



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

GROUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE
(APIRG)

VINGTIÈME RÉUNION (APIRG/20)

(Yamoussoukro, Côte d'Ivoire, 30 novembre - 2 décembre 2015)

Point 2 de l'ordre du jour : Cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre de la navigation aérienne dans la Région AFI

Point 2.2 de l'ordre du jour: Gestion du trafic aérien et Recherches et Sauvetage (ATM/SAR)

GESTION DU TRAFIC AÉRIEN ET RECHERCHES ET SAUVETAGE (ATM/SAR)

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Cette note de travail présente les résultats de la 14^{ème} réunion du Sous-groupe Gestion du trafic aérien/Gestion de l'information aéronautique/Recherches et Sauvetage (ATM/AIM/SAR SG/14) pour validation par l'APIRG, et propose la suite à donner par la réunion aux projets de Conclusions et Décisions, les autres initiatives régionales comprises. En outre, d'autres questions telles que la réduction du minimum de séparation verticale (RVSM), la navigation basée sur la performance (PBN), le plan de navigation aérienne électronique (eANP) ainsi que l'identification et l'élaboration de projets sont traitées en détail dans des notes de travail distinctes au titre des Points 2, 3 et 4 de la présente réunion.

La suite à donner par la réunion est indiquée au paragraphe 3.

RÉFÉRENCE(S):

- Manuel de procédures d'APIRG
- Rapport de la 19^e réunion d'APIRG
- Rapport de la réunion extraordinaire d'APIRG
- Rapport de la 14^e réunion du sous-groupe ATM/AIM/SAR/SG.

Objectifs stratégiques | Correspond aux Objectifs stratégiques **A et B.**

1. INTRODUCTION

1.1 La 14^e réunion du Sous-groupe Gestion du trafic aérien/Gestion de l'information aéronautique/Recherches et Sauvetage (ATM/AIM/SAR SG/14) s'est tenue du 11 au 14 mai 2015 au Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF) à Dakar (Sénégal). La réunion a examiné notamment les questions relatives à la planification et la mise en œuvre continues tel qu'il ressort de son mandat, les questions découlant de la réunion extraordinaire d'APIRG (APIRG/EO) tenue à Lusaka (la Zambie) les 10 et 11 juillet 2014, et les questions portées à son attention découlant des activités des bureaux régionaux de l'OACI.

1.2 La réunion, qui a réuni 57 participants de dix-sept États et de six organisations, a convenu sur 11 projets de Conclusions et Décisions, dont 10 sont présentés aux fins d'examen à APIRG/20. Une parmi les projets de Conclusions a depuis été dépassé par les événements.

1.3 Dans ses délibérations, le Sous-groupe ATM/AIM/SAR était conscient du changement imminent de la structure et des méthodes de travail du groupe à la suite des résultats de la réunion extraordinaire d'APIRG et a pris toutes les dispositions utiles pour faciliter le changement.

2. DÉBAT

2.1 Les questions ci-après ont fait l'objet d'un examen attentif par le Sous-groupe ATM/AIM/SAR/SG :

État de la mise en œuvre du programme de travail du Sous-groupe dans les domaines ATM et SAR

2.2 Le Sous-groupe a examiné les progrès et les réalisations dans le cadre de ses activités, particulièrement les progrès accomplis dans la mise en œuvre des Conclusions et Décisions consolidées par la 19^e réunion d'APIRG tenue en octobre 2013. De plus est, la réunion a examiné l'état de la mise en œuvre dans les domaines ci-dessous :

