



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 36 : Sécurité de l'aviation et soutien à la mise en œuvre de la navigation aérienne

SÉCURITÉ DES ACTIVITÉS EN AFRIQUE

(Note présentée par l'Association internationale du transport aérien, la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne, la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien, Civil Air Navigation Services Organisation)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La réunion régionale spéciale de navigation aérienne (RAN) en Afrique de 2008 a mené à la mise sur pied du Groupe d'action tactique (TAG) pour l'Afrique. Le TAG a pour raison d'être de promouvoir l'amélioration continue de la sécurité opérationnelle dans l'espace aérien de la région AFI. Il se réunit tous les mois pour examiner les rapports sur les conditions non satisfaisantes (UCR) et coordonner les rapports que reçoit l'Agence régionale africaine de surveillance (ARMA) sur les vols au-dessus du FL290 dans l'espace aérien visé par le Minimum de séparation verticale réduit (RVSM). Ces derniers mois, le TAG a constaté une hausse du risque total de collision verticale à $63,7 \times 10^{-9}$ à la fin de 2014, contre un objectif de 5×10^{-9} . Les données de 2015 ne sont pas encore disponibles et pourraient révéler une certaine amélioration, même s'il est peu probable que l'objectif soit atteint. La présente note expose certains des facteurs pouvant avoir contribué à cette situation et souligne le besoin d'une intervention immédiate pour rectifier cette situation non satisfaisante.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à déterminer les facteurs à l'origine de l'augmentation du risque total de collision verticale ;
- à définir des mesures à prendre immédiatement pour réduire le risque ;
- à assurer la prise et le maintien de mesures correctives afin de réduire le risque total de collision verticale.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	

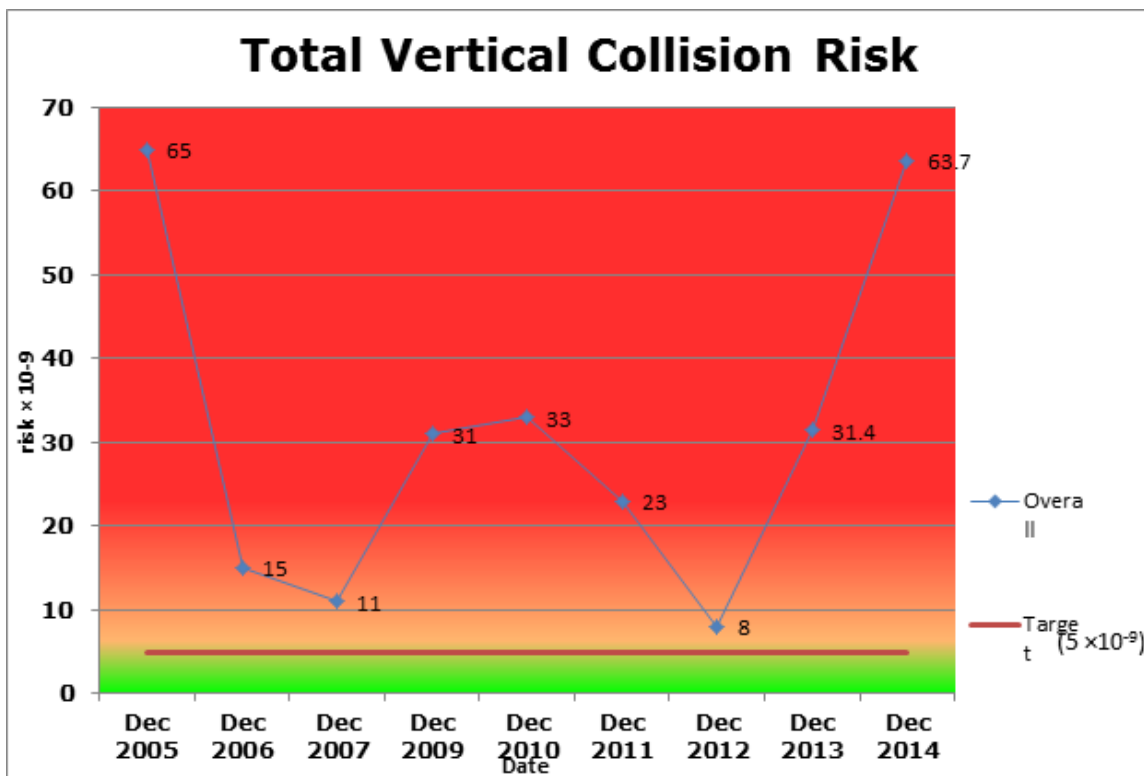
¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IFALPA.

