



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 4.5 : 4.5. Activités régionales et interrégionales

GRUPE D'ANALYSE DES INCIDENTS DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE (AIAG 16)

(Note présentée par IATA)

SOMMAIRE
<p>Cette note de travail fournit des informations sur les résultats de la seizième réunion du groupe d'analyse des incidents des service de la circulation aérienne (ATS) pour l'Afrique et l'océan Indien (AFI). La réunion de l'AIAG16 a examiné les AIRPROX et les rapports de sécurités de sécurités (ASR) signalés par les Compagnies aériennes et les ANSPs entre le 1er janvier et 31 décembre 2018. La 16ème réunion de l'AIAG a eu lieu à Johannesburg les 6 et 7 mars 2019. Le rapport complet de l'AIAG16 est joint à la présente note de travail Appendix A.</p>
<p>REFERÉNCES(S):</p> <ul style="list-style-type: none"> • AIAG16 Final Report – Appendix A • AIAG Terms of Reference
<p>Objectifs stratégiques: A: Sécurité ; B : Capacité et efficacité de la navigation aérienne</p>

1. INTRODUCTION

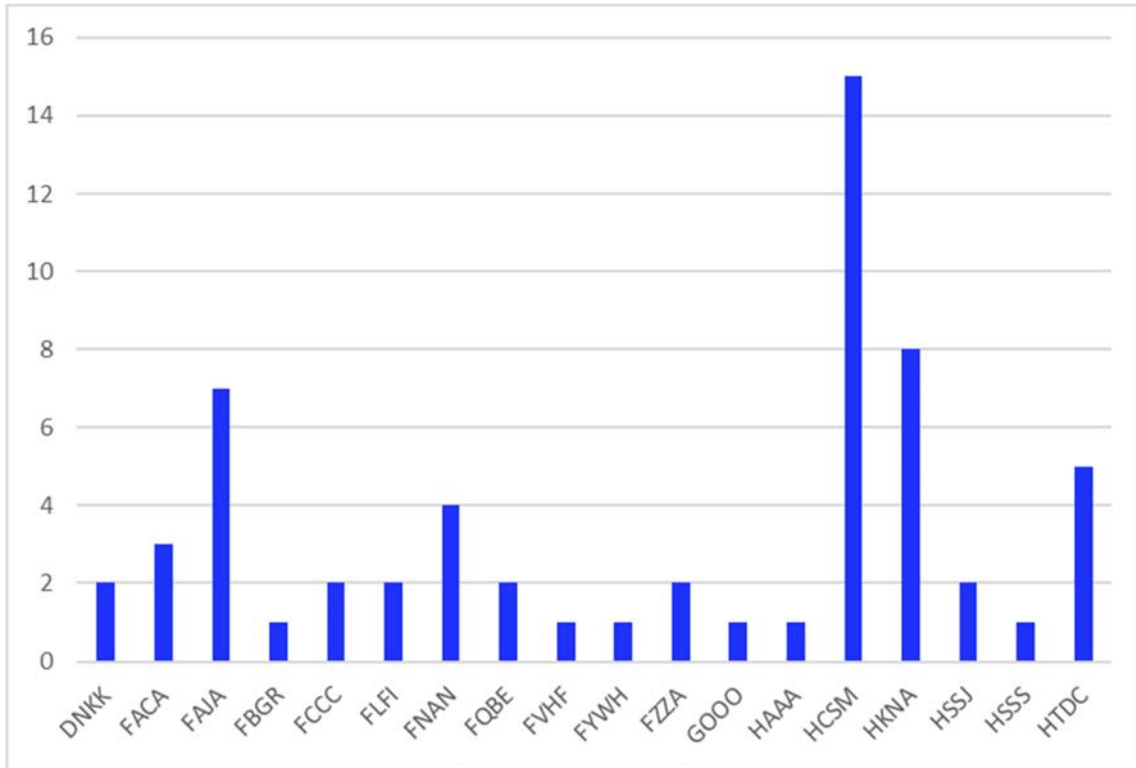
1.1 Le groupe d'analyse des incidents des services de la circulation aérienne d'Afrique et l'océan indien (AIAG) est une collaboration multipartite visant à identifier et à traiter les facteurs de causalité, pour les événements de sécurité aérienne ayant entraîné la perte de séparation dans la région AFI.

