



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

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

**Point 1.2 de l'ordre du jour: Examen de l'état de mise en œuvre des conclusions & décisions
de la réunion APIRG/17**

**MISE À JOUR PAR IATA SUR LA MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS ET
DÉCISIONS DE LA RÉUNION APIRG/17**

(Note présentée par IATA)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE
Cette note de travail présente l'état de mise en œuvre des conclusions et des décisions de la réunion APIRG/17 du point de vue d'IATA
RÉFÉRENCE(S): Rapport de la dix-septième réunion du groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre APIRG/17
Objectif(s) stratégique(s) de l'OACI: A & C

1. INTRODUCTION

1.1 Lors de la réunion APIRG/17, IATA a invité la réunion et les États à des actions au sein du cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre de la navigation aérienne régionale. Ces actions ont été enregistrées en tant que conclusions et décisions et cette note de travail présente le point de vue d'IATA's sur l'état de la mise en œuvre.

2. ANALYSE

2.1 Conclusion 17/3: PROFESSIONNELS DE L'AVIATION DE LA PROCHAINE GÉNÉRATION IATA appelle à un cadre réglementaire qui permettra des programmes économiques axés sur la sécurité pour la formation de professionnel de l'aviation grâce à un programme dénommé "IATA Training Qualification Initiative (ITQI) (initiative de formation et de qualification de IATA). Les objectifs du programme sont les suivants:

- Moderniser la formation de pilote & l'entretien (améliorer l'efficacité des programmes de qualification)
- Identifier les moyens d'améliorer l'attrait de l'industrie.
- Augmenter la perméabilité et l'harmonisation du marché mondial.

2.2 Conclusion 17/11: MISE EN ŒUVRE DU SSP ET DU SMS

Dans le cadre du Plan AFI d'action stratégique d'amélioration de la sécurité 2012 à 2015, IATA appelle à travers le Sommet sur la sécurité prévue pour AFI du 15 au 16 mai 2012 à la mise en œuvre de SMS par toutes les compagnies aériennes AFI, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les aéroports conformément aux exigences de IOSA/OACI.

2.3 Conclusion 17/25: Mise en œuvre des CPDLC

- Les CPDLC ont été mis en œuvre par les Seychelles, Dakar océanique, Dakar terrestre et FIR Niamey, y compris le secteur d'information de vol d'Abidjan. SAL a été mis en œuvre en 2011 et FIR Brazzaville a mis en œuvre en 2012.
- La mise en œuvre des CPDLC dans FIR Ndjamena est fixée au premier trimestre 2012.
- Les essais des CPDLC qui ont été lancé à FIR Accra en septembre 2011 ont été prolongé jusqu'à avril 2012.

2.4 Conclusion 17/28: NÉCESSITÉ D'UNE RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR LA STRATÉGIE GNSS AFI & Conclusion 17/29 NÉCESSITÉ D'UNE ANALYSE INDÉPENDANTE DES COÛTS-AVANGAGES

IATA a exhorté les parties prenantes d'avoir pour la région une position claire sur SBAS.

2.5 Conclusion 17/43: MISE EN ŒUVRE DE PROCÉDURES DE STRATÉGIQUES DECALAGES LATÉRAUX (SLOP) DANS LA RÉGION AFI

IATA s'est engagée avec les parties prenantes à suivre la mise en œuvre de SLOP dans la région, toutefois il n'existe pas d'enregistrement clair (information aéronautique) sur l'état de la mise en œuvre.

2.6 Décision 17/50: GROUPE DE TRAVAIL SUR L'ÉLABORATION DU RÉSEAU PBN (PRND WG)

Depuis la réunion APIRG/17, l'OACI et l'IATA, à travers la réunion du PRND WG, deux ateliers "RouteLab" et trois ateliers "iFLEX", dans un processus d'esprit de collaboration dans la prise de décision (CDM), ont engagé les parties prenantes dans un processus efficace de mise en œuvre de route:

- RouteLab 2: Dix-huit (18) routes mises en œuvre –économies annuelles potentielles de 1,9 millions de kg de CO2 pour deux compagnies aériennes basé sur un service quotidien à sens unique au dessus d’AORRA.
- RouteLab3: Huit (8) tronçons de route mis en œuvre (tronçon AFI uniquement) - économies annuelles potentielles de 2,3 millions de CO2 pour deux compagnies aériennes basé sur un service quotidien à sens unique au dessus de l’océan indien.
- iFLEX 1: Mise en œuvre de tronçons supplémentaires de passage au corridor EUR – SAM (UN741, UN866, UN873, et UN857) et introduit plusieurs points d’entrée et de sortie vers et à partir de l’espace aérien AORRA –économies annuelles potentielles de 2,150 millions de tonnes de CO2 pour une seule compagnie basé sur deux service quotidien au dessus de l’océan Atlantique.
- iFLEX 2: Vingt-cinq (25) routes/tronçons de route mis en œuvre –les économies annuelles potentielles sont à l’étude.
- (les routes touchées par la zone “d’exclusion aérienne” dans FIR Tripoli seront mises en œuvre à une étape ultérieure)
- Un (1) trajet de route supplémentaires.