1. INTRODUCTION

1.1 Au moment d'adopter le Minimum de séparation verticale réduit (RVSM) en Afrique, la réunion régionale spéciale de navigation aérienne (RAN) en Afrique de 2008 a mis sur pied une équipe de gestion de projet qui deviendrait le Groupe d'action tactique (TAG) pour l'Afrique. Le TAG se réunit tous les mois pour examiner les rapports sur les conditions non satisfaisantes (UCR) et coordonner les rapports que reçoit l'Agence régionale africaine de surveillance (ARMA) sur les vols dans l'espace aérien RVSM, c'est-à-dire au-dessus du FL290.

1.2 Le TAG se compose de représentants des États, de l'OACI, de l'IATA, de l'IFALPA, de l'IFATCA et de la CANSO. Les réactions aux UCR sont les bienvenues; elles ont d'ailleurs déjà mené à plusieurs améliorations de la sécurité. Les rapports sont essentiels à cette activité et, même si leur contenu est préoccupant, la région doit être félicitée pour le bon déroulement de ce processus.

2. DISCUSSION



2.1 Le schéma ci-dessus représente la situation à laquelle fait face l'industrie aérienne en Afrique. De nombreux facteurs semblent avoir contribué à cette spectaculaire hausse du risque. Parmi ceux-ci, citons les autorisations de circuler au mauvais niveau de vol; les croisements de niveau de vol mal exécutés; enfin, une séparation insuffisante aux intersections.

2.2 On dénombre déjà 24 rapports de proximité d'aéronefs AIRPROX en 2016, contre 50 sur l'ensemble de l'année 2015. Les données les plus récentes montrent que le risque de collision verticale demeure problématique du point de vue systémique.

2.3 Mois après mois, les rapports signalent plusieurs facteurs qui ont une incidence sur la coordination entre les régions d'information de vol (FIR), les procédures de contrôle de la circulation aérienne (ATC) et les communications.

2.4 Parmi les situations signalées :

- a) l'ATC demande à un appareil de circuler au mauvais niveau de vol (niveau de vol impair ou lieu de pair, ou vice-versa) ;
- b) des vols en sens opposés sont autorisés au même niveau de vol ;
- c) les estimations des limites de FIR ne sont pas transmises, ou au mauvais niveau ;
- d) les estimations des limites de FIR sont attribuées à la mauvaise FIR ;
- e) la coordination n'est pas assurée entre unités voisines d'ATC ;
- f) échec de la communication sans solution de rechange ;
- g) appareil non approuvé pour le vol RVSM autorisé à voler dans un espace aérien RVSM.

3. CONCLUSION

3.1 Il faut réagir à l'augmentation du risque opérationnel en Afrique. Même si les données 2015 ne sont pas encore disponibles, il est hautement improbable qu'elle révèle une amélioration qui nous rapprocherait de l'objectif 5×10^{-9} .

3.2 Il faut prendre des mesures correctives dès maintenant pour assurer la sécurité opérationnelle, puis les maintenir en place. Il pourrait s'agir notamment d'appuyer le projet d'étude de compétences en ATS (ATSCG) et la formation d'appoint du personnel d'ATC, qui fait défaut dans certains États.