-groupe a identifié les zones de la Région AFI où cette procédure pourrait être appliquée et a formulé en conséquence le projet de Conclusion ci-après:

PROJET DE CONCLUSION 11/28: MISE EN ŒUVRE DE LA PROCEDURE DE DECALAGE LATERAL STRATEGIQUE DANS LA REGION AFI

Que les Etats mettent en œuvre la Procédure de décalage latéral stratégique (SLOP) dans leurs domaines de responsabilité, par AIRAC, à compter du 30 novembre 2010, conformément aux dispositions du PANS-ATM (Doc 4444), Chapitre 16, et aux lignes directrices ci-après:

- a) *La SLOP s'appliquera dans les FIR océaniques où des routes fixes sont établies, à l'exclusion des zones de routes aléatoires.*
- b) *La SLOP s'appliquera dans toutes les zones continentales de la Région AFI, sauf dans les zones où la séparation ATC est assurée par surveillance, à moins que l'Etat ne l'ait approuvée.*

Note 1: Pour coordonner le décalage, les pilotes peuvent entrer en contact avec d'autres aéronefs sur la fréquence inter-pilotes 123,45 MHz.

Note 2: Les pilotes noteront que la fréquence 126,90 MHz est surtout utilisée dans la Région AFI.

NAVIGATION FONDEE SUR LA PERFORMANCE (PBN) ET RESEAU DES ROUTES ATS DANS LA REGION AFI

2.25 A sa onzième réunion, le Sous-groupe ATS/AIS/SAR a examiné les progrès de la mise en œuvre de la PBN et les nouveaux développements dans ce domaine depuis la seizième réunion de l'APIRG (APIRG/16) tenue du 19 au 23 novembre 2007, y compris les résultats de la réunion conjointe des Equipes de travail PBN-GNSS/I tenue en septembre 2009. On a noté que, faute de participants, la deuxième réunion conjointe des Equipes de travail PBN-GNSS/I, convoquée en mars 2010, avait dû être reportée. Certaines activités n'avaient donc pas pu être menées à bien, notamment la révision du Plan régional de mise en œuvre de la PBN, qui était censé être fusionné avec la Stratégie de mise en œuvre du GNSS dans la Région AFI.

2.26 **Plan régional de mise en œuvre de la PBN.** La réunion a examiné certains aspects du Plan, et plus particulièrement les questions relatives aux approches et à la Stratégie de mise en œuvre du GNSS dans la Région AFI, qui sera intégrée dans le Plan régional de mise en œuvre de la PBN.

2.27 Plus spécifiquement, la réunion s'est penchée sur le sens de l'expression "procédures d'approche avec guidage vertical (APV)" émanant de la réunion conjointe des Equipes de travail PBN-GNSS/I tenue en septembre 2009, et sur l'infrastructure d'appui, y compris la technologie installée à bord. On a rappelé que l'expression ci-dessus était définie dans le Manuel PBN (Doc 9613) pour indiquer une procédure aux instruments assistée par guidage latéral et vertical mais ne répondant pas aux exigences de l'approche et de l'atterrissage de précision. On a signalé que, lorsque l'Equipe de travail sur la PBN avait défini la Feuille de route pour la mise en œuvre de la PBN dans la Région AFI, à sa deuxième réunion tenue à

Nairobi du 4 au 6 décembre 2008, elle avait indiqué, dans certaines parties de la Feuille de route, que l'APV devrait être réalisée par l'intermédiaire de la Baro-VNAV et du SBAS, tandis que dans d'autres parties de la Feuille de route, elle avait indiqué que seule la Baro-VNAV pourrait appuyer l'APV.

2.28 Compte tenu des divergences de vues subsistant en la matière, le Sous-groupe a estimé que seule l'Equipe de travail sur la PBN était en mesure de résoudre les aspects techniques. Il a estimé, toutefois, que les éléments qu'il convenait d'examiner plus avant ne devaient pas entraver la mise en œuvre du Plan à court terme. Le Sous-groupe a convenu, à cet égard, que sauf les corrections d'édition faites par les Equipes de travail PBN-GNSS lors de leur réunion conjointe en septembre 2009, au cours de laquelle la Feuille de route était devenue un Plan conformément à la Résolution A36-23 de l'Assemblée, le Plan de mise en œuvre de la PBN dans la Région AFI devait, s'agissant de l'APV, retenir les capteurs spécifiés par l'Equipe de travail sur la PBN à sa deuxième réunion, et être soumis en tant que tel à APIRG/17.

2.29 Compte tenu de ce qui précède, à sa onzième réunion le Sous-groupe ATS/AIS/SAR a formulé le projet de Conclusion ci-après:

PROJET DE CONCLUSION 11/29: PLAN DE MISE EN ŒUVRE DE LA PBN DANS LA REGION AFI

Que,

- a) *Le Plan de mise en œuvre de la PBN dans la Région AFI soit mis à jour et approuvé en tant qu'**Appendice G** à la présente note de travail, pour refléter avec plus de précision les buts de la mise en œuvre de la PBN énoncés dans la Résolution A36-23 de l'Assemblée, les directives figurant dans le Manuel sur la PBN (Doc 9613), et les directives concernant la planification régionale fournies par l'APIRG;*
- b) *Le Plan régional de mise en œuvre de la PBN soit inclus dans le Doc 003 AFI.*

2.30 Pour aider les Etats à élaborer leur propre Plan national de mise en œuvre de la PBN conformément à la Conclusion 16/3 d'APIRG/16 : *Elaboration des Plans de mise en œuvre de la PBN des Etats*, et pour faire progresser la mise en œuvre, le Sous-groupe a approuvé les projets de Conclusions ci-après, qui donnent le modèle des plans nationaux et des outils qui peuvent être utilisés:

PROJET DE CONCLUSION 11/30: PLAN NATIONAL DE MISE EN ŒUVRE DE LA PBN

Que les Etats,

- a) *Se servent du modèle du Plan régional de mise en œuvre de la PBN figurant à l'**Appendice H** à la présente note de travail pour élaborer leur Plan national de mise en œuvre de la PBN et qu'ils s'inspirent du plan d'action tracé par les Equipes de travail PBN-GNSS/I à leur réunion conjointe pour étayer la planification;*
- b) *Fassent rapport aux Bureaux régionaux ESAF et WACAF d'ici le 30 octobre 2009 sur les progrès de l'élaboration de leurs plans nationaux, en signalant, le cas échéant, les obstacles qui en retardent l'élaboration, ainsi que les mesures prises ou prévues pour surmonter ces obstacles;*
- c) *Achèvent l'élaboration de leur plan national PBN dès que possible, avant le 31 décembre 2009 au plus tard.*

PROJET DE CONCLUSION 11/31: OUTILS DE MISE EN ŒUVRE DE LA PBN

Que les Etats,

- a) *Soient encouragés à se servir des plans de gestion des projets et des plans d'action pour la mise en œuvre, tels que ceux qui figurent aux **Appendices I-1 à I-6** à la présente note de travail, ainsi que des logiciels de gestion de projets (tels que Microsoft Project ou autres applications librement disponibles) pour appuyer les activités de mise en œuvre de la PBN ;*
- b) *Réalisent une analyse des lacunes, en se servant du modèle de plan de projet joint au rapport, ou suivent une démarche analogue, de manière à élaborer leur Plan de mise en œuvre de la PBN avec plus de précision.*

