



## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### DIX-HUITIÈME RÉUNION DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE DU GROUPE REGIONAL AFI (APIRG/18) Kampala, Uganda (27 – 30 mars 2012)

#### Point 3.2 de l'ordre du jour : Examen des activités du Sous-groupe ATM/AIM/SAR

(Note présentée par le Secrétariat)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette note présente le rapport du sous-groupe ATM/AIM/SAR, en particulier les résultats de la douzième réunion du Sous-groupe. Cette note se concentre sur les domaines de la gestion du trafic aérien (ATM) et services de recherche et de sauvetage (SAR).

#### RÉFÉRENCE(S):

- Manuel de procédure APIRG
- Rapport de la Réunion APIRG/17
- Rapport de la Réunion ATM/AIM/SAR SG/12

**Objectifs stratégiques: A et C**

## 1. INTRODUCTION

1.1 Depuis la réunion APIRG/17, la douzième réunion du Sous-groupe Services de la circulation aérienne/Services d'information aéronautique/Recherches et Sauvetage (ATS/AIS/SAR SG/12) s'est tenue dans les nouveaux locaux du Bureau Régional de l'OACI pour l'Afrique Occidentale et du Centrale (WACAF), à l'aéroport international de Dakar au Sénégal, du 25-29 juillet 2011. La réunion a été présidée par M. Sulayman J. Jabang Gngang Directeur de service de navigation aérienne, Autorité de l'Aviation Civile de la Gambie. Mr. Seboseso, Expert Régional de gestion du trafic aérien/services de recherche et sauvetage au Bureau de l'OACI pour l'Afrique Orientale et Australe, à Nairobi, Kenya, a assuré le Secrétariat, avec l'assistance de M. Sadou Marafa, Expert Régional de gestion du trafic aérien/services de recherche et sauvetage et M. Georges Baldeh, Expert Régional AIS l'OACI pour l'Afrique Occidentale et Centrale.

1.2 Le Sous-groupe a reconnu la préoccupation de l'examen du rapport APIRG/17 par la Commission de navigation aérienne (ANC), au sujet du nombre élevé de conclusions et de l'efficacité de la langue utilisée dans certains de ces conclusions. À cet égard, en plus de résoudre les nouveaux problèmes de haute importance, le sous-groupe s'est attaché sur la mise en œuvre liée aux Conclusions précédentes formulées dans le cadre de l'APIRG, ainsi que des moyens de résoudre les carences relatives à la navigation aérienne.

1.3 La présente note de travail porte sur le résultat de la douzième réunion du Sous-groupe ATM/AIM/SAR concernant les questions liées à la gestion du trafic aérien (ATM) et services de recherche et de sauvetage (SAR). Alors que les questions relatives au minimum de séparation verticale réduit (RVSM) sont abordées dans cette note de travail, un rapport de l'Agence régionale africaine de surveillance (ARMA) est examiné sous le point 3.3 de l'ordre du jour de cette réunion. Les questions relatives à l'AIM MAP sont examinées sous le point 3.5 de l'ordre du jour.

## 2. CONCLUSION

### Conclusions et décisions d'APIRG

2.1 Le Sous-groupe a noté que lors de sa dix-septième réunion à Ouagadougou, au Burkina Faso, le 2-6 août 2010, le groupe APIRG a adopté 108 conclusions et décisions, dont 44 sont applicables aux activités du Sous-groupe ATM/AIM/SAR.

2.2 Le Sous-groupe a reconnu que le nombre élevé de conclusions, qui ont été reportées pendant de nombreuses années, ont eu un effet peu souhaitable. Entre autres, ils présentent un défi en ce qui concerne la mise en œuvre des priorités par dilution accent, compliquant ainsi la tâche de détermination des priorités par les États, et rendant le suivi par toutes les parties prenantes y compris les bureaux régionaux, moins réussi. Cette incidence est accentuée par la formulation de certaines conclusions, qui manquent de clarté dans la mise en œuvre.

2.3 La réunion a convenu qu'il est nécessaire de revoir chacune des Conclusions ensemble avec l'ordre du jour à laquelle elle s'applique, dans le but de:

- (a) identifier dans la mesure du possible, les questions qui peuvent constituer des obstacles à la mise en œuvre et proposer des solutions ;
- (b) faciliter la mise au point et priorisation et le projet des Conclusions modifiés pour l'APIRG, pour:
  - i) fusionner les conclusions ou décisions avec les autres qui sont similaires ou étroitement liés;
  - ii) identifier celles qui sont traitées adéquatement par d'autres conclusions, décisions, procédures, ou activités;
  - iii) identifier celles qui peuvent être incluses dans les termes de référence et les programmes de travail relatifs aux organes subsidiaires d'APIRG et celles qui peuvent être incluses dans le manuel APIRG pour servir des fins générales;
  - iv) améliorer la qualité des conclusions existantes conformément aux commentaires de la Commission de navigation aérienne (ANC) ;
  - v) réduire considérablement le nombre des conclusions existantes; et
- (c) proposer une modification du texte des conclusions et décisions existantes dans le but d'aborder les questions connexes, sans formuler le projet de conclusions et décisions supplémentaires.

