



# ICAO

**Vingt-Deuxième Réunion du Groupe Régional AFI de Planification et de Mise en Œuvre  
(APIRG/22)  
(Accra, Ghana, 29 Juillet – 2 août 2019)**

**Point 4.5 de l'ordre du jour : Activités régionales et interrégionales**

**PROGRÈS DES OPÉRATIONS SANS DISCONTINUITÉ DE L'ESPACE AÉRIEN  
SUPÉRIEUR DE LA COMMUNAUTÉ D'AFRIQUE DE L'EST (CAE)**

*(Note présentée par le KENYA)*

<b>SOMMAIRE</b>
<p>La présente note de travail fait le point sur l'initiative en cours au sein de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) en ce qui concerne la gestion de l'espace aérien supérieur au-dessus des États partenaires. La mise en œuvre d'opérations sans interruption dans l'espace aérien supérieur est le résultat d'une étude réussie qui a porté sur les questions liées à la mise en place d'un système d'espace aérien supérieur tel que décrit dans le traité sur la CAE, afin de garantir un niveau élevé de sécurité et des avantages en termes de capacité, d'efficacité et de performance dans la Région CAE. La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.</p>
<p><b>REFERENCE(S):</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'équipe de projet. Etude de suivi sur l'UFIR de l'EAC</li> <li>2. Plan de mise en œuvre des opérations sans interruption de l'espace aérien supérieur de la CAE</li> <li>3. Réglementation harmonisée de la CAE</li> <li>4. Stratégie de mise en œuvre des ASBU de l'OACI</li> <li>5. Rapports APIRG / 19/20/21;</li> </ol>
<p><b>Objectifs stratégiques de l'OACI :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Améliorer la sécurité de l'aviation civile mondiale</li> <li>2. Augmenter la capacité et améliorer l'efficacité du système mondial de l'aviation civile</li> <li>3. Réduire au minimum les effets environnementaux négatifs des activités de l'aviation civile</li> </ol>

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'objectif général de la CAE est de renforcer la coopération dans l'intérêt mutuel des États partenaires;

- a) Le traité est signé le 30 novembre 1999 et est entré en vigueur le 7 juillet 2000. (3 États partenaires à l'origine, Kenya, Ouganda et Tanzanie). Le Burundi et le Rwanda ont adhéré au Traité de la CAE en juin 2007 et sont devenus membres à part entière à partir de juillet 2007. La République du Soudan du Sud a été officiellement admise en 2016.
- b) Le traité définit un système global de coopération entre les États partenaires en matière :
  - du Commerce
  - d'investissement,

- de développement industriel,
- **d'infrastructure et services entre autres**

Traité de la CAE, chapitre 15; La coopération dans le domaine des infrastructures et des services. L'article 92 (Aviation civile et transport aérien civil) impose la mise en place d'un **système unifié de contrôle de la zone supérieure**.

- a) Une feuille de route en vue de la création d'une Région supérieure d'information de vol (UFIR) de la CAE contrôlée par un centre de contrôle de zone supérieure (UACC) a été élaborée. L'USTDA a financé une étude de faisabilité pour le projet UFIR de l'EAC, qui comprenait la participation de la FAA. L'étude de faisabilité a été réalisée par DORS Incorporated et son rapport final a été présenté en mars 2009.
- b) L'élargissement de la CAE au Burundi et au Rwanda, et la nécessité d'évaluer la durabilité de l'espace aérien inférieur tout en gardant le même rythme que les avancées technologiques, a obligé la CAE à entreprendre une étude complémentaire qui a été conclue et adoptée pour une mise en œuvre en janvier 2016.
- c) L'étude suivante a recommandé des opérations transparentes au sein de la CAE, les États partenaires conservant leur propre structure FIR. La transparence sera assurée grâce à l'utilisation de l'infrastructure et des systèmes ATM existants et prévus de manière interopérable, sans qu'il soit nécessaire de créer un seul et unique système unifié à grande échelle pour le centre de contrôle de la zone supérieure.

## 2. ANALYSE

2.1 L'étude de faisabilité de l'USTDA comprenait la création d'un seul bloc d'espace aérien supérieur (espace supérieur à FL 245) au-dessus de la Tanzanie, du Kenya et de l'Ouganda, opérant à partir d'un centre de contrôle régional, et recommandait 3 secteurs.

