



**Vingt-et-unième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG 21)
(Nairobi, Kenya, 9-11 octobre 2017)**

**Point 5 de l'ordre du jour : Carences de Navigation Aérienne dans la Région AFI
Initiative de l'Industrie et Autres Problèmes relatifs à la Navigation Aérienne**

**Rapport sur la 14^{ième} Réunion du Groupe d'Analyse des Incidents des Services de la
Circulation Aérienne (AIAG)**

(Note présentée par l'Association Internationale des Transporteurs Aériens - IATA)

RESUME

Cette note d'information présente les commentaires de la 14^{ème} réunion du Groupe d'analyse d'incident ATS (AIAG) tenue à Johannesburg, en Afrique du Sud, du 1er au 2 mars 2017.

La 14^{ième} réunion de l'AIAG avait analysé 87 incidents AFI qui ont eu lieu durant la période allant de janvier à décembre 2016. L'analyse des événements identifiés avait examiné les rapports de sécurité aérienne (ASRs) ainsi que les commentaires d'enquête reçus des autorités compétentes. Le mauvais taux des retours reçus (55%) sur les événements avait un impact direct sur le nombre d'événements où l'analyse n'a pas été concluante ou des causes et des faits contributifs n'ont pas été déterminés.

58 des 87 incidents analysés ont été classés comme AIRPROX avec 66% d'entre eux ayant eu un risque élevé de collision.

La dépendance élevée au TCAS est préoccupante pour identifier et résoudre les potentiels événements d'AIRPROX dans la région AFI. 49% de tous les incidents d'AIRPROX se sont appuyés sur TCAS TA pour restaurer rapidement la réduction de séparation; tandis que TCAS RA était un catalyseur pour la résolution tardive de la réduction de séparation dans 59% des événements.

D'autres préoccupations représente 20% des moyens indéterminés pour une résolution tardive de perte de séparation ce qui impliquait une forte dépendance envers la providence pour éviter l'AIRPROX.

Les cinq principaux facteurs contributifs d'AIRPROX pour la période 2016 étaient l'organisation de l'espace aérien/ les procédures ATC, les communications mobiles, les facteurs humains, manque de discipline des équipages et les limites du système. Il convient de noter que les facteurs humains et les limites du système sont deux nouveaux facteurs contributifs qui n'ont pas été identifiés lors des réunions antérieures.

REFERENCE: Doc 9930 Rapport de la Réunion Spéciale Navigation Aérienne Afrique – Océan Indien (AFI)

Objective Stratégique connexe de l'OACI

Cette note de travail est en rapport avec l'objective stratégique suivante:

- **Sécurité:** Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale.

1. INTRODUCTION

1.1 Le Groupe d'analyse des incidents ATS (AIAG) fournit un forum à diverses organisations de l'aviation pour examiner les incidents signalés dans la région et formuler des recommandations pour prévenir contre leur reprise.

1.2 Les principaux membres d'AIAG sont IATA, OACI, IFALPA et IFATCA; mais le groupe est ouvert à tous les fournisseurs de services de navigation aérienne/Autorités de l'aviation civile et les compagnies aériennes opérant dans la région AFI.

1.3 Les principales tâches d'AIAG sont :

- Évaluer les incidents par type, c'est-à-dire AIRPROX, procédure et moyen selon la définition de l'OACI et établissez le degré de risque dans la mesure du possible.
- Identifier les causes primaires, contributives et recommander des mesures correctives appropriées.
- Dans le contexte de deux tâches précédentes citées ci-dessus, élaborer des rapports à soumettre aux groupes de planification régionale de l'OACI, aux compagnies aériennes membres de l'IATA, à d'autres utilisateurs de l'espace aérien, aux États ou d'autres fournisseurs des services de la circulation aérienne concernés dans l'optique d'adresser les causes sous-jacentes ou les tendances majeures.
- Déterminer dans quelle mesure l'IFBP a joué un rôle déterminant dans l'identification et/ou la résolution des conflits et faire des recommandations appropriées susceptibles d'améliorer l'efficacité de la procédure (IFBP).
- Déterminer dans quelle mesure TCAS (ACAS) a contribué à identifier et/ou à résoudre des conflits et ainsi formuler des recommandations appropriées susceptibles d'améliorer l'efficacité de la procédure.
- Élaborer des analyses statistiques mettant en évidence les tendances, notamment par période, par cause et par FIR/Unité ATS.