2.4 En raison de contraintes de temps, le Sous-groupe ne pouvait traiter directement en détail les questions susmentionnées relatives au nombre et qualité des conclusions. Néanmoins, le Sous-groupe a proposé la consolidation et l'amélioration des conclusions de la réunion APIRG/17 applicables à l'équipe de travail PBN / GNSS comme à l'indique l'**Appendice A** à cette note de travail

### **Navigation fondée sur les performances (PBN) et Réseau de routes ATS AFI**

#### *Mise en œuvre de la PBN*

2.5 Le Sous-groupe examiné les renseignements qui avaient été recueillis par le Secrétariat à travers les enquêtes et autres méthodes de mise à jour. Il a été noté avec préoccupation que, bien que les

renseignements fournis par les États étaient insuffisants, le taux de mise en œuvre de la PBN dans de nombreux États était faible. D'après les informations recueillies par le biais de diverses sources, y compris l'industrie aéronautique, au moins 31 États ont développé des approches PBN. Toutefois, seuls douze États (Botswana, RDC, Egypte, Ethiopie, Ghana, Kenya, Madagascar, Maurice, Nigéria, Seychelles, Afrique du Sud, Togo et Ouganda) ont soumis leurs plans de mise en œuvre de la PBN dans les bureaux régionaux. La résolution de l'Assemblée A36-23 a décidé que «les États et les groupes régionaux de planification et mise en œuvre (PIRG) remplissent un plan de mise en œuvre la PBN d'ici 2009 ...»

2.6 Conformément à la conclusion 17/47 d'APIRG, l'OACI a fourni des fonds pour organiser un séminaire sur la PBN qui s'est déroulé en 2011. Néanmoins, en raison des difficultés à obtenir l'expertise nécessaire pour soutenir le séminaire, il a été reporté pour 2012. Le Sous-groupe a noté avec préoccupation que la sélection des experts en matière de formation a été un facteur important contribuant à la faible disponibilité de l'expertise en dépit de formation qui a été déjà effectué. Les défis comprennent les instances dans lesquels les fonctionnaires affectés à la mise en œuvre de la PBN ne sont pas ceux désignés pour participer à la formation. Le Sous-groupe était d'avis qu'une forme de sensibilisation des directeurs généraux devrait être incluse dans les Séminaires PBN.

2.7 Le Sous-groupe reconnaît l'importance de profiter de l'engagement de l'expertise qui est disponible dans la région dans le cadre de traiter le manque d'expertise dans la mise en œuvre de la PBN. À cet égard, le Sous-Groupe est convenu qu'une liste d'experts disponibles devrait être développée. En outre, il a noté avec remerciement que le Kenya a donné le nom d'un expert pour être inclus dans la liste. D'autres États ont été encouragés à faire de même.

2.8 Le manque de participation et de formation des fonctionnaires des États dans les opérations d'approbations PBN et activités PBN APIRG, a été noté comme un obstacle à la mise en œuvre au niveau régional et national.

### ***Programme des procédures de vol (FPP)***

2.9 En ce qui concerne la mise en place des FPP AFI, le Sous-groupe a noté que la lettre sur la conclusion APIRG 17/52, a été envoyée en février 2011 et les réponses de vingt-sept États et une organisation ont été reçues. Le Siège de l'OACI avait évalué un projet similaire dans la région Asie-Pacifique et il est prévu que les résultats obtenus aideraient à guider la mise en œuvre des FPP dans la région AFI.

### ***Développement de routes***

2.10 Le groupe de travail sur l'élaboration du réseau de routes PBN (PRNDWG) a continué l'élan dans le développement de trajectoires régionales de route de la circulation aérienne des services. Le Sous-groupe a approuvé 31 autres routes ATS pour la mise en œuvre immédiate sur les spécifications de navigation PBN RNAV10, menant le nombre des trajectoires immédiatement préférés par les utilisateurs à plus de 65 nouvelles trajectoires. Le Sous-groupe a également abordé la question des routes de circulation en suspens au cours des réunions APIRG/15 et APIRG/16, et a exhorté les États concernés à prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les routes ATS qui restent à établir ou de ses segments le plutôt que possible, de préférence avant la réunion APIRG / 18.

2.11 En novembre 2011, le Groupe de travail PRND a tenu sa 2<sup>ème</sup> réunion où il a examiné les routes ATS qui restent à établir, s'est convenu sur des mesures supplémentaires à prendre, et sur les segments de route préférés par les nouveaux utilisateurs comme l'indique l'**Appendice B** à cette note de travail. Tous les segments de route convenue devaient être mises en œuvre avant la réunion APIRG/18, et les États ont été invités à prendre les mesures nécessaires pour assurer la mise à jour en temps opportun

de leurs LOP ou LOA. La liste à l'Appendice B contient également une liste de routes ATS préalablement convenus, mais que le Sous-groupe a entériné comme n'étant plus nécessaires en raison de l'évolution des besoins des utilisateurs.

