



ICAO

## 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 3 de l'ordre du jour : *État de la mise en œuvre des Rapports de TAG/11 et TAG/12*

#### 2.1 ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES RAPPORTS DE TAG/11 ET TAG/12

(Document présenté par le Secrétariat)

##### RÉSUMÉ

Ce document présente l'état de mise en œuvre des conclusions et des discussions émanant des réunions TAG/11 et TAG/12, tenues à **Johannesburg, Afrique du Sud**, le **08 mars 2019** et le **13 mars 2020**, respectivement.

##### Référence :

Résumé des Discussions de TAG/11 et TAG/12

**Action requise :** Voir *paragraphe 3*

#### 1. Introduction

- 1.1 Ce document de travail présente l'état de mise en œuvre du Résumé des Discussions des réunions TAG/11 et TAG/12, tenues à Johannesburg, Afrique du Sud, le 08 mars 2019 et le 13 mars 2020, respectivement.
- 1.2 Les mesures de suivi indiquées dans le tableau ci-dessous ont été établies selon les informations disponibles au Secrétariat.

#### 2 Discussion

2.1 La réunion TAG/11 a discuté de huit (8) points de l'ordre du jour et formulé un certain nombre d'éléments d'action devant être mis en œuvre par les États et les membres du TAG. La réunion TAG/12 a revu l'état de mise en œuvre des recommandations de TAG/11 et formulé des éléments d'action supplémentaires pour le suivi de TAG/11.

2.3 Le Résumé des Discussions des réunions TAG/11 et TAG/12 est consultable sur le site Web d'ESAF de l'OACI sous la rubrique Réunions.

2.3 Les tableaux présentés en Appendice indique l'état d'avancement de la mise en œuvre des recommandations des deux réunions.

### **3. Mesures requises**

La réunion est invitée à :

- a) Revoir et actualiser l'état de la mise en œuvre du Résumé des Discussions en **Appendice** à ce document de travail.
- b) Convenir de toute autre action de suivi à cet égard.



	<p>Envisage de séparer les fonctions de l'Unité de contrôle d'approche et la tour de contrôle de l'aérodrome ;</p> <p>Améliorer toutes les communications ;</p> <p>Donner des retours d'informations sur les ASR/UCR.</p> <p>La Somalie dispense des formations de perfectionnement en ATS sur les services consultatifs à tout son personnel consultatif en matière de circulation aérienne ;</p> <p>Le Secrétariat doit obtenir un rapport sur l'état du projet TCB de l'OACI pour Mogadiscio et en informer le TAG ;</p> <p>Compiler un rapport UCR complet sur le nombre élevé d'incidents dans la FIR en soulignant les incidents en haute mer à l'attention de l'OACI.</p> <p>L'ARMA doit envisager la possibilité d'effectuer une évaluation du risque de collision spécifique à Mogadiscio.</p>	<p>l'entrée en vigueur de la Clases A est décembre 2020.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Formation des contrôleurs de la circulation aérienne achevée pour le service pour la zone/voies aériennes.</li> <li>- En attente</li> </ul>	ARMA
2.	<p><b>Incidents aux aérodromes ou à proximité d'aérodromes</b></p> <p>Les États/ANSP prennent des mesures proactives pour résoudre les causes et les facteurs contributifs de la tendance croissante d'incidents aux aérodromes ou à proximité d'aérodromes et informent l'OACI des mesures correctives prises.</p>	<p><b>En cours</b></p> <p>TAG/12 a pris note de l'augmentation continue dans l'environnement d'aérodromes.</p>	États/ANSP
3.	<p><b>Vitesse ascensionnelle élevée</b></p> <p>L'IFALPA doit donner du matériel d'information et d'orientation</p>	<p><b>En cours</b></p> <p>TAG/12 a fait été d'une réduction du nombre d'incidents</p>	IFALPA.