- a) Navigation basée sur la performance (PBN),
- b) Routes des services ATS identifiées dans le cadre de l'examen du réseau des routes ATS en région AFI,
- c) Gestion de la sécurité,
- d) Compte rendu et analyse des incidents ATS,
- e) Sécurité dans la mise en œuvre de la RVSM et questions spécifiques au Groupe D'action Tactique (TAG) AFI,
- f) Contrôle du trafic aérien (ATC) et alignement régional de l'espace aérien Classe A,
- g) Plans de mesures d'urgence prescrits au titre du Chapitre 2 de l'Annexe 11 à la Convention de Chicago,
- h) , Procédures de décalage latéral stratégique
- i) Plan de division entre l'espace aérien inférieur et supérieur,
- j) Application de 10 minutes de séparation longitudinale,
- k) Coopération et Coordination Civile/Militaire,
- l) Utilisation flexible de l'espace aérien,
- m) Résolution du problème des plans de vol manquants,
- n) Étude des compétences dans le domaine ATS,
- o) Radar secondaire de surveillance (SSR) AFI, l'attribution de codes et plan d'assignation et méthodologie.

Lien entre le reste des tâches du Sous-groupe avec les mises à niveau par blocs du système de l'aviation (modules du Bloc O) et les objectifs de performance régionale

2.3 Le Sous-groupe ATM/AIM/SAR a examiné les ASBU et les objectifs de performance régionale adoptés par l'APIRG à sa 19^e réunion tenue en 2013, ainsi que les tâches identifiées par le Sous-groupe à travers ses organes auxiliaires. Il a reconnu la nécessité d'établir un lien entre les tâches et les modules du Bloc O des ASBU afin d'assurer une mise en œuvre coordonnée.

2.4 Le Sous-groupe a également examiné le lien entre les tâches et les modules du Bloc1 soulignant que le Bloc1 sera d'application dans deux ans, d'où la nécessité de se préparer en conséquence. Il a toutefois été reconnu que même si certains États avaient pris une certaine avance dans la mise en œuvre et seraient capables de mettre en application le Bloc1 en 2018, la plupart des États éprouvent par contre beaucoup de difficultés avec le Bloc O. C'est pourquoi le Sous-groupe devrait continuer à mettre l'accent sur le Bloc O tout en préparant la transition vers le Bloc1. Le lien du reste des tâches avec les modules du Bloc O des ASBU et les objectifs de performance régionale est présenté à l'**Appendice 6A** à la présente note de travail.

Examen de la nouvelle structure du Plan de navigation aérienne et élaboration d'un projet d'éléments devant être entérinés par l'APIRG

2.5 Le Sous-groupe a examiné la nouvelle structure du Plan de navigation aérienne et a élaboré un projet d'éléments pertinents devant être entérinés par l'APIRG, qui feront l'objet d'un examen par la présente réunion au titre du **Point 3 de l'ordre du jour**.

Identification et élaboration de projets basés sur les ASBU et les objectifs de performance régionale – Projets devant être exécutés sous l'égide de l'AAO/SG.

2.6 Le Sous-groupe a examiné le travail lié aux modules du Bloc O des ASBU et aux objectifs de performance régionale adoptés par l'APIRG à sa 19ème réunion tenue en 2013, ainsi que le reste des tâches et a accepté la liste des projets à exécuter dans le cadre des mandats de l'AAO/SG et l'IIM/SG, qui feront l'objet d'un examen au titre du Point 4 de l'ordre du jour de la présente réunion.

Indicateurs de performance clé AFI, Objectifs et Suivi/Contrôle

2.7 Le Sous-groupe a examiné une proposition d'indicateurs de performance clé ainsi que les objectifs pour la région AFI. Il a été noté que l'état quantitatif de mise en oeuvre dans le domaine ATM ne pouvait pas clairement être établi faute d'informations des États et des organisations concernées. Par conséquent, on manquait d'informations pour actualiser les tableaux de bord régionaux et mondiaux de l'OACI aux fins de suivi de la performance. Toutefois, le Sous-groupe est convenu que les éléments élaborés par le Secrétariat peuvent être soumis à l'APIRG après les observations des participants de la réunion du Sous-groupe. C'est ainsi que le Sous-groupe a formulé le projet de Décision ci-après :

PROJET DE DÉCISION 20/XX: INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉ AFI, OBJECTIFS ET SUIVI

Il est décidé que les objectifs de performance clé figurant à l'Appendice 6B à la présente note de travail soient présentés à l'APIRG pour qu'il en prenne note. Le Secrétariat devra continuer à établir des objectifs appropriés pour les indicateurs de performance clé des services de navigation aérienne pour adoption par l'APIRG dès la disponibilité des données statistiques.