2.12 En ce qui concerne l'examen complet du réseau de routes ATS AFI, le Sous-groupe a souligné que les utilisateurs (représentés par l'IATA) sont censés fournir une déclaration complète de l'exigence des utilisateurs d'autant plus que les routes d'urgence nécessaires ont été identifiées.

2.13 Le Groupe de travail PRND a reconnu la nécessité de traiter les exigences des utilisateurs dans la zone d'interface AFI/APAC/MID et à cet égard, convenu sur l'élaboration des routages préférés et aléatoires des utilisateurs dans la zone océan Indien, y compris les systèmes de routage qui sont coordonnés avec le réseau Moyen-Orient/Asie, mis au point par le secteur informel, le groupe de coordination ATS de la zone Arabian Sea Indian Ocean (ASIOACG).

2.14 Le Groupe de travail a également reconnu la coordination des défis liés à l'élaboration de route dans la zone d'interface AFI/APAC, en particulier l'absence de progrès sur la coordination concernant la FIR Mumbai. L'intervention de l'OACI a été recommandée.

2.15 Le Groupe de travail a rappelé que la fermeture de routes ATS entre les Addis-Abeba et Asmara continue de coûter les utilisateurs de manière significative en raison des détours importants des vols Nord/Sud. Il a été noté toutefois que les pré-requis pour le fonctionnement de ces routes sont soumis à des développements aux niveaux au-delà de la portée du Groupe de travail. Dans le cadre du statu quo, le Groupe de travail a demandé l'IATA d'examiner et de présenter une nouvelle proposition de routes ATS pour des routes plus courtes que celles existantes, bien que ces routes ATS proposés ne seront toujours pas traverser la frontière des FIR Addis-Abeba / Asmara.

2.16 Le Groupe de travail a examiné un certain nombre de facteurs importants dans le développement de routes ATS, notamment la complexité de la tâche, la sécurité et la nécessité pour les évaluations complet de sûreté, l'efficacité, la coordination efficace, la nécessité de réduire les doubles emplois et la planification adéquate.

2.17 En vue de ce qui précède, et notant que routes ATS individuelles d'urgence nécessaires ont été examinées en 2010 conformément aux résultats du groupe 'ATS/AIS/SAR SG/11, le 26 – 30 avril 2010, le Groupe de travail a exhorté l'espace aérien à présenter les exigences complètes des utilisateurs, reflétant les trajectoires préférés des utilisateurs au niveau d'ensemble de la Région AFI, avec l'objectif de réaliser un système régional efficace par rapport à l'efficacité aux niveaux micro avec moins d'avantages aux niveaux macro.

2.18 En vue de soutenir le processus de l'élaboration du réseau de routes ATS dans la Région AFI, et conformément à son mandat, le Groupe de travail a convenu d'adopter le concept d'un catalogue de routes ATS AFI (AARC) en tant que dépositaire de travail pour les propositions des routes, avant que le Conseil de l'OACI adopte ces propositions pour inclusion dans l'ANP AFI comme exigences officielles régionales.

2.19 Le but de l'AARC sera de tenir une liste de propositions de routes ATS qui ont été convenus dans le cadre de l'APIRG pour examen et traitement supplémentaire dans le court et long terme, jusqu'à ce que ces propositions de routes ATS soient traitées comme des amendements à l'ANP AFI (Doc 7474), Tableau ATS-1 et approuvés par le Conseil de l'OACI. Les autres propositions de route ATS que la réunion a décidé de supprimer de l'AARC seront fait pour des raisons telles que : considérée comme improbable, dépassées par les événements, ou remplacé par une autre alternative. L'AARC sera utilisé pour enregistrer et suivre le développement des routes, et en tant que telle, être un document vivant mis à

jour à des réunions pertinentes et par le Secrétariat, dans le cadre d'APIRG. Le but ou l'intention du développement de l'AARC n'est pas de reproduire le tableau ANP ATS-1 ou ses objectives.

2.20 Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail a adopté le catalogue AARC ATS AFI figurant à l'**Appendice C** à la présente note de travail et a formulé le projet de conclusion suivant:

#### **PROJET DE CONCLUSION 18/XX: CATALOGUE DE ROUTE ATS AFI**

**Il est conclu que, afin de soutenir le processus de développement de routes ATS dans la Région AFI, y compris la tenue d'un registre des routes ATS proposées pour le développement et faciliter le suivi sur les actions relatives au développement des routes**  
»:

- a) le catalogue de routes ATS AFI (AARC) soit adopté comme l'indique l'**Appendice C** à la présente note de travail ; et
- b) les États et organisations internationales AFI concernés sont invités à examiner périodiquement le Catalogue, prendre note de développements et prendre des mesures, le cas échéant.

2.21 Les termes de référence (TOR) du Groupe de travail PRND ont été revus et mis à jour tel que présenté à l'**Appendice D** à la présente note de travail.

