

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**Troisième réunion du Sous-groupe APIRG Espace aérien et opérations d'aérodromes
(AAO/SG3), Réunion virtuelle, 3 au 5 août 2020****Point 7 de l'ordre du jour : Contribution de l'AAO/SG au Premier Rapport annuel de
l'APIRG****CONTRIBUTION DE L'AAO/SG AU PREMIER RAPPORT ANNUEL DE L'APIRG***(Document présenté par le Secrétariat)*

RÉSUMÉ
Ce document présente la demande à la Région AFI de publier un Rapport annuel sur la navigation aérienne dans la ligne du GANP et la contribution nécessaire de l'AAO/SG au Premier Rapport annuel de l'APIRG.
REFERENCE(S) : GANP Rapports d'APIRG / 21 et 22
Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI :

1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur du transport aérien joue un rôle majeur dans l'activité économique mondiale. L'un des éléments clés du maintien de la vitalité de l'aviation civile est d'assurer des opérations sûres, sécurisées, efficaces et écologiquement durables aux niveaux mondial, régional et national.

2. DISCUSSION

2.1 Le GANP représente une méthodologie stratégique de déploiement qui, depuis 15 ans, décuple les technologies existantes et anticipe les développements futurs sur la base d'objectifs opérationnels approuvés par les États/le secteur. Son approche structurée, organisée en blocs de mises à jour en augmentations sans chevauchement tous les six ans depuis 2013 et devant se poursuivre jusqu'en 2031 et au-delà, sert de fondement à des stratégies d'investissements solides et produira des engagements de la part des États, des fabricants d'équipements, des exploitants et des fournisseurs de services.

2.2 Le GANP explore aussi la nécessité d'une planification plus intégrée de l'aviation au niveau régional et national et recherche les solutions requises par des systèmes de Mises à niveau par blocs du système de l'aviation(ASBU) édifiant une stratégie de modernisation. Le GANP a identifié les cibles régionales suivantes comme priorités :

- La mise en œuvre de la navigation basée sur la performance (PBN) dans les aérodromes internationaux.
- La prise de décision en collaboration aux aéroports (A-CDM)
- L'utilisation de systèmes de gestion des flux de circulation aérienne (ATFM)
- La mise en œuvre de la Gestion de l'information aéronautique (AIM)
- La mise en œuvre de coordination/transfert numérique sol-sol (GGDCT)
- Les Opérations en montée/ descente continue (CCO/CDO)

- La réduction de consommation de carburant/émission de CO2 par la mise en œuvre des ASBU

2.3 L'OACI a plaidé pour que les États prennent des mesures pour l'atteinte des objectifs de mise en œuvre des priorités du GANP et la **fourniture de données aux Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre** (PIRG). La réunion APIRG/22 a reconnu que, pour permettre à l'APIRG de faire rapport de manière efficace et opportune, il était nécessaire que les États améliorent le niveau d'information fourni aux Bureaux régionaux ESAF et WACAF concernant l'état de leur mise en œuvre.

2.4 Les organisations internationales, notamment celles d'utilisateurs de l'espace aérien, les aéroports et les ANSP, soutiennent l'OACI dans l'élaboration et la mise en œuvre du GANP en partageant les informations avec les membres d'organisations en les sensibilisant aux besoins de conformité par la dispense d'activités de formation et d'audit. Les organisations internationales transmettent les exigences opérationnelles à leurs membres et les aident à planifier des solutions efficaces qui, à leur tour, sont prise en considération dans l'élaboration d'améliorations opérationnelles dans les cadres techniques du GANP.

2.5 Le premier rôle du personnel aéronautique, comme les équipages de conduite, les équipages de cabine et les contrôleurs de la circulation aérienne, est de respecter les procédures opérationnelles afin de garantir le niveau le plus élevé de sécurité et la mise en œuvre la plus effective du GANP. Les organisations professionnelles du personnel se servent également de tous les circuits, notamment les mécanismes de rapport sur les systèmes de gestion de la sécurité, pour rapporter les carences et apporter leur contribution à l'amélioration continue de l'ensemble du système.

2.6 APIRG/22 a pris note des contraintes à la mise en œuvre, comme le manque d'expertise au sein des CAA et des ANSP des États des pour mettre en œuvre, assurer le suivi ou apporter des commentaires sur les activités de l'APIRG. En conséquence, APIRG/22 a adopté la Conclusion 22/02 sur le renforcement du système de compte rendu de la navigation aérienne, les administrations/organisations de l'AFI :

- Établissent des mécanismes internes au sein des organisations de l'aviation pour faciliter la collecte d'informations sur l'état de mise en œuvre des Conclusions et des Décisions de l'APIRG dans tous les domaines applicables dans les Formulaires de rapport sur la navigation aérienne (ANRF) ;*
- Fournissent régulièrement au Secrétariat de l'OACI et à toutes les parties concernées les informations requises sur le l'état de mise en œuvre des Conclusions et des Décisions d'évaluer les progrès accomplis dans le renforcement du système de navigation aérienne et de permettre à l'OACI de faire rapport à l'APIRG;*
- Rapportent de manière opportune les incidents et combler continuellement la base de données sur les carences de la navigation aérienne de l'AFI (AANDD).*

2.7 Un projet de modèle et de structure pour la compilation et les rapports sur les activités de la navigation aérienne dans la région est joint en **Appendice A**. L'**Appendice B** est la mise en œuvre de la navigation aérienne – émanant du site web iSTARS. L' AAO/SG devrait également examiner ces informations ainsi que des informations complémentaires émanant d'États, de fournisseurs de services, de secteurs, d'organisations internationales et d'associations professionnelles afin d'apporter des contributions au rapport sur la navigation aérienne de l'AFI.

3. MESURES ATTENDUES DE LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note des informations contenues dans le document ;

- b) Identifier la contribution de l'AAO/SG au Premier Rapport annuel de l'APIRG ;
 - c) Constituer un groupe de travail restreint chargé de collecter des informations devant être incluses dans le rapport annuel sur la navigation aérienne de l'AFI; et
 - d) Prendre toute autre mesure nécessaire pour soutenir la publication du Premier Rapport de l'AFI sur la navigation aérienne.
-