



ICAO

**Vingt-deuxième réunion du Groupe régional de planification et de mise en œuvre de l'AFI
(APIRG/22)
(Accra (Ghana), 29 juillet - 02 août 2019)**

Point 2 de l'ordre du jour : Point sur la gestion du trafic aérien et sur les questions portant sur la recherche et le sauvetage

PRÉSENTATION DU PROJET DE PLANS D'URGENCE DE LA GESTION DU TRAFIC AÉRIEN (ATM) DE LA RÉGION AFI

(Présenté par le Nigeria)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE
Ce document présente un projet de plans d'urgence de la gestion du trafic aérien (ATM) de la région AFI, élaboré par les régions ESAF et WACAF, conformément au paragraphe 2.31 de l'Annexe 11 qui exige des autorités des services de la circulation aérienne qu'elles élaborent et promulguent des plans d'urgence à mettre en œuvre en cas de perturbation, ou de perturbation potentielle, des services du trafic aérien et des services connexes dans l'espace aérien pour lesquels elles sont chargées de fournir ces services. Ces plans d'urgence doivent être élaborés avec l'assistance de l'OACI si nécessaire, en étroite coordination avec les autorités des services de la circulation aérienne responsables des prestations dans les espaces aériens délégués et avec les usagers concernés.
RÉFÉRENCE(S) :
Annexe 11, paragraphe 2.31, sur le Plan d'urgence de l'ATM et Résolution 21/05 de l'APIRG 21 qui chargeait les États d'élaborer des Plans nationaux d'urgence en matière d'ATM.
Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI :
A - Sûreté, B - Capacité et efficacité de la navigation aérienne, D - Développement économique du transport aérien

1. INTRODUCTION

1.1. Il convient de rappeler que le document de la réunion APIRG/21 a signalé que l'absence, la non exhaustivité, le manque de coordination ou la non-publication des Plans d'urgence constituaient une lacune de longue date dans la région AFI et a noté qu'en 2015, le Bureau régional ESAF avait organisé des ateliers de mise en œuvre pour les régions de vol (FIR) et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) de l'ESAF ainsi que des ateliers d'aide aux FIR en ce qui concerne l'interface ESAF-WACAF afin qu'elles puissent élaborer les plans d'urgence (PU) requis par l'Annexe 11 à la Convention de Chicago et coordonner les corridors d'urgence connexes.

1.2. La réunion APIRG/21 a noté en outre que les progrès partiels réalisés dans la région ESAF devraient encourager les États et les FIR de la région WACAF à élaborer en priorité des PU afin d'accélérer l'achèvement du PU régional de l'AFI.

1.3. Il a été signalé que le Sous-groupe des opérations de l'espace aérien et de l'aérodrome (AAO-SG) a demandé instamment la mise à jour ou l'élaboration de PU, intégrant des dispositions relatives aux urgences en santé publique (PHE) et celles relatives au Plan de mesures d'exception des cendres volcaniques (VACP) au plus tard 31 août 2017, et la publication des PU actualisés. La réunion a été informée que peu de progrès avaient été réalisés à cet égard et, en conséquence, les États concernés ont été exhortés à inclure lesdites dispositions dès que possible.

1.4. La réunion APIRG-21 a noté en outre que l'AAO-SG avait délibéré sur les différences entre les PU requis en vertu de l'annexe 11 de la Convention de Chicago et les plans d'urgence des aérodromes exigés en vertu de l'annexe 14. Certains États n'avaient donc pas donné la priorité à l'élaboration des PU, étant donné qu'ils avaient élaboré des plans d'urgence pour les aérodromes. Le Groupe s'est rappelé que certaines exigences et certains événements se chevauchaient. Entre autres, il pourrait y avoir des situations d'urgence à un aérodrome qui ont une incidence sur les installations des services de la circulation aérienne (ATS) situées à l'aérodrome, ce qui pourrait entraîner l'indisponibilité des ATS dans la FIR concernée. De même, les questions liées aux PHE pourraient également se chevaucher et affecter à la fois l'aérodrome et l'espace aérien bien au-delà.

1.5. En conséquence, la réunion APIRG-21 a adopté la conclusion 21/05, qui prévoit, entre autres :

MISE EN ŒUVRE DES PLANS D'URGENCE

Il est conclu que :

- a) *Les États élaborent ou mettent à jour les plans d'urgence (PU) comprenant des dispositions relatives aux urgences en santé publique(PHE) et aux cendres volcaniques (VA) et les publient dès que possible ; et*
- b) *L'OACI fournit une assistance aux États dans l'élaboration et la coordination des PU afin de permettre leur publication et la finalisation du PU au niveau régional.*

2. DÉBAT

2.1. Les participants à la réunion sont invités à noter que l'évolution récente de la situation à l'échelle mondiale et dans la région AFI a mis en évidence la vulnérabilité de la région aux événements imprévus susceptibles de perturber la prestation des services de la circulation aérienne.

2.2. Dans le cadre de la mise en œuvre de la conclusion 21/05 de l'APIRG, le bureau WACAF de l'OACI a organisé un atelier d'une semaine sur la planification d'urgence en matière de la gestion du trafic aérien (ATM) à Accra (Ghana) en octobre 2018 pour les États et les FIR de la zone WACAF afin de fournir une assistance dans le développement, la coordination et la finalisation des PU nationaux qui incluent les VACP et PHE, et de préparer la voie au développement d'un PU régional de l'AFI.