#### ***Zones de routes RNAV aléatoires de l'Atlantique Sud (AORRA)***

2.24 La Zones de routes RNAV aléatoires de l'Atlantique Sud (AORRA) a été conçu afin de réaliser des avantages accrus à partir des pistes établies afin de maximiser l'effet du vent et des économies de carburant liées à des opérations de vol au-dessus de l'Atlantique Sud. Cela permettrait d'exploitation des compagnies aériennes, notamment, à partir du golfe Persique (Moyen-Orient) à l'Amérique du Sud et de l'Amérique du Nord à l'Afrique du Sud, dans les deux directions de réaliser des économies de carburant et ainsi la réduction des émissions d'effet de serre. La zone de routage aléatoire a été prévue pour être mis en œuvre en quatre phases entre 2006 et 2009. La zone AORRA a été pleinement mis en œuvre le 26 août 2010. Suite à la mise en œuvre de la zone de routage aléatoire, les exigences suivantes sont clés:

- Tous les routes fixes au sein de la zone AORRA ont été suspendues. Toutefois, les données définissant les trajectoires de route (itinéraire, désignation et points de cheminement) doivent être conservé dans les avions FMS, etc. pour les routes qui seront utilisées lors de situations d'urgence.
- Les transitions des routes directes sont requis à partir de points de cheminement sur la structure des voies aériennes existant aux points de cheminement à latitude / longitude discrète le long des limites de la zone AORRA, afin d'optimiser les prestations de routes aléatoires.

2.23 En outre, conformément à la conclusion APIRG 17/60, d'autres trajectoires de transition directs vers/de l'espace aérien AORRA ont été mises en œuvre.

2.24 Le Sous-groupe a entériné les pistes flexibles supplémentaires dans l'espace aérien de l'Océan Atlantique en fournissant un routage flexible entre l'Amérique du Nord et l'Afrique australe, qui

avait été coordonnée entre l'IATA et les États. La coordination inclue des routes continentales qui fournissent l'accès à l'espace aérien AORRA, qui sera mis en œuvre dans les phases suivantes:

- Phase I - Essais du concept des trajectoires préférés de l'utilisateur dans les FIR Dakar Océanique, Sal, Piarco, Cayenne Rochambeau, Dakar et Accra, qui a débuté le 30 juin 2011.
- Phase II - Mise en œuvre des routes supplémentaires RNP10/RNAV5 sous les espaces aériens AFI et MID à partir du 30 octobre 2011.

### ***Codes a Cinq Lettres (5LNC)***

2.25 Dans la semaine du 7 novembre 2011, avant la tenue de la réunion ATS / AIS / SAR SG/12, le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique de l'est et centrale a organisé un séminaires/atelier sur le système des indicatifs codés à cinq lettres (ICARD/5LNC) suivi par une réunion de coordination sur 5LNC, pour permettre aux États d'utiliser efficacement le système et traiter les problèmes de sécurité liés à la duplication des 5NLCs et autres problèmes liée à l'utilisation de code. Les participants ont eu la possibilité de s'inscrire sur le système ICARD et l'utiliser pour traiter plus de 185 5LNCs, supprimer les doubles emplois, aligner les coordonnées géographiques aux frontières des régions d'information de vol (FIR) et libérer / remettre les codes inutilisés, etc.

### **Gestion de la Sécurité**

#### ***Groupe d'Action Tactique (TAG)***

2.26 Le Sous-groupe a noté les résultats de la troisième réunion du Groupe d'action tactique AFI qui a eu lieu à Johannesburg, Afrique du Sud, en mars 2011. La réunion TAG / 3 soulevé des préoccupations dans les domaines suivants:

- (a) le grand nombre de rapports sur les conditions non satisfaisantes (UCR) relatifs à l'Angola, la République démocratique du Congo, la Libye (avant la no-flying-zone (NFZ) sous la Résolution 1973du Conseil de Sécurité de l'ONU) et le Nigeria sont communiqués;
- (b) les réponses faibles aux requêtes TAG, en particulier concernant les Etats ayant un nombre élevé d'UCR;
- (c) progrès limité ou manquant de en ce qui concerne les éléments d'action identifiés par les missions TAG en Angola, en RDC et au Nigeria.

2.27 D'autres questions et actions recommandées sont traitées au point de l'ordre 4.2 de la présente réunion (Rapport des activités du groupe d'action tactique (TAG) AFI).

### **Minimum de séparation verticale réduit (RVSM).**

#### ***Politique sur la sécurité du RVSM AFI***

2.28 Le Sous-groupe a approuvé la politique sur la sécurité du RVSM AFI figurant a l'**Appendice E** à cette note de travail, le changer de son format original d'un document sur la politique de mise en œuvre à un document sur la politique de la maintenance de sécurité afin de s'assurer que les niveaux de sécurité visés convenus continuent d'être respectées.