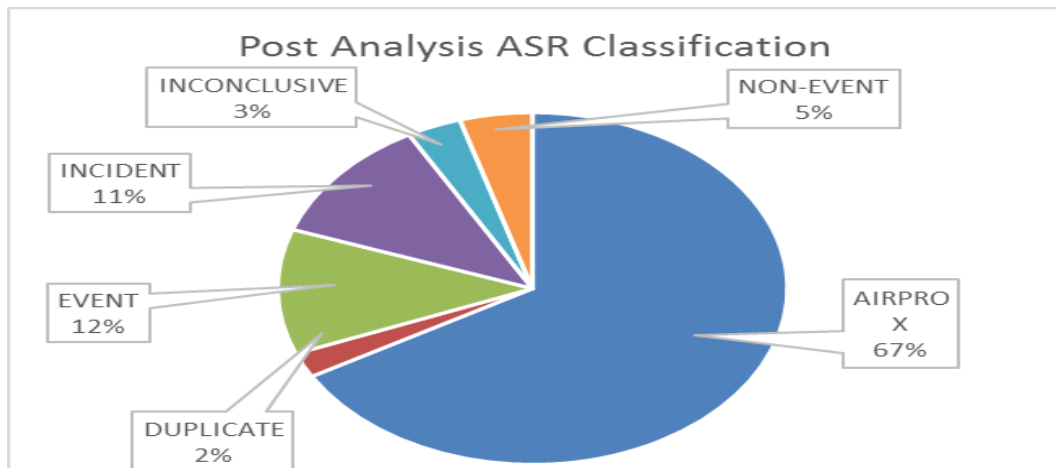
1.4 La 14^{ième} réunion de l'AIAG a réuni 89 participants de 39 organisations.

1.5 La réunion a été effectuée conformément aux termes de référence, à la méthodologie et aux tableaux de classification de l'AIAG

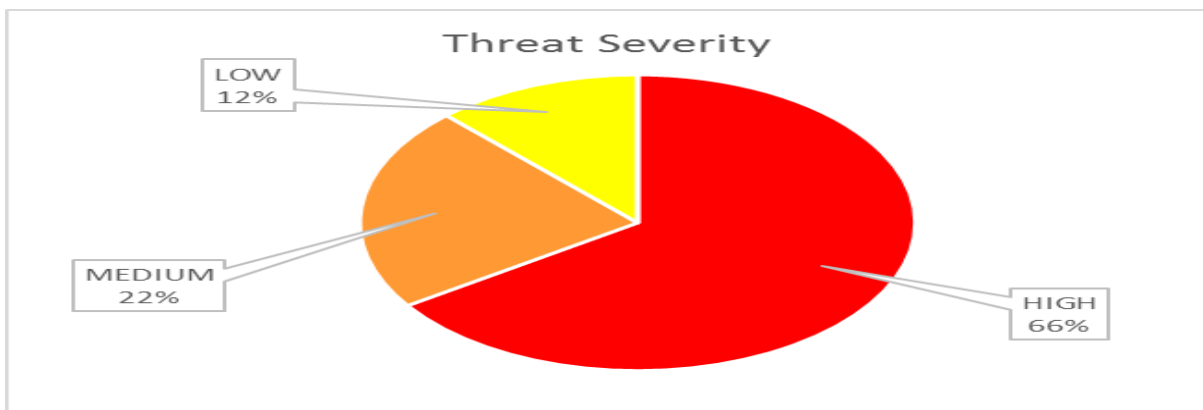
2. DISCUSSION

2.1 La 14^{ième} réunion d'AIAG a analysé au total 87 rapports qui ont été soumis par les compagnies aériennes et les ANSPs. Sur les 87 rapports de sécurité aérienne (ASRs) analysés;

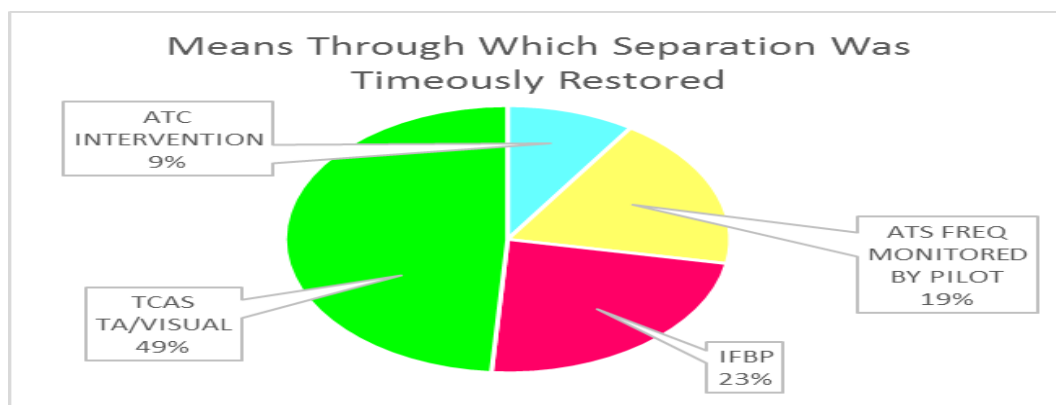
- 15 rapports ont été déterminés non constitutif d'incidents (événements et non-événements)
- des rapports n'étaient pas concluants
- 2 étaient des doublons
- 10 étaient des incidents ATS et
- 58 étaient des AIRPROX.