Résultats des sixième et septième réunions du TAG et suivi des questions découlant du groupe TAG

2.8 Le Sous-groupe a noté que le nombre de comptes rendus de situation insatisfaisants (UCR) demeurerait élevé. L'on a également noté des lacunes dans les effectifs du contrôle du trafic aérien (ATC), particulièrement dans la formation et les compétences. Par ailleurs, il a été constaté que les carences dans les installations de communication ont énormément contribué au nombre élevé des UCR. Le nombre d'incidents de proximité d'aéronefs (AIRPROX) demeure une préoccupation. Ainsi, 38 UCR sur les 88 reçus en 2014 examinés par la 7ème réunion du TAG en mars 2015 étaient des AIRPROX.

2.9 En réponse à une requête du TAG, le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF) a effectué une mission conjointe d'assistance CNS/ATM pour la fourniture des services de navigation aérienne au Nigéria (Abuja/Kano/Lagos) du 26 novembre au 4 décembre 2014. L'objet de la mission était d'aider le Nigéria à éliminer les carences identifiées dans les domaines de la navigation aérienne au niveau de la FIR Kano et dans ses FIR adjacentes en raison du nombre élevé des comptes rendus de situation insuffisants (UCR) constatés par le Groupe d'action tactique AFI (TAG) et le Groupe d'analyse des incidents ATS (AIAG).

2.10 Les premières carences constatées par les groupes TAG et AIAG comprennent les AIRPROX issus d'incident récurrents causés par la piètre qualité des communications air/sol sol/sol dans l'ACC Kano donnant lieu à divers UCR, notamment l'absence de coordination des vols et la méconnaissance de situation entre l'ACC Kano et les ACC voisins de Niamey, N'Djamena et Douala.

2.11 La mission a formulé 28 recommandations visant à régler le problème des UCR signalés par les réunions du TAG et AIAG. En outre, un plan d'action comprenant 47 activités découlant des recommandations a été établi, assorti des phases de mise en oeuvre à court, moyen et long terme. Le Directeur du Bureau régional de l'OACI de Dakar a présenté ce plan à Son Excellence le Ministre de l'Aviation du Nigéria à Abuja, qui a pris l'engagement solennel de prendre toutes les mesures nécessaires pour s'attaquer aux causes des UCR.

2.12 Le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe (ESAF) a effectué une mission en Angola en vue d'aider l'autorité règlementaire et le prestataire des services ATS à résoudre des problèmes de sécurité dans le domaine ATS, particulièrement l'absence de coordination effective du trafic entre les FIR Gaborone et Luanda et autour de la position ILDIR (18OS, 10OE). La mission et les organes ATS d'Angola sont convenus de solutions spécifiques que le Secrétariat a coordonné avec les FIR concernées (Gaborone, Johannesburg Oceanic, Luanda et Windhoek) qui sont actuellement mises en oeuvre. La mission a également abordé les questions de sécurité dans l'espace aérien terminal et a proposé des solutions à cet égard.

Modification de l'espace aérien dans la FIR Accra

2.13 Le Sous-groupe a noté les problèmes de sécurité soulevés par la 7e réunion du TAG relativement à la sectorisation de la FIR Accra, avec la question corrélative de la gestion de l'espace aérien au-dessus du Bénin et du Togo et a exhorté les parties concernées à envisager des solutions de rechange quant à la gestion de cet espace aérien. À la suite de la réunion du Sous-groupe, le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF) a convoqué une réunion des parties concernées du 13 au 15 juillet 2015 à son siège à Dakar (Sénégal) portant sur la sectorisation de la FIR Accra. Au cours de cette rencontre, il a été abordé les aspects de la sécurité liés aux appréhensions exprimées lors de la 14e réunion du sous-groupe ATM/AIM/SAR/SG. Il y a eu entre autres partage d'informations sur les évaluations de la sécurité intéressant la modification de l'espace aérien et il a été convenu d'une évaluation complémentaire portant sur ladite modification d'espace aérien à laquelle seraient associés tous les prestataires de services (la Ghana CAA, la Nigerian Airspace Management Agency (NAMA) et l'ASECNA).