### ***Sixième réunion annuelle mondiale des agences régionales de surveillance (RMACG/6)***

2.29 Le Sous-groupe a également noté les résultats de la réunion RMACG / 6, qui a eu lieu à Montréal, Canada en juin 2011, dont le but principal était de discuter de la coordination et de l'harmonisation des questions du RVSM entre les agences régionales de surveillance (RMA) qui en fin de compte affectent les opérations RVSM dans toutes les régions. Le Sous-groupe a noté les points les plus pertinents de l'ordre du jour qui ont été discutés lors de la RMACG/6, notamment

- a) L'importance des approbations opérationnelles du RVSM (minimum de séparation vertical réduit). Il a été noté que de nombreuses RMA ont fait des présentations portant sur les aéronefs sans approbations appropriées ;
- b) Les amendements aux exigences de surveillance minimale. Les tableaux de surveillance minimale mis à jour seront postés sur la page web l'ARMA et pourront donc être consultés sur [www.atns.co.za/afi-rvsm](http://www.atns.co.za/afi-rvsm);
- c) Le manque de coordination entre les centres de contrôle régional (ACC) être une préoccupation de plusieurs régions, y compris AFI, dans la mesure où ce phénomène crée un environnement d'écart importants d'altitude (LHD) pour le RVSM.

2.30 En vue de ce qui précède, le Sous-groupe a réaffirmé l'obligation des États de fournir à ARMA la documentation nécessaire pour les nouveaux avions ou ceux ayant perdu leur agrément

#### ***Carences relatives à la mise en œuvre du RVSM***

2.31 Le Sous-groupe est convenu que, parmi d'autres carences dans le cadre des orientations du Conseil, les carences RVSM devraient en particulier être répertoriées, conformément aux zones minimales de déclaration figurant à l'**Appendice F** à la présente note de travail.

#### ***Rapport de l'ARMA***

2.32 Ce point sera traité en détail sous le point 3.3 de l'ordre du jour de la réunion (Agence régionale africaine de surveillance (ARMA))

#### **Plans d'urgence**

##### ***Exigences ATS***

2.33 Le Sous-groupe a rappelé que le chapitre 2 de l'annexe 11 stipule que les autorités responsables des services de la circulation aérienne (ATS) élaboreront et promulgueront des plans de mesures d'exception à mettre en œuvre en cas de perturbation, ou de risque de perturbation des services de la circulation aérienne et des services de soutien dans l'espace aérien où ils sont tenus d'assurer ces services.

2.34 Selon les informations disponibles auprès du Secrétariat, de nombreux États n'avaient pas encore élaboré ou mis à jour de leurs plans de mesures d'exception pour les espaces aériens dans lesquels ils fournissent les services ATS. Depuis la réunion APIRG/17, certains États ont élaboré des plans d'urgence. Toutefois, les plans d'urgence CP doivent encore être formatés en conformité avec le modèle adopté par la Conclusion APIRG 17/66. L'état général d'élaboration du plan d'urgence est indiqué ci-dessous.

Etat de développement des plans de mesures d'exception dans la Région AFI (Février 2012)						
	Etat	Plan soumis	Date de soumission	Plan selon le format approuvé par APIRG		Remarques
				Qui	Non	
1.	Algérie	??				
2.	Angola	??				
3.	Bénin	Qui		-	Non	Développé par ASECNA
4.	Botswana	Qui	Oct 2010	Qui	-	En cours de révision
5.	Burkina Faso	Qui		-	Non	Développé par ASECNA
6.	Burundi	Non				
7.	Cameroun	Qui		-	Non	Développé par ASECNA
8.	Canary Islands (Spain)	??				
9.	Cap-Vert	Non				
10.	République Centrafricaine	Qui		-	Non	Développé par ASECNA
11.	Chad	Qui		-	Non	Développé par ASECNA
12.	Comores	Qui		-	Non	Développé par ASECNA
13.	Congo	Qui		-	Non	Développé par ASECNA
14.	Cote D'Ivoire	Qui		-	Non	Développé par ASECNA
15.	République Démocratique du Congo	Non				
16.	Djibouti	Non				
17.	Egypte	??				
18.	Equatorial Guinea	Qui		-	Non	Développé par ASECNA
19.	Erythrée	Qui	May 2010	Qui	-	
20.	Éthiopie	Qui	Aug 2003	-	Non	
21.	Gabon	Qui		-	Non	Développé par ASECNA
22.	Gambie	Non				
23.	Ghana	Non				
24.	Guinea	Qui	Apr 2011	-	Non	FIR Roberts
25.	Guinea-Bissau	Qui		-	Non	By ASECNA
26.	Kenya	Non				
27.	Lesotho	Non				
28.	Libéria	Qui	Avril 2011	-	Non	FIR Roberts