2.7 Conclusion 17/57: DIRECTIVES DE L’IATA POUR LES APPROBATIONS OPÉRATIONNELLES IATA a répondu aux demandes individuelles de pays.

2.8 Conclusion 17/59: ENQUETE SUR LA PLANIFICATION AÉRIENNE ET LES ÉQUIPEMENTS À BORD DES AÉRONEFS L’enquête sur l’avionique/équipements à bord a été fait à l’échelle mondiale pour les membres de IATA à la fin de 2010. Les résultats ont été présenté à l’équipe de travail AFI sur la surveillance aéronautique à Dakar en juin 2011. Le résultat de l’enquête est joint à l’annexe A de cette Note de Travail.

2.9 Conclusion 17/60: TRANSITIONS DIRECTES VERS/DE L’ESPACE AÉRIEN AORRA
Après la coordination avec les parties prenantes impliquées, voici ci-après l’état de mise en œuvre:

- FIR Accra
3 transitions supplémentaires à partir de EBUSO à EDORO/GANUM/OPUGA
2 transitions supplémentaires à partir de DIBSI et LIREX à KINTO
1 transition supplémentaire à partir de ACC à ILDOT
- Les FIR Accra/Abidjan/Roberts
1 transition supplémentaire à partir de ACC IPEKA/ARLEM
- FIR Accra
3 transitions supplémentaires à partir de SIBEG à KOROB/DIPLA/KIRVU
- Les FIR Abidjan/Roberts
5 transitions supplémentaires à partir de AD VOR à
UBUGO/SENON/UBUBI/UMBO/LUMGO
- FIR Roberts
6 transitions supplémentaires à partir de ROB VOR à
LUMGO/LUTGA/TUROT/LUMKA/GUTAS/SOLTU

5 transitions supplémentaires à partir de LGI VOR à SOLTU/TINIS/RIPAK/BOTBU/GARKI

- Les FIR Roberts/Dakar
1 transition supplémentaire à partir de BIS VOR à GARKI
- Dakar FIR
4 transitions supplémentaires à partir de DBIS VOR à RANOV/DIKBA/GAKSA/KOBTA
2 transitions supplémentaires à partir de DKR VOR à KOBTA/TAROT
- Les FIR Brazzaville/Accra
2 transitions supplémentaires à partir de DLA VOR à KINTO/ILDOT
2 transitions supplémentaires à partir de LV VOR à TENTA/XURUT
- FIR Luanda
2 transitions supplémentaires à partir de VNA à UTSAG/DURGA (Route lab 2)
IATA n'a aucune mise à jours sur la mise en œuvre sur BUDEL-ONTAR à l'intérieur du tronçon de FIR Luanda

2.10 Décision 17/61: CRÉATION DE L'ÉQUIPE DE TRAVAIL SUR LA TRANSITION AU PLAN DE VOL AFI (FPLT TF)

Les membres d'IATA ont pris contact avec les vendeurs de planification de vol pour s'assurer du respect de l'amendement 12 du Doc 4444.

2.11 Conclusion 17/69: RÉPONSE À TEMPS AUX DEMANDES DU TAG

Le pourcentage de rétroactions des ANSP sur les ASR/UCR par TAG varie de FIR à FIR. TAG est préoccupé par le manque de réaction / enquêtes sur les incidents ATS signalés en 2011 par certains ANSP:

- Dans FIR Luanda 16 incidents liés à ATS ont été enregistrés sans un seul rapport d'enquête soit de ANSP, soit de l'État. Les demandes ARMA pour 3 aéronefs qui ont été trouvés dans l'espace aérien RVSM sans l'approbation RVSM sont demeurées sans réponse.
- Dans FIR Addis-Abeba 4 incidents liés à ATS ont été enregistrés sans un seul rapport soit de ANSP, soit de l'État.
- La Guinée Équatoriale n'a pas fourni de rétroaction aux demandes ARMA pour 3 aéronefs qui ont été trouvés dans l'espace aérien RVSM sans l'approbation RVSM.
- La Mauritanie n'a pas fourni une seule rétroaction aux demandes ARMA pour 3 aéronefs qui ont été trouvés dans l'espace aérien RVSM sans l'approbation RVSM.
- La Tanzanie n'a pas fourni une seule rétroaction aux demandes ARMA pour 3 aéronefs qui ont été trouvés dans l'espace aérien RVSM sans l'approbation RVSM.