2.31 **Equipe de travail PBN-GNSS.** Prenant en considération les objectifs assignés à l'Equipe de travail sur la PBN et notant le rôle critique du GNSS dans la mise en œuvre des spécifications de la PBN, le Sous-groupe a été d'avis que les Equipes de travail sur la PBN et le GNSS devaient fusionner. Le Sous-groupe a également noté que cette fusion avait été envisagée par les deux Equipes. Le Sous-groupe a convenu en conséquence de constituer une Equipe de travail PBN/GNSS AFI et a formulé le projet de Décision ci-après:

PROJET DE DECISION 11/19: DISSOLUTION DES EQUIPES DE TRAVAIL SUR LA MISE EN ŒUVRE DU GNSS ET DE LA PBN ET CONSTITUTION D'UNE EQUIPE DE TRAVAIL PBN/GNSS

*Que les Equipes de travail sur la mise en œuvre du GNSS et de la PBN soient dissoutes et qu'une Equipe de travail PBN/GNSS soit constituée et dotée du mandat figurant à l'**Appendice 6G** au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour (**Appendice XX** à la présente note de travail).*

2.32 **Mise en œuvre et développement des routes ATS.** Le Sous-groupe a noté que les utilisateurs (IATA) avaient préparé une liste à jour des priorités des usagers des routes ATS à mettre en œuvre, qui remplacerait toutes les listes des priorités précédemment établies. On a signalé à ce propos qu'un certain nombre de routes ATS figuraient dans le Plan de navigation aérienne depuis déjà un certain temps et que leur mise en œuvre était impérative pour assurer une utilisation efficace de l'espace aérien et contribuer à la protection de l'environnement.

2.33 Le Sous-groupe a approuvé la création du Groupe de travail sur le développement du réseau des routes PBN (PRND WG) comme proposé par les Equipes de travail PBN-GNSS/I lors de leur réunion conjointe tenue en septembre 2009, et convenu de renvoyer la question du développement des routes ATS au Groupe de travail, et il a formulé en conséquence le projet de Décision ci-après:

PROJET DE DECISION 11/32: GROUPE DE TRAVAIL SUR LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DES ROUTES PBN (PRND WG)

*Qu'il est créé un Groupe de travail sur le développement du réseau des routes PBN dans la Région AFI (PRND WG) ayant le mandat, la composition et les modalités de travail indiqués à l'**Appendice J** à la présente note de travail. La liste des routes aériennes à mettre en œuvre en priorité, proposée par les usagers (IATA), figure à l'**Appendice K** à la présente note de travail.*

2.34 On a reconnu que les travaux assignés au Groupe de travail PRND s'étaient accumulés depuis la création du Groupe en septembre 2009. On a reconnu en outre qu'il serait bon de définir globalement les besoins des usagers et les travaux du Groupe, en mettant en

place la coordination nécessaire, et que la mise en œuvre s'en trouverait grandement facilitée. A cet égard, la réunion a accepté avec gratitude l'offre de l'IATA d'accueillir dès que possible une réunion sur le développement et la coordination des routes ATS pour faciliter le développement et la mise en œuvre rapide des routes ATS dans la Région, en particulier les routes ATS figurant sur la liste des priorités.

2.35 Compte tenu de ce qui précède, la première réunion du Groupe de travail (PRND WG/1) a été convoquée à Johannesburg (Afrique du sud) du 13 au 16 juillet 2010. La réunion mettra à jour, en conséquence, la liste que l'IATA a soumise au Sous-groupe ATS/AIS/SAR à sa onzième réunion.

2.36 **Bureau et Programme des procédures de vol pour la Région AFI (FPO/FPP):** La réunion s'est déclarée préoccupée par les retards dans la mise en place du Bureau des procédures de vol AFI dont la création avait été proposée par la Réunion spéciale de navigation aérienne AFI/8 en 2008 au titre de la Recommandation 6/10. La mise en place du Programme correspondant a été jugée critique au vu de la Résolution A36-23 de l'Assemblée énonçant l'objectif global de la mise en œuvre de la PBN et compte tenu des ressources limitées à la disposition de bon nombre d'Etats de la Région AFI. Le Sous-groupe a appris que l'ASECNA était prête à accueillir le Programme des procédures de vol pour la Région AFI.

2.37 On a précisé, à cet égard, que dans la mesure où l'idée même d'un Programme des procédures de vol était nouvelle, il avait été jugé essentiel non pas de mettre en place plusieurs Programmes régionaux en même temps, mais tout d'abord un programme pilote pour pouvoir ensuite s'appuyer sur l'expérience acquise dans le cadre de ce programme pour en lancer d'autres, afin de réduire le risque que les programmes ne répondent pas à leurs objectifs. Dans le même ordre d'idées, l'OACI avait affecté au Siège de l'OACI le Coordonnateur de la mise en œuvre et du développement des ressources pour le Programme PBN de l'OACI, afin qu'il puisse fournir des directives sur la mise en place du premier Programme des procédures de vol dans la Région APAC, y compris les éléments locaux de ce programme, pour veiller à ce que les principes formant la base du Programme des procédures de vol soient respectés.

2.38 On espérait cependant que l'expérience utile acquise dans le cadre du Programme des procédures de vol dans la Région APAC permettrait d'adresser aux Etats intéressés une lettre les invitant à soumettre, avant la fin du mois de juin 2010, des propositions concernant l'accueil du Programme des procédures de vol.

2.39 Le Sous-groupe a formulé en conséquence le projet de Conclusion ci-après:

PROJET DE CONCLUSION 11/33: DIFFUSION D'UNE LETTRE INVITANT DES PROPOSITIONS POUR L'ETABLISSEMENT DU PROGRAMME DES PROCEDURES DE VOL (FPP) DANS LA REGION AFI

Que, comme suite à la Recommandation 6/10 de la Réunion spéciale de navigation aérienne AFI/8, l'OACI diffuse d'urgence la lettre invitant les Etats et organisations internationales intéressées à soumettre des propositions pour la mise en place et l'accueil du Programme des procédures de vol pour la Région AFI.

2.40 On a fait observer que, si le FPP avait pour but d'aider les Etats à assurer durablement la mise en œuvre de la PBN, il n'en était pas moins attendus d'eux qu'ils commencent à mettre en œuvre la PBN à l'aide des ressources et de l'expertise à leur disposition, sans attendre que le FPP soit mis en place et opérationnel. Le Sous-groupe a rappelé que l'OACI avait prévu d'organiser à Dakar (Sénégal) du 19 au 30 juillet 2010 un

cours sur l'élaboration des procédures PBN ainsi qu'un atelier sur la planification de l'espace aérien PBN à Johannesburg (Afrique du sud) du 6 au 9 septembre 2010, en collaboration avec d'autres parties prenantes.