2.14 Même si les questions fondamentales ont été abordées lors de la réunion susdite de juillet 2015 tenue à Dakar, le Groupe voudra peut-être exhorter les États chargés de la fourniture des services ATS à la FIR Accra à continuer à suivre les questions de sécurité nées de la sectorisation de la FIR Accra, à partager les informations disponibles à travers les mécanismes régionaux établis tels que le Groupe d'action tactique AFI (TAG) et à s'atteler à résoudre les problèmes rencontrés.

Compétences dans les services du trafic aérien

2.15 Le Sous-groupe a noté que la première réunion du Groupe d'étude des compétences ATS (ATSCSG) s'est tenue à Nairobi, Kenya, les 22 et 23 juillet 2014. Elle convenue des mesures à prendre pour mener à bien son travail, notamment la conduite d'enquêtes pour la collecte d'informations.

Élaboration et promulgation de plans de mesures d'urgence (CP)

2.16 La réunion voudra bien noter que le Secrétariat a organisé un Atelier sur les régions d'informations de vol (FIR) et l'élaboration de plans de mesures d'urgence régionaux et la coordination de la mise en œuvre pour les FIRs de l'Afrique australe et les États concernés à Gaborone, du 25 au 27 août 2015. Il a été présenté aux participants de l'atelier notamment les résultats du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) qui a relevé une grave carence concernant la Norme 2.30 de l'Annexe 11 à la Convention de Chicago relative aux plans de secours (CP). Le protocole questionnaire (PQ) relatif à cette Norme était satisfaisant à moins de 24% des États AFI.

2.17 À la lumière de ce qui précède, l'atelier visait à fournir des informations et une orientation, à faciliter la coordination des routes d'urgence (CR) qui est un principal obstacle à l'établissement des plans de mesures d'urgence, et à débiter l'élaboration d'un plan régional d'urgence. Sur les 12 États invités, 10 États ont pris part à l'atelier et ont réussi à établir et à coordonner leurs routes d'urgence (CR). Il est prévu que tous ces 10 États vont promulguer leurs plans d'urgence d'ici la fin décembre 2015. Il est en outre programmé la tenue d'un Atelier similaire destiné aux États situés dans les FIRs d'Afrique orientale, qui sera organisé du 15 au 18 décembre 2015 à Nairobi (Kenya) par le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe (ESAF).

2.18 Vu l'importance de cette rencontre, les FIRs invitées qui n'ont pas pu assister à l'atelier de Gaborone au mois d'août 2015 ont à nouveau été conviées à prendre part à l'atelier prévu à Nairobi. Il convient de noter à cet égard que si ces États ne peuvent toujours pas participer à l'atelier de Nairobi, cela aura pour effet de continuer à rendre leurs FIRs adjacentes incapables d'élaborer leurs routes d'urgence et ce fait retarderait par ailleurs l'élaboration du plan régional d'urgence. Par conséquent, le Groupe voudra bien exhorter les États invités à l'atelier de Nairobi à participer et à prendre part à des ateliers de mise en œuvre similaires qui facilitent la coordination inter-États et entre les FIRs.

