



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Vingt-troisième réunion du Groupe régional Afrique-Océan indien de planification et de mise en œuvre (APIRG/23)

(Réunion virtuelle, 24 - 26 novembre 2020)

Point 3 de l'ordre du jour : Sécurité de l'espace aérien RVSM

3.3 Larges écarts de hauteur transrégionaux

(Note présentée par l'ARMA)

RÉSUMÉ	
<p>La présente note de travail un résumé des larges écarts de hauteur (LHD) de catégorie E qui se sont produits dans la partie Est de la Région AFI et qui ont été signalés par l'ACC de Sanaa dans le cadre de la MIDRMA.</p>	
<p>La suite à donner par la réunion se trouve au Paragraphe 3.</p>	
Objectifs stratégiques	A,B,D,E

1. INTRODUCTION

1.1 Le défi posé par l'augmentation du nombre d'occurrences de LHD à la limite entre la Région MID et la Région AFI persiste. En tant qu'agence responsable du suivi de ces écarts, l'ARMA a fait part de ses préoccupations et demande que des mesures soient prises pour éliminer cette anomalie.

1.2 Il existe trois points chauds situés à la frontière entre l'ARMA et la MIDRMA qui suscitent des inquiétudes à cause des déficits de coordination qui y sont observés régulièrement. La FIR Sanaa transmet quotidiennement de volumineux rapports pour trois FIR concernés de la Région AFI, à savoir la FIR Mogadiscio, la FIR Asmara et la FIR Djibouti. Tous les LHD qui se produisent entre la Région AFI et la Région MID sont des erreurs de coordination du transfert de contrôle dues à des facteurs humains appelées LHD de catégorie E. Des détails sur ces points chauds sont fournis au Paragraphe 2.4