2.41 **Evaluations de la sécurité et surveillance.** Le Sous-groupe a estimé qu'il avait besoin d'orientations claires pour savoir comment réaliser une évaluation de la sécurité aux fins de mise en œuvre de la PBN. Le Secrétariat a répondu que des orientations sur la manière d'effectuer des évaluations qualitatives et quantitatives figuraient dans différents documents de l'OACI, notamment le *Manuel sur la méthode de planification de l'espace aérien pour l'établissement de minimums de séparation (Doc 9859)*, le *Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859)* et la *Cir 319 - Un cadre unifié de modélisation du risque de collision à l'appui du Manuel sur la méthode de planification de l'espace aérien pour l'établissement de minimums de séparation (Doc 9689)*. On a également souligné que, pour qu'elles donnent de bons résultats, les évaluations de la sécurité exigeraient, en fonction de la méthode choisie, la participation d'un groupe pluridisciplinaire comportant non seulement des experts ATM mais aussi des mathématiciens et des statisticiens.

2.42 A sa onzième réunion, le Sous-groupe ATS/AIS/SAR avait également examiné sous tous ses angles la question de la surveillance de la sécurité du système régional PBN et conclu qu'il incombait à chaque Etat d'assurer la surveillance de la sécurité, y compris la surveillance de la sécurité du système PBN. Le Sous-groupe a estimé en outre que le besoin de surveillance du système régional ne pouvait être clairement défini ni justifié, et que ce besoin pourrait chevaucher la gestion de la sécurité déjà mise en place par les Etats, sans qu'il en résulte de bienfaits additionnels. La notion de "surveillance de la sécurité du système régional" n'a donc pas été jugée indispensable ni même viable. Toutefois, pour optimiser l'utilité des données disponibles, la réunion a convenu que les informations sur les déviations latérales dont disposait l'ARMA pouvaient être transmises aux Etats afin qu'ils s'en servent dans le cadre de la surveillance de la sécurité, en plus des orientations de l'OACI mentionnées ci-dessus.

2.43 **Responsables nationaux du programme PBN (NPPM).** Le Sous-groupe a constaté, sur la base des communications échangées entre les Bureaux régionaux et les Etats au sujet de la mise en œuvre de la PBN, que beaucoup d'Etats n'avaient toujours pas désigné de NPPM ou que ceux-ci n'étaient pas encore pleinement entrés en fonction. Les précédentes communications adressées aux Etats à ce sujet n'avaient peut-être pas été suffisamment claires.

2.44 Le Sous-groupe a donc formulé le projet de Conclusion ci-après:

PROJET DE CONCLUSION 11/34: RESPONSABLES DU PROGRAMME PBN (NPPM)

Que, pour faciliter la mise en œuvre de la PBN et la coordination régionale :

- a) *Les Etats de la Région AFI qui ne l'ont pas encore fait nomment ou désignent dès que possible des Responsables nationaux du programme PBN (NPPM) dotés du mandat énoncé à l'Appendice L à la présente note de travail et qu'ils communiquent leurs coordonnées à l'OACI ;*
- b) *Les Etats signalent aussitôt à l'OACI toute modification de ces coordonnées.*

2.45 **Données sur l'équipement des aéronefs** Le Sous-groupe a pris note des préoccupations exprimées par les Equipes de travail PBN et GNSS/I lors de leur réunion conjointe en septembre 2009 concernant la nécessité de disposer de données précises sur l'équipement des aéronefs, aux fins de planification et de mise en œuvre. L'IATA s'était procuré des statistiques utiles à ce sujet, dont on pouvait se servir pour établir des estimations concernant les flottes des compagnies aériennes non membres de l'IATA. Toutefois, les

efforts pour obtenir des données sur les flottes de l'aviation générale par Lettres d'Etat n'avaient eu que peu de résultats. Par ailleurs, les efforts déployés par les fournisseurs de services de la navigation aérienne (ANSP) pour se procurer des données auprès des exploitants s'étaient heurtés à la résistance de ces derniers. A cet égard, la réunion a demandé que des éclaircissements au sujet de la collecte de renseignements sur l'équipement des aéronefs soient de nouveau fournis aux Administrations de l'aviation civile et que celles-ci soient vivement invitées à soutenir les efforts visant à rassembler des données. Le Sous-groupe a formulé en conséquence le projet de Conclusion ci-après:

PROJET DE CONCLUSION II/35: ENQUETE SUR LA PLANIFICATION DE L'ESPACE AERIEN ET L'EQUIPEMENT DES AERONEFS

Que, pour faciliter la planification de l'espace aérien et la prise de décisions concernant l'infrastructure de navigation aérienne,

- a) *Les Etats de la Région AFI et les fournisseurs de services de la navigation aérienne (ANSP) soient vivement invités à participer à l'enquête mondiale OACI/IATA sur l'équipement des aéronefs en vue de constituer une base de données contenant des informations exactes sur les capacités actuelles et futures de l'avionique des flottes des compagnies aériennes ;*
- b) *Les Etats de la Région AFI soient vivement invités à s'efforcer de faire part aux exploitants des efforts de l'OACI pour collecter des données sur l'équipement des aéronefs et que les Administrations de l'aviation civile et les ANSP conjuguent leurs efforts pour obtenir plus rapidement des résultats ;*
- c) *Il soit fait en sorte que les initiatives ayant pour but d'améliorer les systèmes de navigation aérienne correspondent aux capacités des flottes aériennes, qui doivent être prêtes à accepter le changement.*

Note: Pour recueillir les données nécessaires, il est conseillé aux ANSP de se servir des données du plan de vol (champ 10) relatives à l'équipement des aéronefs.

2.46 A sa onzième réunion, le Sous-groupe ATS/AIS/SAR a noté qu'on ignorait tout de l'état d'avancement de l'élaboration des Plans nationaux de mise en œuvre de la PBN, qui auraient dû être achevée en 2009 conformément à la Résolution A36-23 de l'Assemblée, la principale raison de cette ignorance étant l'absence de réaction de la plupart des Etats. On a signalé, toutefois, que le Secrétariat poursuivait ses efforts pour obtenir des informations à ce propos.

2.47 Le Sous-groupe a approuvé une proposition tendant à amender le Doc 7030 (Procédures complémentaires régionales) pour refléter la situation actuelle dans la Région AFI, en particulier le besoin de capacités RNAV dans les zones AORRA et IORRA. Il a aussi approuvé des amendements au texte qui pourraient ne pas s'appliquer à l'exploitation dans la Région AFI ou dans les couloirs EUR/SAM.

GESTION DE LA SECURITE DANS LE CADRE DE L'ATM

2.48 **Activités du Groupe d'action tactique (TAG).** Le Sous-groupe a pris note des résultats de la deuxième réunion du Groupe d'action tactique de l'APIRG (TAG/2) tenue les 23 et 24 avril 2010 à Nairobi (Kenya). Il a noté en particulier que de très nettes tendances se dégageaient de l'analyse des rapports de conditions insatisfaisantes (UCR) intégrés dans la base de données du TAG depuis juillet 2009. TAG/2 avait constaté que l'un des Etats qui avait au départ un nombre extrêmement élevé d'UCR avait réglé la plupart des problèmes.

Cependant, trois Etats continuaient de faire l'objet d'un nombre élevé et croissant d'UCR portant notamment sur des AIRPROX. De surcroît, ces Etats n'apportaient guère de réponses au TAG.