Normes de séparation ATS

2.19 Il a été noté que depuis qu'il a été convenu que la séparation longitudinale de 10 minutes sera d'application au plan régional en 2003, il y a eu des exigences opérationnelles, l'introduction de la PBN, une couverture communicationnelle accrue et les technologies de surveillance (SSR, Multilateration, CPDLC/ADS-C, ADS-B, etc.) ainsi que d'autres évolutions qui justifient une réduction des minima de séparation dans certaines FIRs afin d'augmenter la capacité de l'espace aérien et pour plus d'efficacité. Par conséquent, il a été jugé nécessaire que l'APIRG élabore un projet visant à harmoniser la revue et pour la mise en œuvre des minima de séparation.

Compte rendu et enquête d'incidents ATS

2.20 Le Sous-groupe a noté que la qualité des comptes rendus d'incidents et des carences dans la région AFI est médiocre. Il y a par exemple des zones où le Programme Alimentaire Mondial (PAM) a signalé plusieurs incidents en une année, inclus des AIRPROX, là où des autres compagnies aériennes évoluant dans la même zone n'avaient signalé aucun incident. Il a été noté que le groupe TAG a accepté de contribuer à l'amélioration de la qualité des comptes rendus en rendant plus convivial le formulaire de compte rendu d'incidents ATS pour les équipages de vol et en le rendant disponible sous forme électronique. La réunion a été informée que l'IFALPA collabore actuellement avec les exploitants en vue d'améliorer la qualité des comptes rendus d'incidents et des carences.

2.21 Le Sous-groupe a également noté que la qualité des rapports d'enquête, les recommandations et la suite à donner par les États traduisaient un manque de formation. Il y a également une apparente réticence à partager les rapports de peur de l'impact que ces rapports pourraient avoir sur l'organisation ou l'État concerné. Les progrès lents observés dans l'instauration d'une "juste culture" continue d'être un facteur critique qui influe négativement sur les comptes rendus d'incidents. Il a été noté que même si cette question est bien exposée dans le cadre de la gestion de la sécurité (SSP/SMS), il faudra encore beaucoup de temps à nombre d'États pour mettre en place et faire fonctionner les mécanismes de gestion de la sécurité prévus à l'Annexe 19 à la Convention de Chicago. En outre, en raison d'autres défis plus urgents, le Plan AFI a établi à plus de 60% la mise en œuvre effective des éléments critiques de supervision de la sécurité comme un point à partir duquel il faudrait porter plus d'attention sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité ((SSP). Par conséquent, il faudrait persévérer dans les efforts pour trouver des solutions idoines à des problèmes spécifiques tels que la piètre qualité des comptes rendus d'incidents et la formation dans le domaine des enquêtes d'incidents.

2.22 Le Sous-groupe a noté avec satisfaction que lors de la 7ème réunion du groupe TAG AFI tenue en mars 2015, la US Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis a offert d'aider la région AFI à former des fonctionnaires chargés des enquêtes d'incidents ATS afin d'appuyer les efforts tendant à mieux comprendre ces incidents et trouver des solutions idoines pour les réduire. Le Secrétariat assurera le suivi auprès de la FAA pour cette offre.

Amélioration du réseau des routes ATS

2.23 Le Sous-groupe a noté que le groupe de travail PRND avait terminé sa principale tâche, à savoir améliorer sensiblement le réseau des routes. À cet égard, l'APIRG voudra bien noter qu'en se servant de la PBN comme facilitateur, on a pu réaliser ce qui suit :

- a) Les longueurs de routes ATS AFI ont été réduites d'environ 4797 milles nautiques. Pour permettre aux usagers de tirer assez tôt des avantages, les États et les prestataires des services de navigation aérienne ont rendu les routes disponibles en utilisant des indicatifs de routes intérieures en attendant l'approbation formelle de ces routes par le Président du Conseil de l'OACI.
- b) Avec les flottes actuelles des aéronefs qui empruntent le réseau, la réduction des trajectoires indiquée ci-dessus représente une réduction estimée à 144 millions de tonnes métriques des émissions de CO₂.
- c) Une très grande flexibilité dans la planification des vols est possible sur les vols long courrier pour permettre des changements de voies latérales selon les conditions météorologiques (notamment les vents), d'où plus d'avantages du point de vue de l'exploitation.