Etat de développement des plans de mesures d'exception dans la Région AFI (Février 2012)						
	Etat	Plan soumis	Date de soumission	Plan selon le format approuvé par APIRG		Remarques
				Qui	Non	
29.	Libye	Non				
30.	Madagascar	Qui	Fév. 2012	Qui	-	Développé par ASECNA
31.	Malawi					
32.	Mali	Qui		-	Non	Développé par ASECNA
33.	Mauritanie	Qui		-	Non	Développé par ASECNA
34.	Maurice	Qui	Avril 2009	-	Non	
35.	Maroc	??				
36.	Mozambique	Non				
37.	Namibie	Non				
38.	Niger	Qui		-	Non	Développé par ASECNA
39.	Nigéria	Non				
40.	Réunion (France)	??				
41.	Rwanda	Non				
42.	Sao Tomé et Principe	Non				
43.	Sénégal	Qui		-	Non	Développé par ASECNA
44.	Seychelles	Qui	Avril 2009	-	Non	
45.	Sierra Leone	Qui	Avril 2011	-	Non	FIR Roberts
46.	Somalie	Non				
47.	Afrique du Sud	Qui	Avril 2011	Qui	-	
48.	Soudan du Sud	Qui	Sep 2011	Qui	-	Développé par le Sudan
49.	Soudan	Qui	Sep 2011	Qui	-	
50.	Swaziland	Non				
51.	Tanzanie	Non				
52.	Togo	Qui		-	Non	Développé par ASECNA
53.	Tunisie	??				
54.	Uganda	Non				
55.	Zambie	Non				
56.	Zimbabwe	Non				

2.35 Les États qui ne l'ont pas encore fait sont instamment priés d'élaborer les plans d'urgence en utilisant le modèle approuvé par la réunion APIRG/17 dès que possible, et expédier les plans d'urgence mis à jour aux bureaux régionaux pour examen et transmission au siège de l'OACI pour l'approbation. En cas de retards prolongés de réponses sur les demandes de la coordination des États adjacents, les bureaux régionaux accrédités auprès des États concernés pourraient être informés et, si nécessaire, demandés pour faciliter l'achèvement de la coordination.

### *Cendres Volcaniques*

2.36 Le Sous-groupe a examiné les questions de sécurité liées aux cendres volcaniques et a rappelé le danger divers aux opérations aériennes qui rencontrent les cendres volcaniques, notamment les Pannes et défauts de fonctionnement de moteurs, les problèmes de communication, la perte de visibilité, etc.

2.37 Le Sous-groupe a noté les évolutions suivantes d'éruption du volcan de l'Islande Eyjafjallajökull en avril 2010, et la reconnaissance ultérieure de la nécessité d'élaborer de mécanismes de réponse au niveau mondial. Entre autres, l'équipe de travail internationale sur les cendres volcaniques de l'OACI dont la mission consiste à développer un cadre global de gestion des risques pour la sécurité et exhorte les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) à améliorer les plans régionaux existants de mesures d'exception sur les cendres volcaniques et développer de nouveaux plans en l'absence de tels plans. Il a été noté que les Régions EUR / NAT, CAR / SAM et ASIE / PAC l'ont déjà fait.

2.38 Le sous-groupe rappelle que la conclusion 17/84 de la réunion APIRG/17 avait créé une équipe-noyau d'experts pour la collecte et l'analyse des données relatives à l'impact du concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondial sur la fourniture des services d'assistance en météorologie aéronautique dans la région AFI. Reconnaisant les travaux liés à la planification et l'intervention de cendres volcaniques, le Sous-Groupe est convenu de proposer la dissolution de l'équipe-noyau d'experts et la mise en place d'une équipe de Travail Météorologie/ gestion de circulation aérienne (MET / ATM TF). En conséquence, le Sous-groupe a formulé le projet de décision suivant:

#### **PROJET DE DECISION 18/XX: CREATION DE L'EQUIPE DE TRAVAIL MET/ATM DE LA REGION AFI**

**Il est conclu que, l'équipe-noyau d'experts créée par la décision 17/84 de la réunion APIRG soit dissoute, et l'équipe de travail de travail MET / ATM de la région AFI soit établie avec les termes de référence et programme de travail figurant à l'Appendice G à la présente note de travail.**

*(Remarque: Ce projet de conclusion est proposé pour remplacer la conclusion 17/84 de la réunion APIRG)*

2.39 Le Sous-groupe a rappelé qu'il existe des zones d'activité volcanique en région AFI et au voisinage immédiat de la région Afrique – Océan Indien (AFI) susceptibles d'affecter la navigation aérienne dans cette région. À cet égard, le Sous-groupe est convenu d'élaborer le plan d'urgence (CP) de la région AFI se basant sur le projet figurant à l'Appendice H à la présente note de travail. Le Groupe souhaitera peut-être approuver le CP en principe, et accepter que, en raison de la nécessité immédiate de CP, il soit mis en œuvre une fois que le Sous-groupe ait achevé son élaboration. À cet égard, le Groupe pourrait souhaiter adopter la conclusion suivante:

**PROJET DE CONCLUSION 18/XX: MISE EN PLACE DU PLAN DE MESURES D'EXCEPTION DE CENDRES VOLCANIQUES EN REGION AFI**

**Il est conclu que:**

- (a) les sous-groupes ATM/AIM/SAR et MET finalise l'élaboration du Plan de mesures d'exception de cendre volcanique dans la région AFI;**
- (b) le plan pourrait être fourni aux Etats pour la mise en œuvre, sans attendre la prochaine réunion d'APIRG.**

***Plan de vol (FPL) 2012***

2.40 Le Sous-groupe a examiné les progrès relatifs aux préparatifs de la mise en œuvre des dispositions du 1<sup>er</sup> amendement à la 15<sup>ème</sup> édition du Doc. 4444 relatives au format du plan de vol de l'OACI, y compris les activités de l'équipe de travail sur la Transition vers le nouveau plan de vol (FPLT TF).