	opérationnelle pour les pilotes sur la vitesse de montée élevée.		
4.	<p><b>Échecs de coordination avec les FIR voisins</b></p> <p>La <b>Tanzanie</b> doit donner des mises à jour périodiques des progrès réalisés dans la mise en œuvre de mesures correctives en réponse au nombre élevé d'échecs de coordination avec s's FIR voisins.</p> <p>L'<b>Angola</b> doit répondre à la Lettre d'État de l'OACI sur les graves incidents d'échecs de coordination avec les FIR/Unités ATC voisines suite à la réunion SAT/23 de Durban en juin 2018, prendre des mesures correctives appropriées et apporter la preuve de l'efficacité de ces mesures face à la tendance récurrente d'échecs de communication et de coordination dans la FIR de Luanda.</p>	<b>En cours</b>	République-Unie de Tanzanie  Angola
5.	<p><b>Procédures de communication air-sol</b></p> <p>L'Angola doit publier des procédures appropriées pour indiquer les moyens de communication primaires, secondaires et de secours pour résoudre l'ambiguïté des pilotes communiquant en utilisant des moyens autres que ceux attendus pour l'ATC.</p>		Angola
6.	<p><b>Transfert de contrôle entre Sal et Dakar</b></p> <p>Les FIR océaniques de Sal et Dakar doivent trouver une solution commune pour les défis liés au transfert de contrôle concernant l'autorité des prochaines données CPDLC et amender</p>	<b>En cours</b>	Cabo Verde et Sénégal

	leurs LoP d'ATC en conséquence pour leur mise en œuvre.		
7.	<p><b>Obligation d'utilisation de réseaux de transmission (Datalink pour CPDLC)</b></p> <p>L'OACI doit indiquer si l'utilisation de CPDLC peut être obligatoire pour les aéronefs évoluant au-dessus de la haute mer.</p>	<p><b>En cours</b></p> <p>Point devant être discuté par APIRG/22 et SAT/24</p>	OACI
8.	<p><b>Mission technique à la réunion de coordination de RDC/FIR de Kinshasa</b></p> <p>Le TAG effectue une mission technique (composée de l'OACI, d'IATA, de l'ARMA et d'exploitants de compagnies aériennes) à Kinshasa ;</p> <p>L'OACI doit faciliter l'organisation d'une réunion de coordination de la FIR de Kinshasa à une date appropriée et s'assurer de la participation d'États/FIR/Unités ATC adjacents.</p>	<p><b>En attente</b></p>	OACI/ARMA/IATA0}
9.	<p><b>Réunion de coordination de la FIR d'Addis-Abeba</b></p> <p>L'OACI doit faciliter l'organisation d'une réunion de coordination de la FIR d'Addis-Abeba à une date appropriée et s'assurer de la participation d'États/FIR/Unités ATC adjacents.</p>	<p><b>En cours</b></p> <p>Réunion de coordination virtuelle prévue le 6 août 2020</p>	OACI
10.	<p><b>Réunion de coordination de la FIR de Gaborone ou de Lusaka</b></p> <p>L'OACI doit faciliter l'organisation d'une réunion de coordination de la FIR de Gaborone ou de Lusaka une date appropriée et s'assurer de la participation d'États/FIR/Unités ATC</p>	<p><b>En cours</b></p> <p>Réunion de coordination virtuelle prévue avoir lieu avant la fin du mois de septembre 2020</p>	OACI

	adjacents pour résoudre les nombres élevés d'échecs de coordination.		
11.	<p><b>Évaluation des capacités des Unités ATC</b></p> <p>Les États/ANSP doivent effectuer une Évaluation des capacités des unités ATC, notamment les niveaux d'effectif requis, et prendre des mesures pour résoudre les pénuries le cas échéant.</p>	<p><b>En cours</b></p> <p>L'OACI s'y attelle avec les États par les PQ de l'USOAP et les missions ROST</p>	États/ANSP
12.	<p><b>Mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité</b></p> <p>Les États/ANSP doivent placer davantage l'accent sur a mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité et assurer l'application de Filets de sécurité appropriés et la promotion d'une Culture juste.</p>	<p><b>En cours</b></p> <p>L'OACI s'y attelle avec les États par les PQ de l'USOAP et les missions ROST</p>	États/ANSP
13.	<p><b>Formation</b></p> <p>Les États/ANSP accordent la priorité au perfectionnement professionnel, notamment les procédures d'urgence et dispensent une formation aux superviseurs d'ATS pour améliorer l'efficacité de la supervision.</p>	<p><b>En cours</b></p> <p>Les effets de la COVID-19 devraient affecter les priorités de formation dans les mois à venir.</p>	États/ANSP
14.	<p><b>Coopération civilo/militaire</b></p> <p>Les États/ANSP revoient les procédures opérationnelles existantes de l'ATM et s'assurent de la mise en œuvre d'une coopération civilo-militaire pour améliorer l'efficacité de l'utilisation fonctionnelle de l'espace aérien pour tous les utilisateurs ;</p> <p>Utiliser la coopération civilo-militaire pour aider à l'organisation et la coordination de l'espace aérien et revoir les procédures pour améliorer la sécurité et l'efficacité des opérations de vols</p>	<p><b>En cours</b></p> <p>L'OACI s'y attelle avec les États par les PQ de l'USOAP et les missions ROST</p>	États/ANSP
15.	<p><b>Mise en œuvre de la gestion du changement</b></p>	<p><b>En cours</b></p>	États/ANSP