2.2 L'étude n'est pas assez concluante dans les domaines liés aux questions ;

- Juridiques
- CNS
- ATM
- AIS / AIM
- RH
- Finances
- Absence de considération pour la durabilité de l'espace aérien inférieur (inférieur au FL 245)
- Impacts des nouvelles technologies permettant des opérations ATM transparentes.

2.3 L'étude de suivi, ainsi que les statistiques du volume de trafic réel sur quatorze (14) jours consécutifs ont indiqué que l'espace aérien supérieur (au-dessus du FL 245) du Kenya, de la Tanzanie et de l'Ouganda avait plus de trafic que l'espace aérien inférieur (inférieur au FL 245). Dans le cas du Burundi et du Rwanda, l'espace aérien inférieur avait plus de trafic par rapport à l'espace aérien supérieur.

2.4 Sur la base des données collectées, des projections de trafic aérien et des investissements réalisés dans les États partenaires pour permettre le passage du bloc 0 de l'ASBU de l'OACI au bloc 1, l'équipe de projet a repensé l'espace aérien permettant des opérations sans interruption. Il est envisagé de partager les systèmes CNS / ATM au sein des États partenaires dans les différents centres de contrôle de manière coopérative et péripératoire.

## 2.5 Plan de mise en œuvre

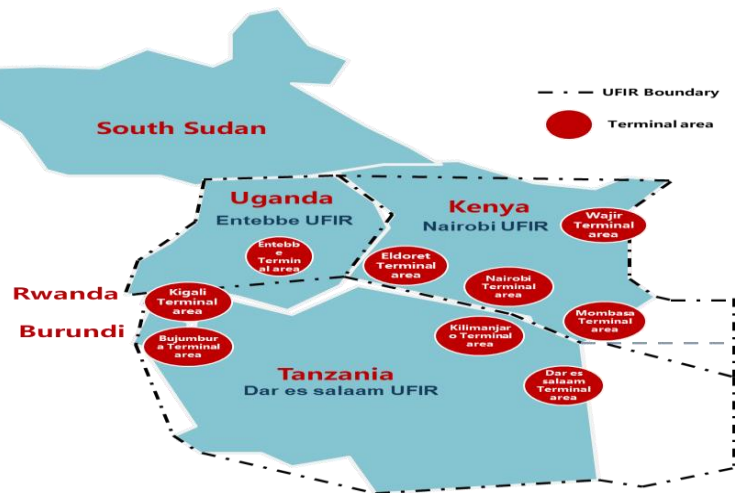
- Permettre l'interopérabilité et la transparence des services de navigation aérienne
- Amélioration des activités de collaboration dans la fourniture de services de navigation aérienne
- Mise en place / développement de bases de données d'information aéronautique nationales
- Développement et mise en service de la base de données régionale centralisée d'informations aéronautiques
- Renforcement de la sûreté et de la sécurité
- Amélioration de la formation, de la recherche et du développement
- Mise en œuvre d'une surveillance de la sécurité harmonisée
- Assurer la maintenance efficace des installations CNS / ATM / AIM
- Assurer la fourniture de systèmes fiables d'alimentation et de protection.
- Etablir un cadre politique, juridique et réglementaire indispensable aux niveaux régional et national pour des opérations sans interruption
- Établir un cadre de coordination régional
- Gérer les risques identifiés du projet
- Mise en place d'un système de gestion transparente de l'espace aérien supérieur de l'EAC
- Mise en place d'un suivi et d'une évaluation annuels de la performance sans discontinuité ;

## 2.6 Les objectifs suivants ont été atteints pour permettre des progrès dans la mise en œuvre :

- Domestication de la réglementation harmonisée, y compris la révision pour assurer la continuité des opérations
- Harmonisation de MANSOPS
- Développement d'un modèle de LoP pour les ACC
- Développement de la base de données nationale AIM
- Élaboration d'un protocole d'accord pour la mise en opération d'un espace aérien sans discontinuité
- Développement d'un plan de mise en œuvre sur 5 ans
- Cadre d'utilisation des ressources SAR entre États.

2.7 Des progrès supplémentaires dans la mise en œuvre sont attendus au cours de l'intégration du système, l'un des éléments clés du plan étant l'utilisation de codes SSR communs dans l'espace aérien supérieure sans discontinuité.

## 2.8 ESPACE AERIEN SUPERIEURE SANS DISCONTINUITÉ DE LA CAE



### 3 SUITE A DONNER

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note du développement et des progrès réalisés en Afrique de l'Est en ce qui concerne la gestion transparente de l'espace aérien.

-FIN-