



ICAO

**Vingt-Deuxième Réunion du Groupe Regional Afrique-Océan Indien de Planification et de Mise
En Œuvre (APIRG/22),
(Accra, Ghana, du 29 juillet au 02 août 2019)**

Point 4 : Autres questions de la navigation aérienne

**PLANIFICATION ET MISE EN ŒUVRE DANS L'ESPACE AERIEN OCEANIQUE
DELEGUE PAR L'OACI**

(Note présentée par IATA)

SOMMAIRE
<p>Cette note de travail évoque la nécessité d'une approche harmonisée de l'administration, de la planification et de la mise en œuvre de l'ATM, du CNS et du SAR dans les FIR océaniques ainsi que à travers plusieurs régions de l'OACI.</p>
RÉFÉRENCE(S):
<p>Objectifs stratégiques: A: Sécurité ; B : Capacité et efficacité de la navigation aérienne, D : Développement économique du transport aérien ; E : Protection de l'environnement</p>

1. INTRODUCTION

1.1 L'espace aérien en haute mer entourant le continent africain est délégué à un certain nombre de pays africains.

1.2 Cet espace aérien délégué n'est souverain pour aucun État et ne devrait donc pas être affecté par des facteurs sociaux, politiques ou économiques affectant l'État qui assure la fourniture des services de la circulation aérienne au-dessus de cet portion d'espace.

1.3 À l'ouest, ces FIRs océaniques sont coordonnées par le groupe informel de l'OACI, SAT , qui rassemble non seulement la région AFI, mais également l'Amérique du Sud (SAM), Régions d'Amérique centrale (CAM) et la région (NAT).

1.4 À l'Est, aucun groupe officiel ou informel de l'OACI ne coordonne ces FIRs. Toutefois, une coordination partielle a été facilitée à travers (INSPIRE) et (ASIOACG). De plus, les groupes informels ASPAC tels que BOBASIO ont assuré une coordination partielle.

1.5 En 2017, l'OACI a facilité une réunion de coordination régionale invitant les participants des groupes INSPIRE, ASIOACG, BOBASIO et BIMT (Bangladesh, Inde, Myanmar, Thaïlande) à se pencher sur les défis communs aux 3 régions de l'OACI (AFI, MID et ASPAC).

2. DÉBAT

2.1 Les FIRs constituant l'espace aérien océanique mondial relèvent de la responsabilité de la planification et de la mise en œuvre de plusieurs PIRG de l'OACI et, et par conséquent ,elle sont

soumises à divers processus administratifs, principes de gestion du trafic aérien, déploiement d'infrastructures, recherche et sauvetage ainsi que dispositions en cas d'urgence.

2.2 De plus, les différentes régions ont leurs propres stratégies de mise en œuvre de l'ATM et du CNS, qui ne sont ni harmonisées ni alignées et avec des délais très variables.

2.3 Étant donné que ces espaces aériens sont tous gérés suivant le même principe, il est donc prévu que les opérations ATM, l'infrastructure, les activités de recherche et de sauvetage, ainsi que la planification et la mise en œuvre des mesures d'urgence soient harmonisés.

2.4 Les niveaux des services de la circulation aérienne, les normes de séparation, les déploiements technologiques (actuels et futurs) ainsi que les procédures de recherche et de sauvetage et les procédures en cas d'urgence ne sont toutefois ni coordonnés ni harmonisés.

2.5 Cela conduit à des opérations inefficaces et, dans certains cas, à des problèmes de sécurité dans l'espace aérien océanique, en particulier dans le corridor EUR / SAM et dans l'océan Indien, où les vols sont soumis à des restrictions de niveau en raison de procédures et de déploiements technologiques non alignés, ainsi que d'un manque de coordination efficace.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Prendre note du contenu de cette note de travail,
- b) Examiner comment les espaces aériens océaniques peuvent être officiellement coordonnés et harmonisés:
 - i. À travers les FIRs océaniques AFI Et
 - ii. Interrégional

-----FIN-----