**Stratégie Régionale**

2.41 Le Sous-groupe a adopté la Stratégie régionale pour la mise en œuvre du 1<sup>er</sup> amendement à la 15<sup>ème</sup> édition du Doc 4444, les objectifs de performance régionaux actualisés, et les termes de références révisées de l'équipe de travail FPLT. Il a également été noté que l'équipe de travail a élaboré un modèle pour le formulaire du cadre national de performance (PFF), indiquant les détaillées des activités pertinentes pour l'action par les États, ainsi qu'une table de conversion pour la "Nouvelle au Présent » contenu du plan de vol.

2.42 Le sous-groupe a formulée le projet de conclusion et de décision suivant:

**PROJET DE CONCLUSION 18/XX: STRATEGIE POUR LA MISE EN ŒUVRE DU FORMAT DU NOUVEAU PLAN DE VOL DE L'OACI**

**Il est conclu que, afin de mettre en œuvre le format du nouveau plan de vol d'une manière progressive et harmonisée:**

- a) la stratégie pour la mise en œuvre du format du Nouveau Plan de vol de l'OACI pour la région AFI présentée à l'Appendice I à cette note de travail soit adoptée ; et**
- a) les États et les utilisateurs soient invités à poursuivre leur planification de mise en fonction sur la stratégie.**

**PROJET DE DÉCISION 18/XX: REVISION DU MANDAT L'EQUIPE DE TRAVAIL SUR LA TRANSITION VERS LE NOUVEAU PLAN DE VOL (FPLT TF)**

**Il est conclu que, le mandant de l'équipe de travail sur la Transition vers le nouveau plan de vol (FPLT TF) soit révisé comme présentée à l'Appendice J à cette présente**

**note de travail.**

***(Remarque: Ce projet de décision est proposé pour remplacer la décision 17/61 de la réunion APIRG)***

2.43 Il est à noter que des nombreux États d'AFI ont des plans pour la modernisation de leurs systèmes de traitement de plan de vol ou toute partie de ce dernier (par exemple FDPS, RDPS, AFTN, etc.) au cours de la période de transition, bien que les détails complets de ces plans ne sont pas encore communiqué à l'OACI. Néanmoins, dans des nombreux cas, les dates de mise en œuvre de solutions de livraison ne sont pas encore finalisés avec les fournisseurs de technologie, qui place les Etats concernés dans une situation de contrainte de temps critique, étant donné que les tests des utilisateurs de l'espace aérien et la période mise en œuvre, qui est coordonné au niveau mondial, commence en juillet 2012.

2.44 Il a été noté que les fournisseurs de technologie ont commencé à exprimer l'incapacité de respecter les délais pour la livraison des solutions technologiques demandées par les États, conformément aux délais de transition régionaux. Dans la plupart de cas, les dates prévues de livraison de solutions sont entre octobre-novembre, ce qui rend impossible la réalisation des tests effectif avant la date de mise en œuvre de 15 novembre 2012.

**Enquête sur les plans de vol manquants**

2.45 Il a été noté que des progrès très limités ont été accomplis dans la mise en œuvre de la conclusion APIRG 17/42 sur la résolution des plans de vol manquants. En tant que tel, une enquête technique régionale a été réalisée en août 2011 pour évaluer la contribution technique (équipement) aux défis du plan de vol manquants. Une deuxième enquête devait être menée avec la participation de la Région EUR (par Eurocontrol), qui est également touché par les plans de vol manquants en provenance de la Région AFI.

2,46 Les préoccupations ont été exprimées que si le problème des plans de vol manquants n'a pas été abordé en temps opportun, la situation met en péril les efforts des Etats dans la mise en œuvre du 1<sup>er</sup> Amendement à la 15<sup>ème</sup> édition du Doc 4444. Par conséquent, le Sous-groupe a formulé le projet de conclusion suivant:

**PROJET DE CONCLUSION 18/XX: EXAMINER LES PLANS DE VOL MANQUANTS**

**Il est conclu que les Etats AFI doivent:**

- a) résoudre les problèmes relatifs à la perte des messages ATS en utilisant RSFTA, y compris les plans de vol manquants, de toute urgence;
- b) surveillent en permanence les plans de vol manquants par le biais:
  - i. Groupe d'action tactique (TAG), et
  - ii. mener les enquêtes régulières sur les plans de vol manquants pour une plus longue période (par exemple 30 jours), ou à intervalles réguliers, sous la coordination des bureaux régionaux de l'OACI;

- c) **veiller à ce que les horloges de leurs systèmes ATC sont synchronisées avec l'heure GPS afin de répondre aux dispositions des Annexes 2 et 11.**