2.49 On a constaté avec préoccupation que certains des Etats qui auraient dû accueillir des missions du TAG avaient ajourné ces missions à plusieurs reprises. On a constaté, par ailleurs, que tant les Etats que leurs ANSP tardaient à signaler les incidents ATS. Sur les 53 Etats de la Région AFI, trois à cinq Etats seulement signalaient ce type d'incident. Bon nombre de compagnies aériennes ne signalaient pas non plus les incidents.

2.50 Un examen détaillé du TAG et de ses activités figure dans le document de travail WP/XX.

2.51 **Groupe d'analyse des incidents ATS (AIAG).** La réunion a été informée du résultat de la réunion de l'AIAG tenue à Johannesburg (Afrique du sud) les 8 et 9 mars 2010. On a rappelé que l'AIAG avait été créé pour servir de forum où les organisations de l'aviation et les parties prenantes, y compris les Etats, les organisations internationales et les organisations sous-régionales pourraient examiner des incidents signalés dans la Région AFI en vue de formuler des recommandations pour éviter que de semblables incidents se reproduisent à l'avenir.

2.52 Le Sous-groupe a noté que 142 incidents, dont 66 AIRPROX, avaient été signalés en 2009, et que les ANSP concernés avaient donné des explications sur 122 d'entre eux. Le taux de réponse moyen avoisinait 88%. Toutefois, le taux de réponse variait sensiblement d'un Etat à l'autre. On a constaté que, dans un certain nombre de cas, en augmentation par rapport à 2008, la principale cause, ou la cause secondaire, des incidents résidait dans l'absence d'anticipation de l'ATC, ou l'absence de prise de conscience de la situation de l'ATC, ou l'absence de maîtrise de l'ATC. Pour empêcher que de tels incidents se reproduisent, l'AIAG a formulé un certain nombre de recommandations, qui figurent à l'**Appendice M** à la présente note de travail.

2.53 **Formulaire de compte rendu d'incident.** On a rappelé que bon nombre d'Administrations de l'aviation civile avaient adopté le modèle de formulaire de compte rendu d'incident de l'OACI figurant dans le PANS ATM (Doc 4444), à l'Appendice 4, et qu'elles l'avaient mis à la disposition des utilisateurs éventuels, plus particulièrement le personnel ATS et l'équipage de conduite, notamment par le biais de mécanismes tels que la Publication d'information aéronautique (AIP). L'expérience avait montré, toutefois, que la plupart des comptes rendus d'incidents n'étaient pas soumis à l'aide de ce formulaire.

2.54 On a reconnu que pour généraliser l'emploi du formulaire il fallait l'améliorer afin qu'il soit plus commode à utiliser; une version électronique devait aussi être mise au point. La réunion a pris note des efforts déployés par les Bureaux régionaux pour rendre le formulaire plus facile à utiliser. L'IATA (SAA) a offert de participer à la révision du formulaire.

2.55 **SARP concernant la gestion de la sécurité.** Le Sous-groupe ATS/AIS/SAR, à sa onzième réunion, et le Sous-groupe CNS, à sa troisième réunion, ont examiné les dispositions en matière de gestion de la sécurité (SARP et lignes directrices) dans le cadre d'une séance conjointe tenue le quatrième jour de ces réunions. On a rappelé que les dispositions de l'OACI concernant les programmes de gestion de la sécurité dans le cadre de l'ATS étaient entrées en vigueur pour la première fois en novembre 2005, conformément à l'Amendement 43 à l'Annexe 11.

2.56 On a rappelé qu'à sa quinzième réunion, tenue à Nairobi (Kenya) du 26 au 30 septembre 2005, l'APIRG avait formulé la Conclusion 15/32: *Gestion de la sécurité dans les*

services ATS, demandant instamment aux Etats qui ne l'avaient pas encore fait de mettre en place un programme de gestion de la sécurité ATS systématique et approprié pour que la sécurité soit assurée dans le cadre de l'ATS. Les Sous-groupes ont également rappelé qu'à sa 36^e session, l'Assemblée avait adopté un certain de Résolutions à ce sujet, notamment :

- Résolution A36-7: *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et d'efficacité - Appendice A : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et Appendice W : Fourniture des services de la circulation aérienne.*
- Résolution A36-7 (aborde également la notion de "culture juste")
- Résolution A36-8: *Non-divulgarion de certaines données d'accident et d'incident*
- Résolution A36-9: *Protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité afin d'améliorer la sécurité de l'aviation*
- Résolution A36-10 : *Amélioration de la prévention des accidents en aviation civile*

2.57 On a signalé que dans le cadre des efforts pour améliorer la gestion de la sécurité, à sa 186^e session, le 2 mars 2009, le Conseil de l'OACI avait adopté l'Amendement 47 à l'Annexe 11, découlant notamment d'un effort constant d'harmonisation des dispositions en matière de gestion de la sécurité. Les dispositions de l'Amendement 47 relatives à la gestion de la sécurité, énoncées dans l'Annexe en tant qu'Amendement 47B, seront applicables à compter du 18 novembre 2010. En conséquence, les Etats qui ne se seront pas conformés à ces dispositions avant cette date devront notifier une différence en vertu de l'Article 38 de la Convention de Chicago.

2.58 Plus spécifiquement, l'attention de la réunion a été appelée sur la note afférente au paragraphe 2.27.4 de l'Annexe 11, reproduite ci-dessous, rappelant qu'il est obligatoire, dans le cadre du SSP, de mettre en place le SMS visé au paragraphe 2.27.3, ainsi que les exigences concernant la responsabilité hiérarchique en matière de sécurité, y compris la responsabilité directe en matière de sécurité de la part de la haute direction, visée au paragraphe 2.27.4.

...La fourniture des services AIS, CNS, MET et/ou SAR, lorsqu'elle est effectuée sous l'autorité d'un fournisseur de services ATS, est subordonnée aux exigences des paragraphes 2.27.3 et 2.27.4. Lorsque la fourniture de ces services est entièrement ou partiellement assurée par une entité autre qu'un fournisseur de services ATS, les exigences prévues aux paragraphes 2.27.3 et 2.27.4 se rapportent aux services qui sont effectués sous l'autorité du fournisseur de services ATS, ou des aspects de ces services qui ont des implications opérationnelles directes.

2.59 Le Sous-groupe a été informé des initiatives prises par l'OACI pour dispenser une formation à la gestion de la sécurité dans le cadre de divers programmes, notamment le programme présenté par le Secrétaire Général de l'OACI dans la Lettre d'Etat du 30 juin 2006 (Réf.: AN 1146-06152), et le Programme global AFI de mise en œuvre (ACIP).

2.60 Les Sous-groupes ont estimé que pour promouvoir la mise en œuvre ils avaient besoin de renseignements détaillés concernant l'état d'application des dispositions en matière de gestion de la sécurité dans la Région AFI. La réunion a noté, toutefois, que l'état de mise en œuvre n'était pas bien connu, eu égard en particulier aux nouvelles dispositions applicables à partir de novembre 2010.