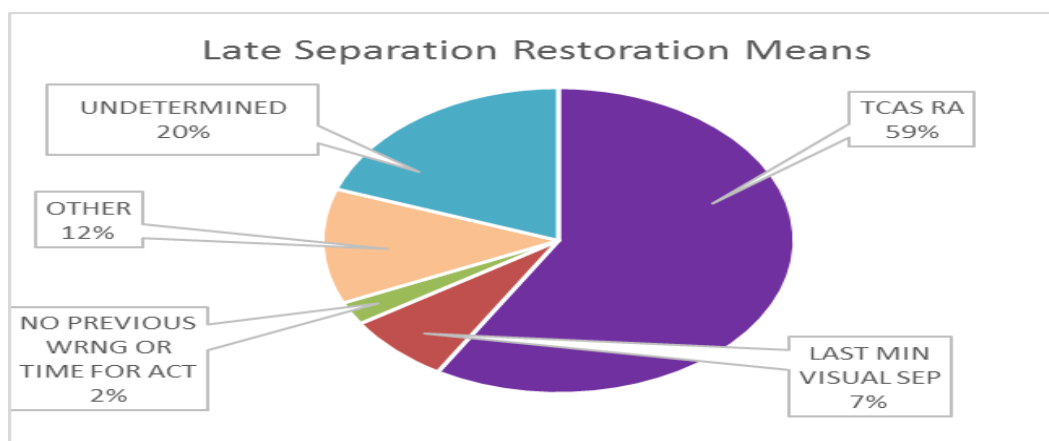
- 2.2 parmi les rapports classés comme AIRPROX;
- 38 ont été classés comme incident à haut risque
 - 13 à risque moyen et
 - 7 à faible risque faible ou indéterminé.



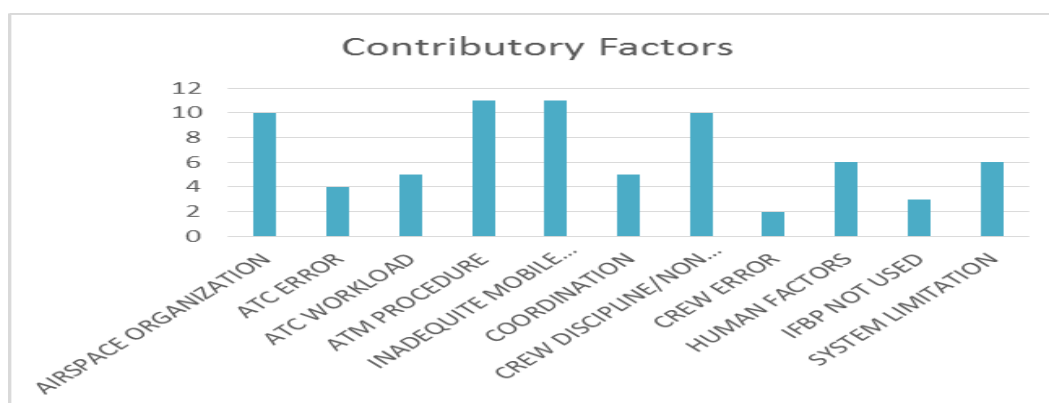
- 2.3 Lorsque la séparation a été compromise, il a été constaté que la restauration à temps de la perte de séparation a été rétablie par l'une des combinaisons suivantes :
- 4 Intervention des contrôleurs
 - Supervision de la fréquence ATS par le pilote 8 fois
 - Application de l'IFBP 10 fois et
 - TCAS TA/Visual 21 fois



2.4 Lorsque la restauration rapide de la perte de séparation n'a pas eu lieu ou n'a pas été efficace, une collision a été évitée par TCAS RA dans 24 cas. Il y avait 3 cas où la séparation visuelle de dernière minute a été utilisée et 5 cas où une action d'évitement a été prise par l'équipage. Dans 1 cas, il n'y avait aucun avertissement préalable ni temps d'action, et 8 cas où le moyen de restauration était indéterminé. Ceci est particulièrement préoccupant car cela implique que l'évitement de la collision était par la providence.