2.12 Conclusion 17/71: APPROBATION DES VISITES DU TAG

En 2011, TAG a approché le Nigéria pour y effectuer une mission et le Nigéria l'avait accepté.

2.13 Conclusion 17/96: PROJET POUR L'ACHÈVEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DU WGS-94 DANS LA RÉGION AFI

IATA a contribué à la mise en œuvre des coordonnées WGS-84 pour soutenir les opérations GNSS afin de s'assurer de la mise en œuvre des procédures RNP APCH au Nigéria.

2.14 Conclusion 17/99: ÉLIMINATION DES CARENCES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE DANS LES DOMAINES ATM AIS/MAP ET SAR

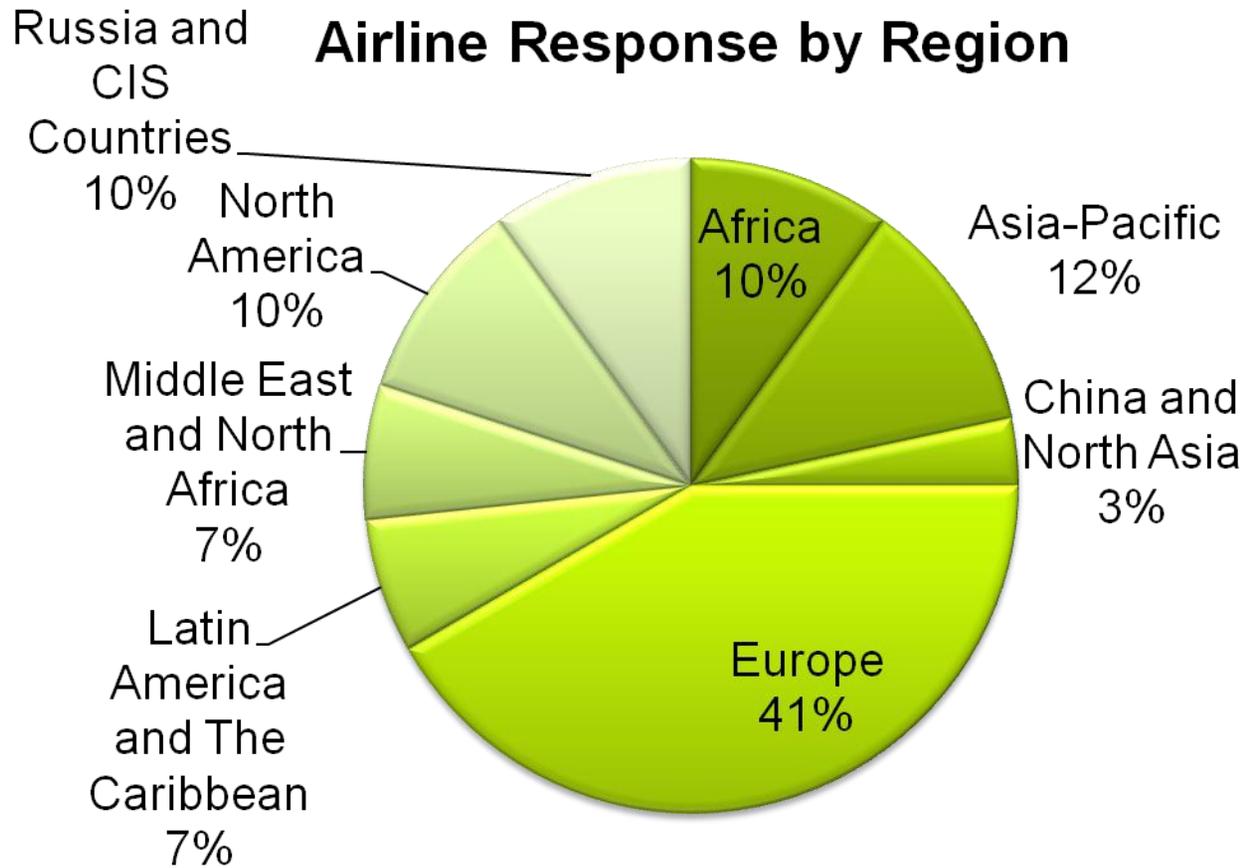
IATA, par le biais du rapport AIAG et des rapports des missions techniques d'aéroport qui sont diffusés aux bureaux régionaux de l'OACI, contribue activement à la mise à jour de la base de données des carences.

3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Prendre note de l'état de mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion APIRG/17 comme indiqué dans les mises à jour ci-dessus.

218 Airline Fleets (> 6000 aircraft)



Avionic Survey Results