2.61 Le Sous-groupe a donc formulé les projets de Conclusions ci-après:

PROJET DE CONCLUSION 11/36: MISE EN ŒUVRE DE LA GESTION DE LA SECURITE DANS LA REGION AFI

Que les Etats AFI sont priés instamment de prendre les mesures nécessaires, y compris l'élaboration et la promulgation de dispositions législatives et réglementaires, pour :

- a) *Mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 11 concernant la gestion de la sécurité ;*
- b) *Donner effet, à titre prioritaire, aux Résolutions de l'Assemblée A36-8, A36-9 et A36-10 concernant la collecte et la protection des informations sur la sécurité, et l'amélioration de la prévention des accidents ;*
- c) *Tirer pleinement parti des possibilités offertes par l'OACI dans le cadre du programme ACIP et d'autres programmes ;*
- d) *Se servir des orientations fournies par l'OACI, notamment du Manuel sur la gestion en matière de sécurité (SMM) (Doc 9859) en tenant compte des améliorations apportées par l'OACI à ces orientations.*

PROJET DE CONCLUSION 11/37: ETAT DE MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS EN MATIERE DE SECURITE DANS LA REGION AFI

Que, pour établir l'état de mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 11 concernant la gestion de la sécurité dans la Région AFI, et pour faciliter les stratégies régionales de planification et de mise en œuvre :

- a) *Les Bureaux régionaux distribuent un questionnaire visant à recueillir des renseignements détaillés sur l'état de mise en œuvre dans la Région AFI ;*
- b) *Les Etats soient priés instamment de coopérer avec les Bureaux régionaux et de répondre aux questionnaires dans les meilleurs délais.*

PLANS D'URGENCE

2.62 Sous-groupe a rappelé les dispositions du Chapitre 2 de l'Annexe 11 à la Convention de Chicago et noté que les plans d'urgence s'écartent généralement des installations et services fournis par les Etats conformément à l'Article 28 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300) et comme il ressort du Plan régional de navigation aérienne. Puisque les Plans régionaux de navigation aérienne sont approuvés par le Conseil, il s'ensuit que les plans d'urgence doivent eux aussi être approuvés par ce dernier. Le Sous-groupe a rappelé la Recommandation 5/2 de la Réunion de navigation aérienne AFI/7 de 1997, demandant instamment aux Etats d'établir des plans d'urgence dans leur domaine de responsabilité.

2.63 On également fait référence à la Résolution A36-13 de l'Assemblée, Appendice M - *Délimitation des espaces aériens ATS*, qui encourage les Etats fournisseurs de services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer à conclure des accords avec les Etats fournisseurs de tels services dans des espaces aériens adjacents, pour que, dans l'éventualité où ces services ne pourraient être assurés au-dessus de la haute mer, des plans d'urgence, qui pourraient exiger une modification temporaire des limites de l'espace aérien ATS, puissent être mis en œuvre avec l'approbation du Conseil de l'OACI.

2.64 Le Sous-groupe a noté que le Secrétariat avait reçu des plans d'urgence actualisés de plusieurs Etats. Toutefois, pour la plupart, les Etats de la Région AFI n'ont ni établi, ni actualisé leur plan d'urgence, ou n'ont pas communiqué aux Bureaux régionaux les plans d'urgence demandés par les dispositions de l'OACI.

2.65 Le Sous-groupe a aussi reconnu les bienfaits d'une présentation normalisée des plans d'urgence, ainsi que la nécessité de faciliter la procédure d'approbation de ces plans, notant que des modifications pourraient être apportées aux routes, événements, ATS et capacités connexes, qui pourraient exiger le réexamen et la mise à jour de ces plans avant leur approbation définitive, lorsque leur activation devient imminente.

2.66 Compte tenu de toutes ces considérations, la nécessité d'aider les Etats à remédier aux carences des plans d'urgence a été reconnue. On a également reconnu que pour améliorer l'efficacité de la planification, de la coordination et de la mise en œuvre en cas d'urgence, l'expérience avait montré qu'il était avantageux de se servir d'un prototype commun. Le Sous-groupe a approuvé, en conséquence, le prototype de plan d'urgence figurant à **Appendice N** à la présente note de travail. Les objectifs de ce prototype sont les suivants :

- Tirer parti de l'expérience acquise dans le cadre de son utilisation ailleurs et faciliter la coordination entre FIR.
- Harmoniser l'élaboration des plans des Etats, en particulier au niveau de la présentation, lorsque les divergences ne sont pas rendues nécessaires par les spécificités de la Région ou des Etats, et ce afin d'en améliorer la présentation et l'utilité pour les utilisateurs et autres parties prenantes.
- Permettre le réexamen et la mise à jour rapides du plan d'urgence avant sa présentation au Président du Conseil pour approbation, lorsqu'il doit être activé.

2.67 Le Sous-groupe a également approuvé le modèle de plan d'urgence basé sur le prototype approuvé, qui donne des exemples d'élaboration du plan. On a souligné que le prototype et le modèle de plan d'urgence ne visaient pas à remplacer la collaboration et la participation de toutes les parties prenante à l'élaboration des plans d'urgence, comme indiqué à l'Annexe 11.

2.68 Les Etats tardaient parfois à recevoir une réponse des Bureaux régionaux aux communications qu'ils leur avaient adressées lors de l'élaboration de leurs plans d'urgence, visés à la Section 2.30 de l'Annexe 11 à la Convention de Chicago. On a souligné que de tels retards décourageaient les Etats de se conformer aux dispositions de l'OACI, alors même que l'Annexe 11 prévoyait que les Etats pouvaient demander l'assistance des Bureaux régionaux.

2.69 Compte tenu de ce qui précède, et pour mieux aider les Etats à élaborer leur plan d'urgence, le Sous-groupe a formulé le projet de Conclusion ci-après:

PROJET DE CONCLUSION 11/38: ELABORATION ET PROMULGATION DES PLANS D'URGENCE

Que,

- a) *Les Etats de la Région AFI sont instamment priés d'élaborer, mettre à jour et promulguer des plans d'urgence conformément aux dispositions de l'Annexe 11 et de l'Annexe 15 ;*
- b) *Les Etats de la Région AFI suivent les orientations de l'OACI pour élaborer et promulguer leurs plans d'urgence, y compris le prototype figurant à l'Appendice N à la présente note de travail;*
- c) *Les Bureaux régionaux de l'OACI mènent une enquête sur l'état d'avancement de l'élaboration des plans d'urgence dans la Région AFI pour informer le Sous-Groupe ATS/AIS/SAR des mesures nécessaires ;*

- d) *Les Bureaux régionaux de l'OACI se hâtent de répondre aux Etats sur toute question concernant l'élaboration des plans d'urgence, ainsi que la procédure à suivre pour faire approuver ces plans.*

RECHERCHE ET SAUVETAGE (SAR)

2.70 La réunion a rappelé les dispositions relatives aux obligations des Etats en matière de recherche et sauvetage, en particulier l'Article 25 de la Convention de Chicago et son Annexe 12. On a en outre rappelé qu'à l'appui des dispositions de l'Annexe 12, les principes fondamentaux, besoins opérationnels et critères de planification dans le domaine SAR figuraient dans le Plan de navigation aérienne (ANP) (Doc 7474).