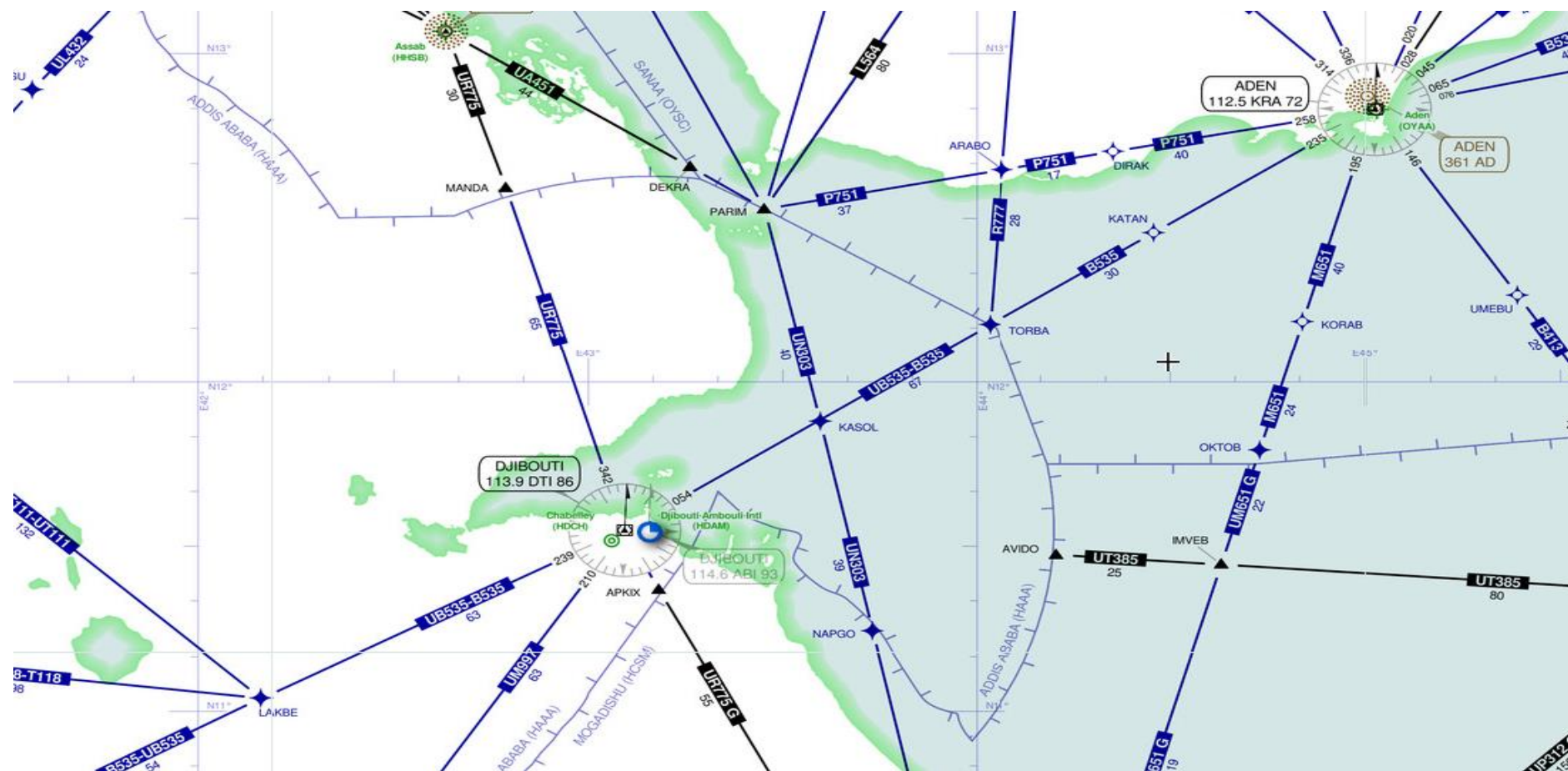
2. ANALYSE

2.1 Le 19 octobre 2020, l'ARMA et la MIDRMA ont tenu une réunion afin d'examiner la question de l'augmentation sans cesse de LHD qui se produisent aux frontières entre la Région MID et la Région AFI.

2.2 Ces déficits de coordination ont contraint l'ACC du Yémen, qui travaille suivant les procédures, puisqu'il ne dispose pas de la surveillance, à changer ses procédures opérationnelles et les montées et les descentes ne sont plus ordonnées près de la frontière afin d'atténuer le risque de collision à la frontière.

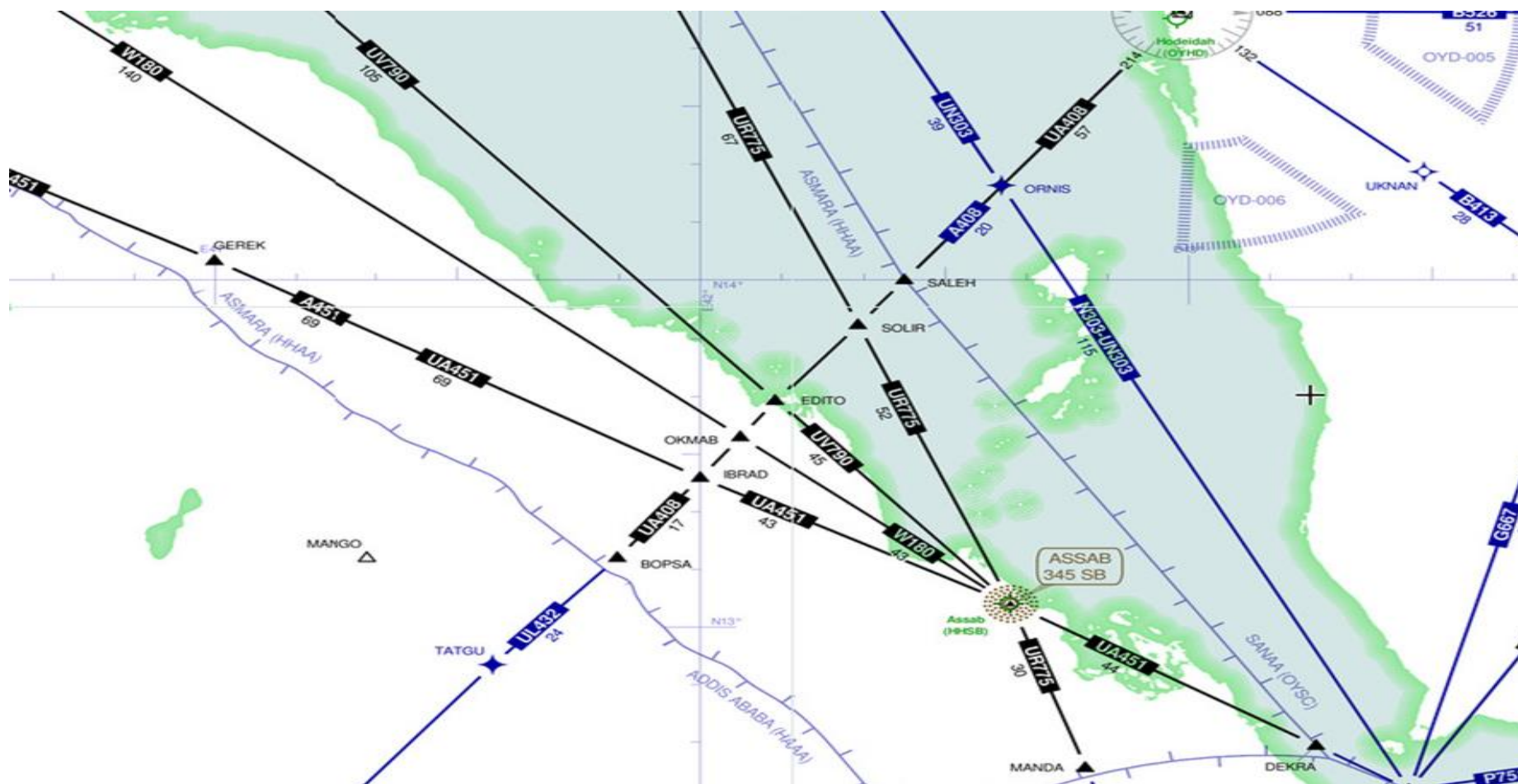
2.3 Le Bureau MID de l'OACI a sollicité l'intervention de la Région AFI étant donné que ces événements se produisent quotidiennement et pourraient causer un accident catastrophique. La MIDRMA a recommandé qu'une note de travail soit présentée à la réunion MIDANPIRG afin de s'attaquer à ce problème très complexe impliquant plusieurs parties prenantes, notamment les ANSP et les compagnies aériennes.

