



Organisation de l'Aviation Internationale
Bureau Afrique Occidentale et Centrale

GROUPE REGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE (APIRG)

**Quatorzième Réunion du Sous-Groupe Gestion du Trafic Aérien/ Gestion de
l'Information Aéronautique/Recherches et Sauvetage (ATM/AIM/SAR SG/14)**
(Dakar, Sénégal, 11 au 14 mai 2015)

**Point 3 de l'ordre du jour: Etat de la mise en œuvre du programme de travail du
Sous-groupe et des groupes de travail tel qu'assigné par
APIRG dans le domaine ATM**

3.1 Gestion du Trafic Aérien

ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE: ATM

(Présenté par le Secrétariat)

RESUME
<p>Ce document présente le travail effectué par le Sous-groupe ATM/AIM/SAR et des groupe de travail dans le domaine ATM et appelle à une mise à jour des informations sur l'état d'avancement des États AFI, comme prévu dans la liste des annexes à ce document.</p> <p>Action attendue de la réunion se trouve au paragraphe 3.</p>
REFERENCES
<p>Rapport APIRG/19</p> <p>Ce document de travail est lié aux objectifs stratégiques A de l'OACI</p>

1. INTRODUCTION

1.1 La réunion d'APIRG/19 tenue à Dakar, Sénégal (28 au 31 octobre 2013) a approuvé le programme de travail du Sous-groupe ATM/AIM/SAR, y compris le résultat des travaux des organes subsidiaires (groupes de travail).

1.2 Basé sur le programme de travail du Sous-groupe depuis la réunion d'APIRG/19, ce document présente l'état de la mise en œuvre des équipes spéciales et groupes de travail dans le domaine de la gestion du trafic aérien pour l'examen et la mise à jour.

1.3 La réunion d'APIRG/19 en 2013 a examiné une liste de Conclusions adoptées par le Groupe depuis sa treizième réunion et a aussi adopté la consolidation des Conclusions

proposé par le Sous-Groupe ATM/AIM/SAR à l'**Annexe 3A** du présent document de travail.

2. DISCUSSION

Résultat des événements récents

Réunions TAG/6 et TAG/7

2.1 La sixième réunion du Groupe d'action tactique AFI (TAG) a eu lieu à Johannesburg, en Afrique du Sud du 14 au 15 mars 2015. La réunion a examiné 513 UCRs, dont 223 étaient liés à des défaillances de communication, tandis que les autres étaient liés à des incidents ATS, des défaillances dans la coordination et les opérations aériennes sans approbation RVSM. La réunion a été fournie avec une mise à jour sur les mesures prises par l'Angola, la République démocratique du Congo, le Kenya, Mogadishu, le Nigéria, l'Afrique du Sud et de l'ASECNA pour aborder les facteurs de causalité afin de réduire le nombre des UCRs.

2.2 La septième réunion du Groupe d'action tactique AFI (TAG/7) a également été organisée à Johannesburg, Afrique du Sud le 13 mars 2015. La réunion a été informée que la sécurité dans la fourniture des services de la circulation aérienne (ATS) dans les FIRs de Kano, Mogadishu et Luanda restait un sujet de préoccupation. Dans le cas de la FIR de Kano, la question de sécurité dans la partie nord-est du pays a également une incidence négative sur l'infrastructure de communication.

2.3 La réunion TAG/7 a noté que la question de 'surcharge de travail' et 'beaucoup de trafic' ont été identifiés comme les facteurs déterminants ou contributifs dans les UCRs. Toutefois, dans de nombreux cas, ces expressions reflètent l'existence des problèmes plus profonds, tels que:

- a) manque de politiques de dotation ou les autorités de l'aviation civile n'étaient pas conformes à ces politiques ;
- b) l'absence de méthodes pour déterminer les exigences en matière de dotation;
- c) manque de personnel;
- d) personnel qui sont surchargés de travail et la fatigue cumulée;
- e) personnel non qualifiés ou qui sont faiblement qualifiés;
- f) manque de formation périodique;
- g) manque de compétence dans le domaine ATC; et
- h) manque de formation dans les enquêtes sur les incidents ATS.

2.4 La réunion a été informée d'une mission TAG qui a été menée à Luanda en décembre 2014, et qui a fourni un appui sur la mise en place des itinéraires unidirectionnels pour régler les incidents dans l'interface entre les FIRs de Gaborone et Luanda, ainsi bien que l'ajustement des routes pour adresser les incident autour du waypoint ILDIR.

2.5 Le TAG a également noté l'organisation de l'espace aérien en cours entrepris par

l'ASECNA en ce qui concerne la FIR de Brazzaville et les TMAs de Douala et Libreville. Le groupe a aussi exprimé sa préoccupation à l'égard du projet de l'ASECNA qui permettra la sectorisation de la FIR d'Accra et faciliter la gestion de l'espaces aériens du Bénin et du Togo. Le TAG a invité les autorités à envisager d'autres solutions pour répondre aux défis de la gestion de l'espace aérien au-dessus du Bénin et du Togo dans la FIR d'Accra, autres que les mesures qu'entraînerait la fragmentation de l'espace aérien et le service ATS. Compte tenu de ce qui précède, le TAG a formulé le projet de Conclusion ci-après:

**PROJET DE CONCLUSION 14/XX RESOLUTION DES DEFIS DE
GESTION DE L'ESPACE AERIEN
DANS LA FIR DE ACCRA SUR LES
TERRITOIRES DU BENIN ET DU
CONGO**