2.71 On a rappelé en outre que certaines des dispositions de l'ANP découlent des Réunions régionales de navigation aérienne (RAN) et de l'APIRG. On a rappelé, à cet égard, les Recommandations ci-après de la RAN et de l'APIRG:

- Recommandations de la réunion AFI/7:
 - Recommandation 6/1 – Emport de la balise 406 MHz
 - Recommandation 6/2 – Recherches et sauvetage à l'aide de satellites
 - Recommandation 6/3 – Coopération entre les Etats
 - Recommandation 6/4 – Coordination avec les autorités SAR maritimes
 - Recommandation 6/5 – Formation du personnel SAR
 - Recommandation 6/6 – Séminaires sur les recherches et le sauvetage
 - Recommandation 6/7 – Exercices de recherche et sauvetage
 - Recommandation 6/8 – Equipements de recherche et sauvetage
- Conclusions et Décisions d'APIRG/15
 - Conclusion 15/97 - Recherche et sauvetage (SAR)
 - Décision 15/98 - Financement SAR
- Réunion spéciale de navigation aérienne AFI/8
 - Recommandation 6/22 – Etablissement d'arrangements relatifs à des services de recherches et sauvetage (SAR) sous-régionaux

2.72 Le Sous-groupe a reconnu que les dispositions susmentionnées de l'AFI/7 conservaient toute leur pertinence et que davantage d'efforts étaient nécessaires pour donner effet aux Conclusions d'APIRG et aux Recommandations de la Réunion spéciale de navigation aérienne AFI/8.

2.73 On a rappelé en outre la Résolution A36-13 de l'Assemblée: *Exposé récapitulatif à jour de la politique permanente et des règles pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne*, qui est révisé, et mis à jour si nécessaire, à chaque session de l'Assemblée. L'Appendice N à la Résolution concerne la *Fourniture de services de recherche et sauvetage*, et porte sur divers aspects de la mise en œuvre, la délimitation des zones, la coopération avec les services SAR maritimes, les accords avec d'autres Etats, la délégation de responsabilités et les mesures visant à remédier aux insuffisances dans la fourniture de services SAR.

2.74 Le Sous-groupe a rappelé que le Système international Cospas-Sarsat avait cessé de couvrir les balises 121,5/243 MHz à partir du 1er février 2009. Par conséquent, pour ceux qui continuent d'utiliser seulement des balises 121,5/243 MHz, parce qu'ils n'ont pas encore

installé de balises 406 MHz, on est revenu à la situation d'avant 1985, lorsqu'il n'y avait pas encore de couverture par satellite pour les balises.

2.75 Au vu de ces considérations, la réunion a convenu que les Sous-groupes devraient, à l'avenir, déployer davantage d'efforts pour encourager la mise en œuvre des SARP. Elle a en outre convenu de créer une Equipe de travail comme suite à la Recommandation 6/22 de la Réunion spéciale de navigation aérienne et elle a, en conséquence, formulé le projet de Décision et le projet de Conclusion ci-après:

PROJET DE DECISION 11/39: EQUIPE DE TRAVAIL SUR L'INTEGRATION DES SERVICES SAR (ASSITF)

Que, pour faire progresser les initiatives prises lors de la Conférence consultative tenue à Port Elizabeth en octobre 2007 sur l'intégration des services SAR et autres initiatives analogues dans la Région AFI, l'Equipe de travail sur l'intégration des services SAR (ASSITF) est créée et dotée du mandat figurant à l'Appendice 9A au rapport sur le point 9 de l'ordre du jour.

PROJET DE CONCLUSION 11/40: SERVICES DE RECHERCHE ET SAUVETAGE

Que, dans le but de promouvoir la mise en œuvre des services SAR et améliorer les systèmes SAR dans la Région AFI, les Etats de la Région soient:

- a) *Priés instamment de mettre en place des Centres de coordination des opérations de sauvetage de l'aviation et de la marine (RCC) afin d'optimiser l'utilisation des ressources et la coordination;*
- b) *Encouragés à créer des Equipes de travail sous-régionales pour faire progresser l'élaboration des arrangements de coopération dans le domaine SAR ainsi que l'intégration des services SAR;*
- c) *Priés instamment d'envisager de conclure des accords avec les Etats qui possèdent des installations adéquates, au sein de la sous-région ou en dehors, pour qu'ils prêtent assistance aux opérations SAR.*

COORDINATION ENTRE LES AUTORITES CIVILES ET MILITAIRES

2.76 Le Sous-groupe a rappelé que des dispositions relatives à la coordination entre les autorités civiles et militaires figurent dans divers documents, notamment : la Convention de Chicago (Article 3), Annexes 2, 11 et 15 ; le PANS ATM (Doc 4444) ; le Manuel de planification des services de la circulation aérienne (Doc 9426) ; Le Manuel concernant les mesures de sécurité relatives aux activités militaires pouvant présenter un danger pour les vols des aéronefs civils (Doc 9554) et le Manuel concernant l'interception des aéronefs civils (Doc 9433).

2.77 On a également pris note de la Résolution A36-13, Appendice O - *Coordination du trafic aérien civil et militaire*, ainsi que de la Recommandation 5/3 de la Réunion de navigation régionale AFI/7 – *Coordination civile/militaire* et de la Conclusion 15/52 d'APIRG/15 : *Coordination civile/militaire*, priant instamment les Etats de prendre un certain nombre de mesures, notamment de créer des organes civils et militaires appropriés, de porter les dispositions de l'OACI à l'attention des autorités militaires, et d'instaurer une liaison permanente et une étroite coordination entre les services ATS civils et les unités militaires compétentes.

2.78 Le Sous-groupe a été informé de la teneur du Forum mondial de gestion du trafic aérien sur la coopération civile/militaire, tenu à Montréal en octobre 2009. On a noté que le Forum avait examiné un projet d'ébauche de Lignes directrices de l'OACI sur la coopération civile/militaire. Ce texte aura notamment pour but de demander aux Etats de fournir à l'OACI des informations sur leurs meilleures pratiques aux fins de la coopération civile/militaire et de la gestion de l'utilisation de l'espace aérien.

2.79 Au vu de ces considérations, le Sous-groupe a convenu qu'il s'appesantirait davantage, à sa prochaine réunion, sur les questions touchant la coordination et la coopération civile/militaire.

TRANSITION AU NOUVEAU PLAN DE VOL DE L'OACI

2.80 A sa onzième réunion, le Sous-groupe ATS/AIS/SAR a rappelé que le 28 mai 2008, l'Amendement No.1 à la quinzième édition des Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444) avait été approuvé, apportant des modifications importantes au plan de vol de l'OACI qui prendraient effet le 15 novembre 2012. L'édition provisoire de l'Amendement est disponible en tant que pièce jointe à la Lettre d'Etat AN 13/2.1-08/50 du 25 juin 2008 sur le site Internet de l'OACI (www.icao.int/icaonet).