- d) Cinquante-huit (58) voies/routes iFLEX ont été créées pour permettre d'accéder à la zone de routes aléatoires de l'Océan Indien, ce qui procure également des avantages opérationnels considérables.
- e) Dans certains cas, le PRND a créé des routes pour renforcer la sécurité. Les routes unidirectionnelles entre Gaborone et Luanda qui remplacent la route UG853 dans ce secteur constituent un exemple typique.

2.24 Le reste des tâches dans l'élaboration des routes ATS à être examiner en fonction de la nouvelle méthodologie de travail d'APIRG serait essentiellement la coordination de la mise en œuvre, l'entretien du système des routes ainsi que faciliter des concepts d'une navigation plus flexible dans le cadre des ASBU B0-FRTO.

2.25 Il y a eu des appréhensions quant aux problèmes de sécurité qui seraient survenus lors de l'amélioration du réseau des routes. Dans certains cas, les améliorations aux réseaux des routes auraient pu entraîner une énorme pression sur les contrôleurs de la circulation aérienne. Le Sous-groupe reconnaît que même s'il faut procéder à des évaluations de la sécurité pour tout changement apporté aux routes ou à l'espace aérien tel que le prescrivent les diverses dispositions de l'OACI (Annexe 11, Annexe 19, Doc 4444, etc.), il importe également que les usagers fassent leurs demandes de routes en s'appuyant sur les mécanismes régionaux pour l'élaboration de routes pour laisser le temps nécessaire au respect des exigences telles que des évaluations de sécurité à effectuer en ayant à l'esprit la nécessité d'une coordination effective entre les FIRs.

Plans de vol manquants (FPL)

2.26 Le Sous-groupe est convenu que le problème des plans de vol manquants mérite toujours d'être résolu et cette question a fait l'objet d'un examen attentif. L'aspect de sécurité des équipages de vol et des contrôleurs a été souligné. Il y a eu un rappel de la Conclusion 19/23 d'APIRG : *Résolution de la question des plans de vol manquants* et d'autres recommandations. Il a été noté que même que certains prestataires des services de navigation aérienne ont fait des t d'améliorations encourageantes suite aux initiatives prises, beaucoup de recommandations ne sont toujours pas mises en œuvre par les États et prestataires des services de navigation aérienne de la région AFI. Il a été également noté que la plupart des problèmes des plans de vol manquants concernent les aspects opérationnels (par exemple la formation du personnel) comparés aux carences en matière d'équipements ou d'infrastructures. Le Sous-groupe est convenu qu'il faudrait déployer davantage d'efforts en s'appuyant sur un mécanisme de la nouvelle structure d'APIRG et sur le Secrétariat pour consolider toutes les conclusions et recommandations adoptées par des diverses forums afin que toutes les parties prenantes intéressées puissent les mettre en œuvre.

Mise en oeuvre de l'ADS-C/CPDLC

2.27 La 14e réunion du sous-groupe ATM/AIM/SAR/SG a noté que 13 prestataires des services de navigation aérienne (ANSP) de la région avaient mis en œuvre les systèmes ADS-C/CPDLC et 9 étaient à une étape avancée. Le Sous-groupe a également reconnu la nécessité d'un contrôle de la performance de ces systèmes pour assurer la sécurité; et à cet égard, il a rappelé la Conclusion 19/30 d'APIRG sur la création d'une agence centrale de compte rendu et de contrôle de la liaison des données (DL/CMRA). La réunion a reconnu des appréhensions bien-fondé des usagers quant à l'incidence éventuelle de la création de la DL/CMRA et a confié l'examen de cette question, inclus des propositions des usagers au sous-groupe CNS d'APIRG.