2.4 Les points chauds :



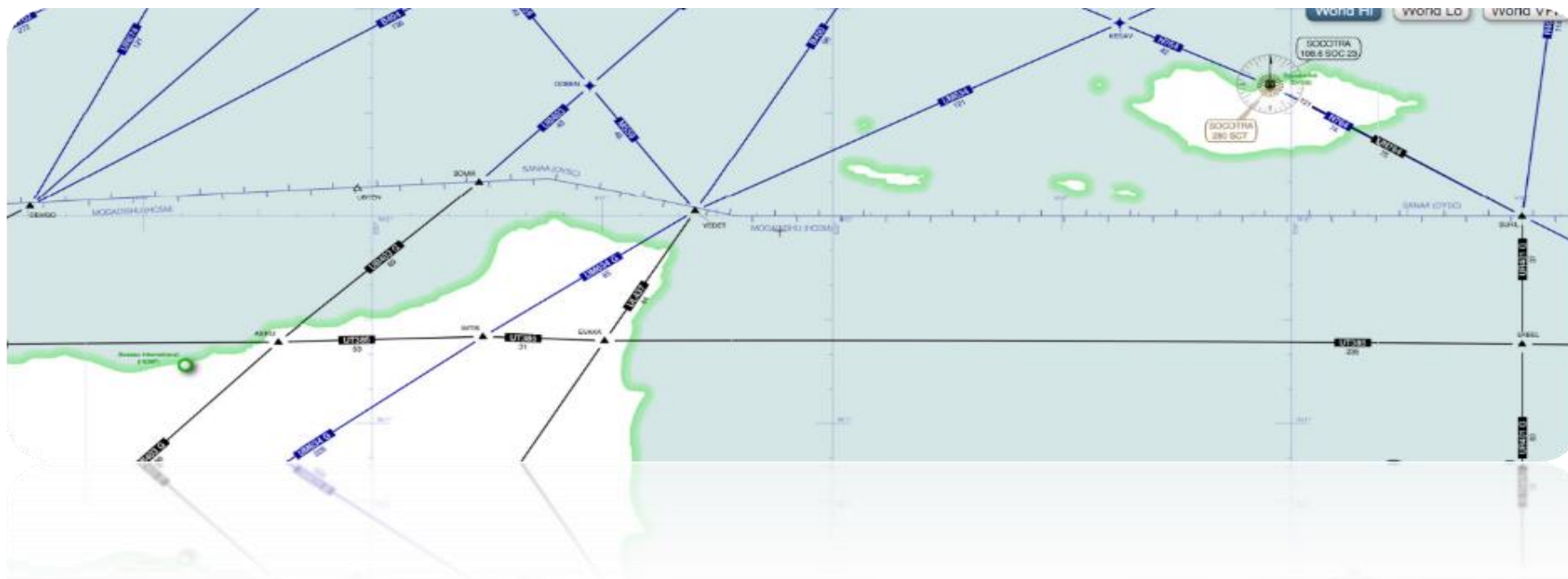
Djibouti FIR

Hotspot Position: DEKRA, PARIM, TORBA



Asmara FIR

Hotspot Position : DEKRA



Mogadishu FIR

Hotspot Position: DEMGO, BOMIX, VEDET, SUHIL

3. SUITE`À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) demander au Bureau régional ESAF de l'OACI de collaborer avec le Bureau MID de l'OACI sur la question des LHD ;
- b) demander au Bureau régional ESAF de l'OACI d'aider l'ARMA à assurer que les FIR Djibouti et Mogadiscio mènent des enquêtes et apportent des réponses aux rapports concernant ces LHD ;
- c) prier toutes les parties prenantes à s'assurer que tous les trois États prennent des mesures correctives pour prévenir d'autres incidents à l'avenir.

-FIN-