2.3. En outre, l'OACI, avec le soutien de l'IATA et des services de trafic et de navigation aériens (ATNS) de l'Afrique du Sud, a organisé un atelier régional de l'AFI du 20 au 24 mai 2019, à l'ATNS, Johannesburg (Afrique du Sud), pour l'élaboration d'un PU de l'ATM pour la région AFI. Y ont participé des représentants de 32 États de l'AFI, de 6 organisations internationales et de 3 compagnies aériennes. Les ateliers susmentionnés ont permis aux États d'élaborer des plans nationaux d'urgence de l'ATM et de profiter de l'occasion pour coordonner et collaborer avec les États voisins. Cet effort a permis à de nombreux États d'élaborer et de publier avec succès des plans nationaux de l'ATM.

2.3. Les ateliers régionaux ont également permis aux États d'établir et de convenir de corridors d'urgence et de méthode de répartition des niveaux de vol afin de canaliser le flux de trafic en cas d'urgence.

2.4. Les ateliers ont facilité l'élaboration d'un plan régional d'urgence de l'ATM de l'AFI qui vise à fournir des procédures régionales pour la gestion du flux de trafic aérien international en cas d'urgence touchant une ou plusieurs FIR ou des États.

2.5. Lors de l'atelier tenu à Johannesburg en mai 2019, les équipes de planification d'urgence de l'ATM de l'ESAF et de la WACAF ont entrepris l'harmonisation des plans sous-régionaux de la WACAF et de l'ESAF en un seul plan d'urgence de l'ATM de la région AFI.

2.6. Pour une planification, une coordination et une gestion efficaces des situations d'urgence, il a été recommandé de créer une équipe régionale de coordination des mesures d'urgence (CCT) ainsi qu'un comité central de coordination (CCC) au niveau national.

2.7. Les corridors d'urgence établis par les États et les FIR ont été intégrés dans les corridors d'urgence sous-régionaux de l'ESAF et de la WACAF, et enfin dans un réseau régional unique de corridors d'urgence de l'AFI qui assurerait la sûreté, l'efficacité et la continuité des opérations aériennes internationales en cas d'urgence affectant la prestation de services sûrs ou sécuritaires de navigation aérienne.

2.8. Le projet de plan régional d'urgence de l'ATM de la région AFI, qui est présenté en annexe à la présente note de travail, définit trois (3) niveaux d'urgence comme suit :

- a) **Niveau 1 d'urgence :** Panne partielle du système ou dégradation du système de l'ATM qui peut être gérée au sein de la FIR ou de l'ACC avec le plan d'urgence ou les installations locaux. À titre d'exemple, l'échec d'un système de surveillance appuyé par la prestation de services de contrôle des procédures.
- b) **Niveau 2 d'urgence :** Défaillance totale de l'ensemble du système ATM ou du système de navigation aérienne nécessitant l'assistance ou l'intervention d'une ou de plusieurs FIR adjacentes pour la fourniture des ATS. Par exemple, la défaillance totale ou l'arrêt complet d'un système ATM en raison d'une action syndicale de la part des ATC, ce qui nécessite la délégation d'autorité à l'ACC ou à la FIR adjacents pour fournir une ATS limitée dans l'espace aérien ou l'État concerné.
- c) **Niveau 3 d'urgence :** Défaillance totale de l'ensemble du système ATM ou du système de navigation aérienne nécessitant l'évitement de la FIR ou de la partie de l'espace aérien concernée.

À titre d'exemple, le déclenchement d'une guerre ou d'activités militaires entraînant un espace aérien non sécurisé au-dessus d'un État, ce qui rend nécessaire l'évitement de cet espace aérien ou de cet État.

2.9. Les corridors d'urgence de niveau 2 sont définis comme des routes désignées par un État, une FIR ou un ACC pour canaliser le flux de trafic pendant une situation d'urgence de niveau 2 afin de faciliter la fourniture des ATS limités par un espace aérien ou un État affecté.

2.10. Les corridors d'urgence de niveau 3 sont définis comme des corridors désignés par un État, une FIR ou un ACC pour faciliter l'évitement d'un espace aérien, d'une FIR ou d'un État adjacent en cas d'urgence de niveau 3.

2.11. Le plan d'urgence ATM régional comprend également des procédures d'urgence pour les cendres volcaniques et les urgences de santé publique.

2.12. Le projet de plan d'urgence de l'ATM au niveau régional contient également un modèle de Protocole d'accord (PA) conclu entre les États/FIR ou ANSP pour la délégation de la fourniture des ATS en cas d'urgence de niveau 2.

3. SUITE À DONNER

3.1. La réunion est invitée à :

- a) examiner et approuver la classification des urgences de niveau 1, 2 et 3 ;
- b) examiner et approuver les corridors régionaux d'urgence proposés pour les urgences de niveau 2 et de niveau 3 ;
- c) examiner et approuver le projet du plan régional d'urgence de l'ATM de la région AFI en vue de sa mise en œuvre ; et
- d) envisager et approuver la création d'une équipe régionale de coordination des mesures d'urgence de l'AFI (AFI CCT) chargée de coordonner la gestion de toute éventualité de niveau 2 ou 3 dans la région AFI. Les points focaux de chaque État membre de l'AFI sont membres du CCT.