2.28 Le Sous-groupe a noté que le Document mondial de la liaison des données opérationnelles (GOLD) a été actualisé et il est convenu de l'entrée en vigueur de ces mises à jour en attendant l'achèvement d'un manuel que l'OACI rédige en ce moment destiné à remplacer le document GOLD. L'Afrique du Sud, gardienne du document GOLD pour la région AFI a été invitée à désigner un autre point focal en remplacement de l'ancien.

Recherches et Sauvetage (SAR)

2.29 Le Sous-groupe a constaté qu'il y a eu peu de progrès accomplis dans le domaine SAR. La conclusion d'accords SAR continue d'être un énorme défi à relever. La réunion a estimé que le format des accords pourrait constituer une partie du problème dépendant des niveaux auxquels les accords devraient être signés. Tout en reconnaissant les bienfaits d'avoir des accords de haut niveau, la réunion a reconnu le mérite de conclure (pour certains aspects) à un niveau inférieur afin de faciliter la coopération au niveau de l'exploitation, notamment la coordination des initiatives SAR sans ingérence politique. Les États ont été invités à fournir des informations à jour sur l'état de mise en œuvre dans le domaine, tel que demandé. C'est ainsi que le projet de Conclusion ci-dessous a été formulé :

PROJET DE CONCLUSION 20/XX: COMPTE RENDU DES PROGRÈS ACCOMPLIS DANS LA MISE EN OEUVRE

Il est conclu

Que pour faciliter une identification claire des problèmes/défis et permettre que le soutien à la mise en œuvre devienne une priorité, il soit instamment demandé aux États de fournir les informations sur l'état de mise en œuvre dans divers domaines suivant la demande du Secrétariat et en particulier pour donner suite aux enquêtes à ce sujet.

(Note: Même si ce projet de Conclusion a été formulé lors de l'examen des questions SAR, il est destiné à s'appliquer à tous les domaines de la navigation aérienne).

Carences dans le domaine de la navigation aérienne

2.30 Le Sous-groupe a noté que les comptes rendus sur les incidents ATS demeuraient un défi. Le Groupe se rappellera qu'à sa 17^{ème} réunion, il était convenu aux termes de la Conclusion 17/100 sur l'élaboration d'un Web AFI de la base de données sur les carences dans le domaine de la navigation aérienne, afin d'accélérer la création de la base de données AFI sur les carences dans le domaine de la navigation aérienne (AANDD). Toutefois, à sa 18^{ème} réunion tenue à Kampala (Ouganda) du 27 au 30 mars 2012, le Groupe a reçu des informations sur l'initiative du siège de l'OACI qui a mis au point un système prototype de gestion des carences dans le domaine de la navigation aérienne à l'échelle mondiale, et qui a été intégré au système de compte rendu et d'analyse des tendances en matière de sécurité (iSTARS).

2.31 La base de données sur la plate-forme iSTARS était destinée à centraliser la collecte et la gestion (y compris les analyses) des données et les informations sur les carences dans le domaine de la navigation aérienne. C'est ainsi que le Groupe a adopté la Conclusion 18/61 sur la base des données unique et centralisée des carences dans le domaine de la navigation aérienne, et a invité les États et les organisations internationales à mettre le système à l'essai et à donner une rétroaction aux bureaux régionaux WACAF et ESAF de l'OACI.

2.32 Le Groupe voudra bien noter que non seulement le nombre des comptes rendus des carences demeure faible, mais aussi la fonctionnalité du système basé sur iSTARS n'a pas été probante. Par ailleurs, les systèmes régionaux (le groupe EUR de planification de la navigation aérienne (EANPG), CAR/SAM le groupe régional de planification et de mise en œuvre (GREPECAS) et le groupe régional de planification et de mise en œuvre pour le Moyen-Orient (MIDANPIRG) ont vécu de meilleures expériences. À cet égard, le Groupe voudra bien convenir de la reprise des travaux pour réactiver l'AANDD, avec objectif de disposer d'un système doté de fonctionnalités capables de résoudre les problèmes particuliers que connaît actuellement la région AFI, et à cet égard à adopter la Conclusion ci-après :

**CONCLUSION 20/XX BASE DE DONNÉES INFORMATISÉE AFI SUR LES CARENCES
NAVIGATION AÉRIENNE (AANDD)**

Il est conclu que :

Pour faciliter l'atteinte des objectifs de compte rendu et d'élimination des carences dans la Région AFI, de demander au Secrétariat des prendre toutes dispositions utiles pour réactiver la base de données informatisée AFI sur les carences de navigation aérienne (AANDD).