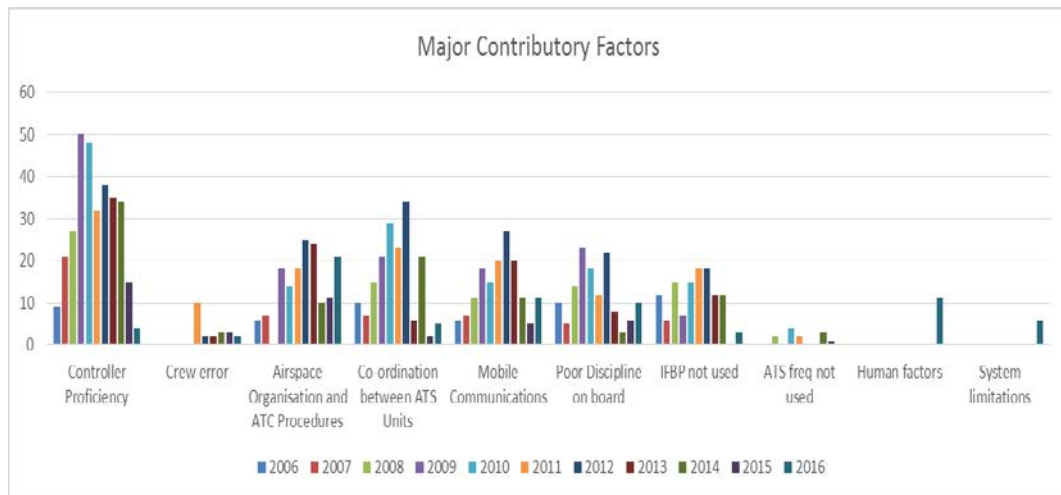


2.5 Les communications mobiles inadéquates, les procédures ATM insuffisantes ont été les facteurs les plus importants en 2016 ainsi que l'organisation de l'espace aérien (classification) et le manque de discipline des équipages/la non-conformité, constituaient en second lieu les autres facteurs contributeurs aux événements d'AIRPROX.

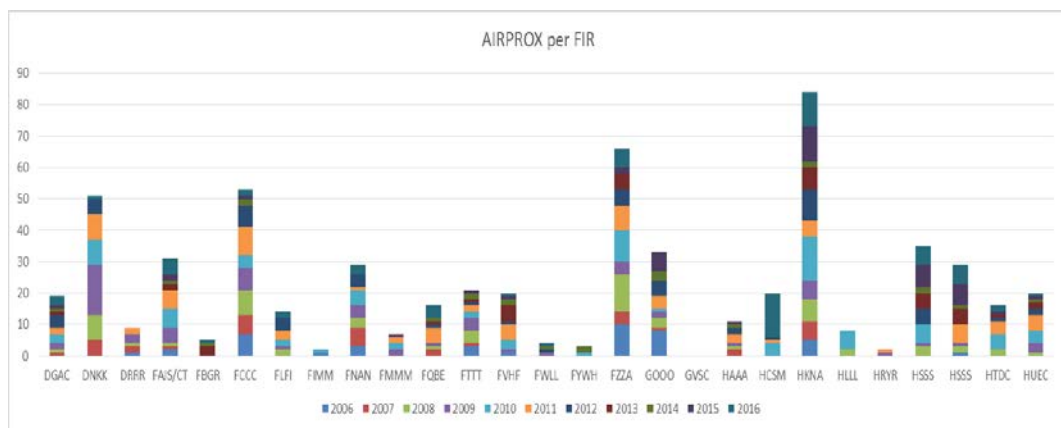


2.6 Sur les 87 incidents notifiés, les ANSPs concernés ont fourni seulement 48 retours au moment de la compilation des données de la réunion. Le taux de retour des informations pour l'année 2016 était de 55% pour la région AFI. Le manque de retours des États est la principale cause de résultats d'analyse indéterminés et non concluants et montre une attitude préoccupante pour l'amélioration de la sécurité.

2.7 L'analyse des facteurs contributifs montre l'émergence de deux nouveaux facteurs, ceux relatifs aux ressources humaines et aux limitations du système. Bien que la contribution relative aux aptitudes des contrôleurs et à la coordination entre les unités ATS ait diminué. L'organisation de l'espace aérien et les procédures ATC ainsi que les communications mobiles ont augmenté à partir d'une base déjà élevée, ce qui est très préoccupant.



2.8 Les cinq principales FIRs contributeurs en 2016 étaient la Somalie (14), le Kenya (11), le Soudan (6), le Soudan du Sud (6) et la RDC (6).



3. ACTION

3.1 La réunion est invitée à prendre note du contenu de cette note de travail.

-FIN-