2.81 On a noté que le nouveau plan de vol de l'OACI et dispositions connexes étaient nécessaires pour permettre aux systèmes ATM de tirer le meilleur parti des capacités avancées de l'avionique ainsi que pour répondre à l'évolution des besoins des systèmes ATM automatisés. Le nouveau plan de vol vise les fonctionnalités et technologies de la navigation aérienne telles que RVSM, PBN, RCP, ADS-B et GNSS, tout en gardant beaucoup en commun avec le format de l'actuel plan de vol. On notera que l'Amendement au plan de vol est une étape intermédiaire vers un système complètement remanié d'interaction entre l'aéronef et le système ATM, au sein duquel l'aéronef fera partie intégrante du système ATM tel qu'envisagé dans le Concept opérationnel d'ATM mondiale.

2.82 Le Sous-groupe a été informé des préparatifs de la mise en œuvre des nouvelles dispositions relatives au plan de vol établies par l'Amendement No.1 à la quinzième édition du PANS-ATM (Doc 4444). On a rappelé, à cet égard, que la Réunion spéciale de navigation aérienne AFI/8 tenue à Durban (Afrique du sud) du 24 au 29 novembre 2008 avait noté que l'impact des modifications apportées aux systèmes de traitement des données de vol varierait selon les fournisseurs de services de la navigation aérienne et selon les Etats, en fonction de leurs besoins de données, du niveau de validation nécessaire, et des types de systèmes en place, et que des efforts importants ainsi que du temps devraient être consentis par les Etats, les fournisseurs de services de la navigation aérienne et les exploitants d'aéronefs.

2.83 On a noté en outre que, dans la mesure où la transition devait être coordonnée avec toutes les parties prenantes, les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) devaient établir des plans de transition coordonnés comportant des stratégies communes et des mesures d'atténuation. La Réunion de navigation aérienne avait dressé, pour ce faire, une liste sous la forme d'une Fiche du cadre de performance (PFF), auxquelles les Etats et l'APIRG se reporteraient pour suivre les efforts de transition. En conséquence, la Réunion spéciale de navigation aérienne AFI avait formulé la Recommandation 6/5 – *Mise en œuvre du nouveau formulaire de plan de vol de l'OACI*.

2.84 On a noté avec préoccupation que les préparatifs dans la Région AFI qui, mises à part les orientations données par AFI/8, n'avaient pas encore commencé, avaient près de 18 mois de retard par rapport à l'échéance fixée par l'OACI en mai 2008.

2.85 En plus des Lignes directrices sur la transition déjà publiées par l'OACI par Lettre d'Etat AN 13/2.1-09/9 du 6 février 2009, le Sous-groupe a été familiarisé avec le Système de suivi de la mise en œuvre du plan de vol (FITS), outil informatique accessible à l'adresse <http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>. Cet outil permet de suivre la mise en œuvre du nouveau plan de vol dans toutes les Régions de l'OACI et d'aider les Etats et les organisations concernées impliqués dans le système de traitement des données de vol à obtenir des éclaircissements sur l'interprétation et la mise en œuvre des nouvelles dispositions.

2.86 On a noté que, pour faciliter les préparatifs, un bref questionnaire concernant les capacités, actuelles et prévues, de traitement des plans de vol ainsi que les points de contact, avec été distribué par Lettre d'Etat en décembre 2009. Seulement 20 Etats avaient répondu. Il a été convenu que, compte tenu des contraintes de temps pour effectuer la transition, avant que les Etats ne désignent des points de contact pour la transition, les participants à la quinzième réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR rempliraient le rôle de coordination nécessaire. Pour répondre aux besoins en matière de coordination et d'orientation, le Sous-groupe a également convenu, à sa onzième réunion, de créer une Equipe de travail sur la transition au nouveau plan de vol.

2.87 Compte tenu de ce qui précède, le Sous-groupe a formulé le projet de Décision ci-après:

PROJET DE DECISION 11/41: CREATION DE L'EQUIPE DE TRAVAIL SUR LA TRANSITION AU NOUVEAU PLAN DE VOL AFI (FPLT TF)

Que, pour permettre une mise en œuvre régionale harmonisée de l'Amendement No. 1 à la quinzième édition du PANS-ATM (Doc 4444) en coordination avec d'autres Régions de l'OACI:

- a) *Il est créé une Equipe de travail sur la transition au nouveau plan de vol AFI (FPLT TF) dotée du mandat figurant à l'Appendice O à la présente note de travail ;*
- b) *L'Equipe de travail devrait tenir sa première réunion dès que possible, avant septembre 2010 au plus tard ;*
- c) *Les Etats de la Région AFI sont instamment priés de fournir à l'Equipe de travail les informations demandées concernant leurs études et évaluations, dans les meilleurs délais ;*
- d) *Sachant qu'après sa dix-septième réunion, APIRG tiendra sa prochaine réunion ordinaire en 2012, le Sous-groupe pourrait ajouter la Stratégie régionale et le Plan régional au mandat de l'Equipe de travail, y compris les modifications qui pourraient y être apportées, pour le compte d' APIRG.*

2.88 Le Sous-groupe, considérant les préparatifs et la mise en œuvre du nouveau plan de vol, ainsi que l'expérience d'autres Régions, a jugé qu'il était nécessaire d'éduquer les parties prenantes pour qu'elles puissent contribuer de façon optimale à la transition. A cet égard, la réunion a formulé le projet de Conclusion ci-après:

PROJET DE CONCLUSION 11/42: CONVOCATION D'UN ATELIER SUR LA MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS DU NOUVEAU PLAN DE VOL DE L'OACI

Que, afin que les parties prenantes puissent contribuer de façon optimale à la transition au nouveau plan de vol de l'OACI et à sa mise en œuvre, les Bureaux régionaux organisent des ateliers pour sensibiliser et informer les Etats, les ANSP et les entités connexes.

EXAMEN DES CARENCES DE LA NAVIGATION AERIENNE DANS LES DOMAINES AIS, ATM, MAP ET SAR

2.89 Le Sous-groupe a pris note des efforts et des préoccupations des Réunions régionales de navigation aérienne, des ALLPIRG et de l'APIRG pour remédier aux carences de la navigation aérienne dans la Région AFI. Le Sous-groupe a également appelé l'attention sur la définition du terme "carence" approuvée par le Conseil de l'OACI : *"Une carence est une situation qui existe lorsqu'une installation, un service ou une procédure ne sont pas fournis conformément à un plan régional de navigation aérienne approuvé par le Conseil ou aux normes et pratiques recommandées connexes de l'OACI, et qui est préjudiciable à la sécurité, à la régularité et ou à l'efficacité de l'aviation civile internationale."*

2.90 A sa onzième réunion, le Sous-groupe ATS/AIS/SAR a noté que, selon les informations dont disposait le Secrétariat en mars 2010, 44 Etats n'ont aucune carence dans le domaine de l'ATM et 51 dans les domaines de l'AIS/MAP ; tandis que dans le domaine SAR la plupart des Etats (40 à 45) ont trois carences similaires relevées entre 1991 et 1995. La réunion a convenu que la liste actuelle des carences n'était d'aucune utilité au regard de la situation, dépeinte notamment dans les rapports d'audit des Etats de la Région AFI établis dans le cadre de l'USOAP et des comptes rendus de conditions insatisfaisantes (UCR) dans la Région AFI examinés par le Groupe d'action tactique (TAG). La liste actuelle des carences figure à l'**Appendice P** à la présente note de travail.