	Les ETATS/ANSP assurent la mise en œuvre de la gestion du changement parallèlement à la réorganisation de l'espace arien, de nouveaux concepts d'exploitation et d'installation des nouveaux équipements.	L'OACI s'y attelle avec les États par les PQ de l'USOAP et les missions ROST	
16.	<b>RPAS</b>  Les États établissent et appliquent la réglementation sur les systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) pour réduire les risques posés par l'exploitation de RPAS dans l'espace aérien non réservé.	<b>En cours</b>	États
17.	<b>Moyens de communication primaires et secondaires</b>  Les États/ANSP établissent et publient des procédures de communication AIP dans les espaces aériens où la VHF, le CPDLC, la HF et d'autres moyens de communication air-sol sont à la disposition des équipages de conduite.	<b>En cours</b>	États/ANSP
18.	<b>Résolution des carences de la navigation aérienne 0}</b>  Les États : améliorent la supervision réglementaire des fournisseurs d'ANS ;  Désignent des points focaux et assurent la résolution opportune des carences téléchargées dans l'AANDD et informent l'OACI pour valider la résolution des carences ;  L'OACI informe les États des carences identifiées par l'AIAG par des Lettres d'États individuelles ;  L'OACI télécharge les carences identifiées par l'AIAG dans la base de données des carences de la navigation aérienne de l'AFI (AANDD) et charge les organisations internationale (IATA, IFALPA, IFATCA) de suivre la	<b>En cours</b>  APIRG/22 a recommandé l'examen et la relance de l'AANDD.  Lettres d'État envoyées pour désigner des points focaux devant gérer les données de la base de données0}  Atelier de formation des points focaux prévu avant décembre 2020	États/ ANSP/IATA et secteur

	<p>résolution des carences dans l'AANDD ;</p> <p>IATA informe les États/ANSP des carences identifiées par l'AIAG dans le cadre de ses missions techniques de groupe</p>		
19.	<p><b>Mise à jour des AIP obsolètes</b></p> <p>Les États dotés d'AIP obsolètes doivent prendre des mesures urgentes pour les mettre à jour le cas échéant.</p>	<p><b>En cours</b></p> <p>Atelier OACI/IATA organisé pour les États du 23 au 27 septembre 2019 pour former les points focaux de la source de données au niveau des États dans le but de prendre en charge les données obsolètes dans les AIP et NOTAMs</p>	États
20.	<p><b>Utilisation de la procédure IFBP0}</b></p> <p>Les équipages de conduite sont encouragés à utiliser l'IFBP dans les FIR où le besoin d'IFBP est toujours applicable ;</p> <p>Les équipages de conduite doivent se conformer aux procédures nécessitant un appel 10 minutes avant l'établissement d'un contact 10 minutes avant d'entrer dans une nouvelle FIR ;</p> <p>Les équipages de conduite sont encouragés à soumettre des rapports détaillés ;</p> <p>Publient un Bulletin insistant particulièrement sur l'IFBP pour la sensibilisation des pilotes aux situations d'ATC et la compréhension que l'ATS n'est que consultatif ;</p>	<p><b>En cours</b></p>	Exploitants aériens/IATA/IFALPA
21.	<p><b>Rapports sur la sécurité aérienne/ Dépôt d'UCR</b></p>	<p><b>En cours</b></p>	Exploitants aériens/ANSP/IATA