Il est conclu que, en raison du risque potentiel de sécurité, y compris une augmentation de la charge de travail dans le cockpit, risque de défaillances de coordination entre les centres ATC et la complexité de la gestion du trafic aérien:

- a) Le Ghana, le Bénin, le Togo et l'ASECNA envisagent des solutions plus pratiques aux problèmes liés à la gestion de l'espace aérien dans la FIR d'Accra sur les territoires du Bénin et du Togo, autres que des mesures qu'entraînerait la fragmentation de l'espace aérien et les services de la circulation aérienne, ce qui pourrait avoir des conséquences sur la sécurité de navigation aérienne; et**
- b) L'OACI est invité à faciliter les discussions et les processus connexes de rechercher et de mettre en œuvre des mesures opérationnelles qui répondraient aux préoccupations des États, en tenant compte des normes internationales, y compris les résolutions de l'Assemblée et les objectifs stratégiques de l'OACI.**

Groupe d'analyse des incidents ATS (AIAG)

2.6 La onzième réunion du Groupe d'analyse des incidents ATS (AIAG/11) a eu lieu à Johannesburg, Afrique du Sud, le 12 au 13 mars 2014. La réunion a noté qu'il y a des facteurs de causalité communs qui contribuaient aux incidents (UCRs) dans l'espace aérien RVSM et au-dessous du FL290, y compris la perte de conscience de la situation.

2.7 La douzième réunion du Groupe d'analyse des incidents ATS (AIAG/12), a été convoquée le 11 au 12 mars 2015 (Johannesburg, Afrique du Sud) où 88 UCRs ont été examinés, dont 38 ont été classés comme AIRPROXs et 21 comme incidents ATS. La réunion a noté que la compétence du personnel ATS a continué à être un facteur important dans les UCRs enregistrés.

Groupe de travail sur l'élaboration du réseau de routes PBN (PRND WG)

2.8 La quatrième réunion du Groupe de travail sur l'élaboration du réseau de routes PBN (PRND WG/4) a eu lieu à Nairobi, au Kenya, 1 au 3 avril 2014. La réunion a examiné

les Conclusions et Décisions suivantes du groupe APIRG, liées à son mandat, comme suit: Conclusion 15/31: *Utilisation flexible de l'espace aérien (FUA)* Conclusion 17/46: *Plan régional AFI de mise en œuvre de la PBN*, Conclusion 18/10: *Abaissement du plancher des routes RNAV/RNP UM214 et UM215*, Conclusion 18/12: *Modèle de catalogue de routes ATS AFI*, Conclusion 19/15: *Catalogue de routes ATS AFI (AARC)*, et la Décision 17/50: *Groupe de travail sur l'élaboration du réseau de routes PBN (PRND WG)*.

2.9 La réunion a examiné la liste des trajectoires qui ont été développées pendant la réunion PRND WG/3 La réunion a examiné la liste des trajectoires qui ont été développées pendant la réunion PRND WG/3 tenue en août 2013 et a ajusté plusieurs trajectoires existants et proposés existants et proposés afin de résoudre certains des incidents ATS identifiés par le Groupe d'analyse des incidents ATS (AIAG) et le Groupe d'action tactique AFI (TAG) (Johannesburg, 12 au 14 mars 2014).

2.10 Dans le cadre de résoudre les problèmes de sécurité associés à des améliorations opérationnelles et la mise en œuvre de la PBN, la réunion a souligné l'importance des Bureaux régionaux (ESAF et WACAF) à continuer d'exhorter les Etats (individuellement en communiquant avec eux si nécessaire) pour la mise en œuvre de la procédure de décalage latéral stratégique (SLOP) dans leur FIRs.

2.11 La réunion PRND WG/5 a été organisée à Dakar, Sénégal, 17 à 20 février 2015 et a convenu à la mise en place d'un ensemble des trajectoires nouvelles et modifiées comme présentés par l'IATA, à travers le Catalogue de routes ATS AFI, à l'appui des exigences des usagers.

Groupe d'étude des compétences ATS (ATSCSG)

2.12 Le Groupe d'étude des compétences ATS a été créé par la Décision 19/18 du Groupe APIRG et a tenu sa première réunion à Nairobi, Kenya, du 22 au 23 juillet 2014. Dans le cadre de son mandat, le groupe a été chargé d'étudier les carences dans la formation ATC dans les Etats AFI, couvrant les domaines suivants:

- a) les programmes et plans de formation pour les Etats/ANSPs;
- b) critères de sélection ATC, y compris des politiques de formation et les processus de sélection;
- c) l'accréditation et des programmes de formation des institutions;
- d) formation en cours d'emploi fournie, y compris l'intervalle initial, en service et la formation périodique;
- e) l'application des aspects des performances humaines dans l'environnement de travail;
- f) l'analyse de programmes de formation offerts, y compris abrégement des pratiques d'établissements de formation à l'environnement de travail.

2.13 La réunion a convenu de menée une enquête pour avoir les informations appropriées afin de faciliter l'étude. Un questionnaire à être élaboré et sera distribué à tous les États AFI par le Secrétariat et l'information reçue appuiera le processus d'évaluation par le groupe.

3. ACTION ATTENDUE DE LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a) prendre note des informations contenues dans ce document;
- b) examiner et mettre à jour les informations dans les **Annexes 3B-1 à 3B-13** du présent document; et
- c) examiner la liste de Conclusions à l'**Annexe 3A** du présent document de travail pour identifier les tâches qui sont en suspens.