*(Remarque: Ce projet de conclusion propose de remplacer la conclusion de la réunion APIRG 17/42)*

2.47 La réunion FPLT TF / 3 a aussi noté que l'un des défis qui pourrait contribuer aux plans de vol manquants était le manque de formation du personnel employé par les exploitants aériens sur la tenue ou communication des plans de vol (les déclarants) aux ANSP. En conséquence, le projet de conclusion suivante a été formulé:

**PROJET DE CONCLUSION 18/XX: FORMATION DU PERSONNEL DES  
EXPLOITANTS AERIENS SUR  
L'ORGANISATION DE L'ESPACE  
AERIEN**

**Il est conclu que, afin de réduire les risques de plan de vol manquants, d'améliorer la sécurité et l'efficacité, les États et les Organisations Internationales concernées, notamment l'IATA prennent les mesures nécessaires pour assurer que le personnel de planification des vols engagés dans le traitement des plans de vol soient dûment formés dans les tâches pour lesquelles ils sont confiées.**

***Orientation pour les systèmes non-automatisés de traitement FPL***

2.48 Afin d'aider les États à l'égard de systèmes non automatisés de traitement de plan de vol, l'équipe de travail a examiné et approuvé l'orientation qui avait été développé par les ateliers FPL 2012.

***Séminaires et ateliers***

2.49 Afin de soutenir la préparation des États, conformément à la Conclusion d'APIRG 17/62, deux séminaires / ateliers FPL 2012 ont eu lieu à Nairobi et à Dakar en 2011. Il n'y a pas de plan pour d'autres séminaires supplémentaires. Néanmoins, les réunions de coordination sont prévues à être convoqué aux centres principaux de communication AFTN: Addis-Abeba (17-18 avril 2012), Nairobi (24-25 avril 2012), et à Johannesburg (8-9 mai 2012). Les Centres Tributaires liés à ces centres principaux sont attendus à participer.

***Les objectives de performance régional ATM/SAR***

2.50 Le sous-groupe ATM / AIM / SAR et ses groupes de travail ont examiné et mis à jour les cadre de performance des formulaires régionaux (PFF), adoptée par APIRG/17 comme à **l'Appendice K-1 à K-3** de la présente note de travail.

***Coopération et coordination civile/militaire***

2.51 Le Sous-groupe a noté que, conformément au Forum ATM Mondial sur la coopération civile/militaire s'est déroulé au siège de l'OACI Montréal au Canada du 19 au 21 octobre 2009, des directives sur la coopération civile/militaire dans la gestion du trafic aérien ont été élaborés avec le soutien d'experts civils et militaires de plusieurs Etas et organisations et publiées dans la circulaire 330 (Cir 330, *Coopération civile-militaire dans la gestion du trafic aérien*, Numéro d'ordre : Cir330-ISBN 978-92-923-693-8)

2.52 De même, dans le cadre du suivi des résultats du Forum, la 37<sup>ème</sup> Assemblée avait approuvé pour la période 2011-2013, cinq séminaires/ateliers sur la coopération civile/militaire pour exposer les lignes directrices en matière de coopération civile/militaire dans la gestion du trafic aérien (Cir 330) dans toutes les régions de l'OACI. Le séminaire de la région AFI est prévue à Nairobi au Kenya en janvier/février 2013. Ce séminaire sera un projet spécial de mise en œuvre (SIP).

### ***Recherches et Sauvetage***

2.53 Le Sous-groupe a délibéré longuement sur les défis qui entravent le progrès de la mise en œuvre des services SAR dans la Région AFI, et a convenu que l'obstacle le plus important est l'établissement des accords. Il a été convenu en outre que la mise en place des accords internationaux était la clé à la mise en œuvre effective. À cet égard, le Sous-groupe a exhorté les États à se concentrer sur la question des accords bilatéraux et multilatéraux sur les services de recherche et sauvetage pour faciliter la coopération.

2.54 Il a été noté que les questions liées à l'intégration SAR pourraient encore prendre plus de temps pour être mis en œuvre. Les défis comprennent le manque d'engagement politique, les interprétations divergentes de la souveraineté et la complexité dans l'établissement de politiques des accords internationaux. La sensibilisation des autorités de l'État à haut niveau sur les questions SAR est importante.

2.55 Dans l'effort de surmonter des divers défis, le Sous-groupe est d'avis que les organisations sous-régionales comme la SADC, la CEDEAO, la CEMAC, l'EAC, etc. pourraient être des bons facilitateurs. De même, les centres de coordination de sauvetage (RCC) pourrait servir comme base régionale / sous-régional potentielle pour une étroite coopération de services SAR.

## **3. SUITE À DONNER**

3.1 La réunion est invitée à:

- (a) prendre note de renseignements dans cette note de travail;
- (b) prendre note des questions contenues dans ce rapport, pour lesquels une suite à donner est nécessaire, et approuver le rapport et
- (a) approuver le projet de conclusions contenues dans cette note de travail, ainsi que le regroupement proposé de conclusions de la réunion APIRG/17 figurant à l'Appendice à cette note e travail.

-----