	<p>Les exploitants de compagnies aériennes sont priés de déposer et soumettre des rapports sur la sécurité aérienne ;</p> <p>IATA doit soumettre des rapports dépersonnalisés d'UCR aux membres de l'AIAG avant les réunions de d'AIAG pour permettre de meilleures préparations.</p>		
22.	<p><b>ADS-C/CPDLC</b></p> <p>Les exploitants de compagnies aériennes sont encouragés à s'équiper et utiliser un ADS-C/CPDLC</p>	<p><b>En cours</b></p> <p>Le rapport de TAG/ 12 indique que cela reste difficile dans l'espace aérien Datalink au-dessus de la région AFI.</p>	Exploitants aériens
23.	<p><b>UCR impliquant les FIR de Sanaa et d'Asmara</b></p> <p>L'ARMA est chargée de compiler les détails des incidents d'échecs de coordination et les LHD et les soumettre au Bureau régional ESAF de l'OACI pour coordination et transmission ultérieure au Bureau MID de l'OACI pour prendre en compte les rapports de conditions non satisfaisantes impliquant les FIR de Sanaa et d'Asmara.</p>	<p><b>En cours</b></p> <p>Réunion de l'ESAF de l'OACI et les RO de MID avec les FIR de Sanaa, d'Asmara, de Mogadiscio et d'Addis-Abeba prévue le 6 août 2020</p>	ARMA/ OACI
24.	<p><b>Facteurs humains et échecs de la coordination d'actions</b></p> <p>Les États/ANSP ayant enregistré un nombre élevé d'échecs de coordination sont invités à enquêter et identifier les causes de facteurs humains ayant provoqué des échecs de coordination et à prendre des mesures appropriées pour y remédier, notamment des programmes de sensibilisation pour atténuer les erreurs humaines induites par des échecs de coordination.</p>	<p><b>En cours</b></p> <p>L'OACI s'y attelle avec les États par les PQ de l'USOAP et les missions ROST</p>	États/ANSP

25.	<p><b>Importants écarts/diminution d'altitude en en risque vertical</b></p> <p>Les États/ANSP doivent rapporter tous les événements verticaux impliquant de grands écarts de hauteur et prendre les mesures correctives nécessaires pour réduire le risque vertical total en dessous du Niveau vertical total cible de sécurité ;</p>	<p><b>En cours</b></p> <p>Point discuté par APIRG/22 ; recommandation transmise aux États.</p> <p>États concernés également contactés par l'ARMA</p>	États/ANSP
26.	<p><b>Soumission de données RVSM pour la CRA/13</b></p> <p>Les États/FIR qui ne l'ont pas encore fait sont priés de transmettre toutes les données RVSM de 2018 et 2019 dès que possible à inclure dans la prochaine Évaluation des risques de collision de la CRA 13 et établir un mécanisme de soumission de données mensuelles à l'ARMA.</p>	<p><b>Terminé</b></p> <p>Seulement 50 % des États ont fourni les données requises et les chiffres de la CRA/13 sont passés de 58,6 x10-9 pour la CRA/12 à 7,4 x 10-9.</p> <p>L'ARMA a prévu un atelier de sensibilisation des points focaux d'ici novembre 2020.</p>	États/ANSP
27.	<p><b>SLOP</b></p> <p>Les États de l'AFI sont encouragés à mettre en œuvre des Procédures stratégiques de compensation latérale (SLOP) ;</p> <p>L'ARMA et l'OACI doivent renforcer l'éducation aux SLOP pour mieux préciser les dispositions, de l'OACI, les applications, les processus, les avantages et la délinéation des rôles et des responsabilités des États, des ANSP et des utilisateurs de l'espace aérien.</p>	<p><b>En cours</b></p> <p>Point discuté par APIRG/22</p>	
28.	<p><b>Revue du réseau de toutes de l'AFI</b></p> <p>Le Secrétariat doit coordonner avec les États/ANSP et les utilisateurs de</p>		

	l'espace aérien pour faciliter une revue du réseau de routes de l'AFI ;		
29.	<p><b>Formation des NPM RVSM ou des points focaux0}</b></p> <p>Les États doivent confirmer/mettre à jour les coordonnées des gestionnaires de programme ou des points focaux nationaux RVSM ;</p> <p>L'OACI et l'ARMA doivent organiser des séminaires à l'intention des agences de l'État et des NPM/Points focaux RVSM en 2019 pour les informer et/ou les mettre à jour sur les exigences du RVSM et les responsabilités de mise en œuvre des États, des ANSP, des utilisateurs de l'espace aérien et d'autres parties prenantes ;</p>	<p><b>En attente</b></p> <p>L'ARMA a prévu un atelier de sensibilisation des points focaux d'ici novembre 2020.</p> <p>La désignation de points focaux par les États est en cours</p>	<p>ARMA/ OACI États</p>
30.	L'OACI a été chargée de veiller à ce que les téléconférences mensuelles du TAG reprennent à partir d'avril 2019 ;	Une téléconférence organisée le 12 septembre 2020 ; difficulté de logistique	OACI/  Membres du TAG