Autres activités de mise en œuvre

2.33 *Séminaire AFI sur la Coordination et la Coopération Civile/Militaire* : Un séminaire AFI sur la Coordination et la Coopération Civile/Militaire s'est tenu à L'École Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile (EAMAC) à Niamey, Niger du 26 au 28 mai 2015. Ce séminaire a été organisé conformément à une recommandation de la 14ème réunion du Plan AFI, à la suite de la campagne mondiale de coopération civile/militaire recommandée par le Forum mondial sur la gestion du trafic aérien au sujet de la coopération civile/militaire (Montréal, octobre 2009).

2.34 Ce séminaire, qui a vu la participation de 105 délégués de 25 États et d'une organisation, a été ouvert par M. Raymond Benjamin, ancien Secrétaire général de l'OACI. Dans son allocution liminaire, M. Benjamin a notamment souligné l'importance d'une étroite coopération et coordination civile/militaire en matière d'optimisation de l'espace aérien et pour des recherches et sauvetage efficaces. Il a en outre loué les initiatives mondiales prises pour s'attaquer aux problèmes de ce genre suite aux incidents de MH370 et MH17 survenus en 2014.

2.35 *Sécurité de l'espace aérien du Soudan du sud* : Le Groupe est invité à noter que suite aux missions du Bureau OACI ESAF au Soudan du sud et aux appréhensions des usagers quant au faible niveau de sécurité dans la fourniture des services ATS au Soudan du sud, le Bureau ESAF avec l'appui du siège de l'OACI a exhorté les autorités sud-soudanaises à résoudre les multiples problèmes d'ordre institutionnel et opérationnel que rencontre cet État.

2.36 Le Groupe voudra bien noter qu'étant donné que l'espace aérien au-dessus du Soudan du sud relève de la FIR Khartoum, sauf dans les zones terminales, les services ATS dans l'espace aérien ainsi que les services de soutien tels que les installations de communication et l'assistance météorologique sont assurés par le Soudan. À cet égard, l'une des multiples initiatives de l'OACI tendant à aider le Soudan du sud à s'acquitter de ses obligations en vertu de la Convention de Chicago consiste à faciliter la coordination entre les deux États. La réunion voudra bien noter toutefois que les problèmes de sécurité dans l'espace aérien du Soudan du sud sont critiques et les progrès pour y remédier sont lents. Par conséquent, la réunion est invitée à adopter la Conclusion ci-après :

**CONCLUSION 20/XX RÉOLUTION DES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ DANS L'ESPACE
AÉRIEN AU-DESSUS DU SOUDAN DU SUD**

Il est conclu que:

- a) D'exhorter les autorités du Soudan du sud à prendre de toute urgence les mesures nécessaires pour remédier aux problèmes de sécurité identifiés par les usagers et l'OACI;**
- b) Que l'OACI poursuive ses contacts à un haut niveau avec les Autorités du Soudan du sud afin de rendre plus efficace l'assistance fournie; et**
- c) Qu'il soit instamment demandé aux États et organisations partenaires du Soudan du sud qui apportent un appui à cet État de travailler en étroite collaboration avec l'OACI afin de coordonner leurs efforts collectifs pour plus d'efficacité.**

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La Réunion est invitée à :

- (a) Noter les informations contenues dans la présente Note de travail; et à
- (b) Faire siens les projets de Conclusions et Décisions de la 14ème réunion du Sous-groupe ATM/AIM/SAR/SG.