2.91 La réunion a reconnu qu'un examen exhaustif de la base de données sur les carences dans la Région AFI s'imposait pour que cette liste reflète plus fidèlement l'état actuel de ces carences et provoque à son tour les mesures appropriées pour y remédier. La réunion a formulé en conséquence les projets de Conclusion ci-après:

PROJET DE CONCLUSION 11/43: ELIMINATION DES CARENCES DE LA NAVIGATION AERIENNE DANS LES DOMAINES ATM, AIS/MAP ET SAR

Que, pour faciliter la mise à jour de la base de données sur les carences par les Bureaux régionaux, et pour promouvoir l'élimination des carences dans la Région AFI :

- a) *Les organes compétents et le Secrétariat dressent une liste exhaustive de toutes les carences de la navigation aérienne, en se conformant à la définition de ce qui constitue une "carence" approuvée par le Conseil de l'OACI, pour suite à donner;*
- b) *Les Etats et les organisations internationales (y compris l'IATA, l'IFALPA et l'IFATCA) sont instamment priés de contribuer activement à la mise à jour de la base de données sur les carences en fournissant aux Bureaux régionaux des informations sur l'état de mise en œuvre des SARP et des besoins du Plan de navigation aérienne (ANP);*
- c) *Les Etats de la Région AFI fournissent aux organes auxiliaires de l'APIRG concernés et aux Bureaux régionaux, une copie du plan d'action qu'ils ont élaboré comme suite à la Recommandation 6/25 de la Réunion spéciale de navigation aérienne.*
- d) *L'APIRG adopte une matrice semblable au modèle de lignes directrices sur la gestion de la sécurité figurant à l'**Appendice F**, pour faciliter une évaluation et une hiérarchisation cohérentes des carences (par exemple : urgent, priorité absolue, besoin intermédiaire).*

PROJET DE CONCLUSION 11/44: CONSTITUTION D'UNE BASE DE DONNEES INTERNET DES CARENCES DE LA NAVIGATION AERIENNE DANS LA REGION AFI

Que, afin de permettre aux Etats et aux organisations internationales de contribuer directement et continuellement à la base de données sur les carences, les Bureaux régionaux de l'OACI accélèrent le développement d'une base de données des carences de la navigation aérienne (AANDD) dans la Région AFI disponible sur l'Internet.

NOM DU SOUS-GROUPE ET FUTUR PROGRAMME DE TRAVAIL

2.92 Le Sous-groupe a retracé son historique, rappelant qu'il était issu de la dissolution du Sous-groupe CNS/ATM, remplacé par le Sous-groupe ATM. Son appellation découlait de l'utilisation de la terminologie ATS et ATM au sein de l'OACI. Quant à son expérience, elle provenait de ses liens fonctionnels avec l'APIRG et d'autres PIRG.

2.93 Lorsqu'il a envisagé différents changements de nom possibles pour refléter plus fidèlement ses fonctions et l'évolution de la situation, le Sous-groupe s'est demandé ce que signifiait la notion de "gestion du trafic aérien" (ATM) dans le contexte du PANS-ATM (Doc 4444) et la signification au sens large du Concept opérationnel ATM ; il a envisagé également d'autres aspects de la question et s'est interrogé sur l'impact que pourrait avoir son nouveau nom. On a reconnu que le remplacement des sigles ATS, AIS et SAR par le sigle ATM, pris dans son acception la plus large, pourrait conduire certaines autorités à se méprendre, pensant que les compétences AIS et SAR ne sont pas nécessaires aux réunions du Sous-groupe et à la conduite de ses travaux.

2.94 On a également constaté avec préoccupation que, malgré les Conclusions et Recommandations de l'APIRG et de la RAN visant à encourager la participation d'experts SAR aux réunions du Sous-groupe ATS/AIS/SAR, le domaine SAR était continuellement sous-représenté aux réunions du Sous-groupe. En outre, une seule note de travail est généralement consacrée aux questions SAR aux réunions du Sous-groupe. Cette situation s'expliquait peut-être en partie par l'absence ou l'insuffisance des compétences SAR dans la Région.

2.95 Dans ce contexte, le Sous-groupe a reconnu qu'il importait de conserver le sigle SAR dans le nom du Sous-groupe et convenu de porter davantage d'attention aux questions SAR. De plus, il a été convenu que les Bureaux régionaux de l'OACI devraient cibler davantage les Etats, en les engageant à inclure des experts SAR dans les réunions du Sous-groupe et à contribuer activement à ses travaux, notamment en soumettant des documents tels que des notes de travail.

2.96 Il a également été convenu de changer le sigle AIS en AIM. En conséquence, le Sous-groupe ATS/AIS/SAR deviendrait le Sous-groupe ATM/AIM/SAR. La réunion a aussi revu et mis à jour le mandat du Sous-groupe et formulé en conséquence le projet de Décision ci-après:

PROJET DE DECISION 11/45: NOM ET MANDAT DU SOUS-GROUPE ATM/AIS/SAR

Que, pour assurer la cohérence dans la terminologie utilisée et autres développements connexes, le Sous-groupe ATS/AIS/SAR de l'APIRG soit renommé Sous-groupe de la gestion du trafic aérien, de la gestion de l'information aéronautique, et des services de recherche et de sauvetage (ATM/AIM/ SAR SG) et doté du mandat figurant à l'Appendice Q à la présente note de travail.

2.97 De plus, le Sous-groupe a longement débattu de la possibilité de fusionner les Sous-groupes ATS/AIS/SAR et CNS afin d'améliorer la coordination entre les deux Sous-groupes

et d'améliorer l'efficacité. La question a été débattue plus avant par les participants de ces deux Sous-groupes lors d'une séance conjointe tenue le quatrième jour de la réunion.

2.98 Les deux Sous-groupes ont pesé le pour et le contre d'une fusion en termes d'efficacité fonctionnelle, d'organisation des réunions et des coûts y afférents, des incidences budgétaires, de l'impact probable sur la participation d'experts de l'ensemble des domaines concernés, et d'autres considérations accessoires. A l'issue de cet examen, ils ont renoncé à la fusion. Toutefois, le Secrétariat a été prié de veiller à ce que les deux Sous-groupes continuent de se réunir la même semaine et à organiser des séances conjointes, au besoin, pour assurer la coordination sur des questions précises.

DATES ET LIEU DE LA PROCHAINE REUNION DU SOUS-GROUPE

2.99 Le Sous-groupe a convenu de convoquer sa prochaine réunion au Bureau régional de Dakar (Sénégal), notant en particulier que le Gouvernement sénégalais avait récemment fait construire de nouvelles installations pour y accueillir le Bureau régional. La réunion aurait probablement lieu aux alentours d'avril-mai-juin 2011, et la coordination serait assurée par le Bureau régional.

3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Prendre note des informations figurant dans la présente note de travail;
- b) Approuver la voie à suivre indiquée dans la présente note de travail;
- c) Approuver les projets de Conclusion et le projet de Décision figurant dans la présente note de travail.