1.2 L'AIAG, sur la base des résultats de ses analyses, fournit des recommandations à tous les États AFI, ANPS, aérodromes, utilisateurs de l'espace aérien, etc. selon le cas, afin de réduire le nombre de ces occurrences à zéro ou ALARP

1.3 En effet, les objectifs de navigation aérienne incorporés dans les objectifs d'Abuja précisent que tous les États devraient progressivement réduire le taux d'occurrences AIRPROX dans leurs espaces aériens d'au moins 50% par an à partir du niveau de référence de décembre 2017, afin d'atteindre et de maintenir un niveau zéro (0) Airprox en réduisant les erreurs dans les domaines suivants: coordination entre ATS; Organisation de l'espace aérien et procédures ATC; Communications mobiles et discipline des équipages.

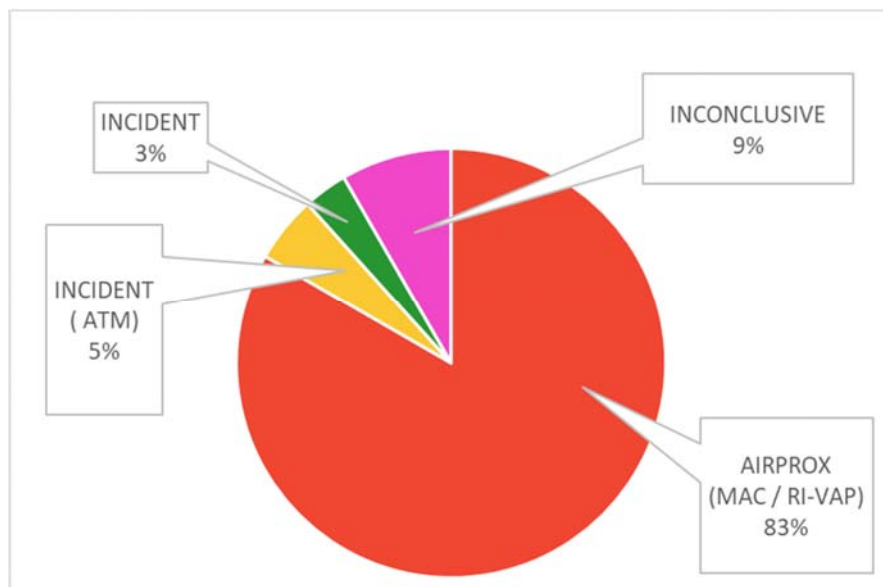
2. DÉBAT

2.1 La réunion de l'AIAG16 a analysé un total de 60 rapports des comptes rendus de situation non satisfaisants (UCR) des services de circulation aérienne survenus au cours de la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2018, reçus de 18 États de la région AFI.



Graphique 1 - Rapports analysés par FIR

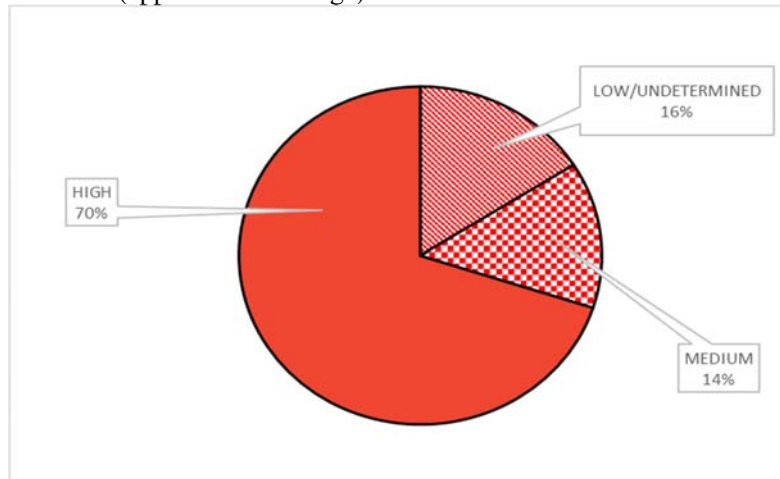
2.2 L'analyse a révélé que 50 des 60 événements AIRPROX déclarés étaient des événements *MAC ou **RI-VAP. La majorité des événements MAC / RI-VAP étaient classés à haut risque, tandis que 14% étaient à risque moyen. La classification du risque pour les 16% restants d'événements MAC / RI-VAP n'a pas pu être déterminée.



Graphique 2 - Classification d'analyse AIAG

*MAC - Airprox / ACAS/TCAS alerts / perte de séparation / near mid-air collisions

****RI-VAP** - Tout événement sur un aéroport impliquant la présence incorrecte d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne sur l'aire protégée d'une surface désignée pour l'atterrissage et le décollage d'un aéronef, lorsque cette présence pourrait entraîner une collision avec un aéronef que ce soit au sol ou en vol (approche / décollage).



Graphique 3 - Classification du risque MAC / RI-VAP

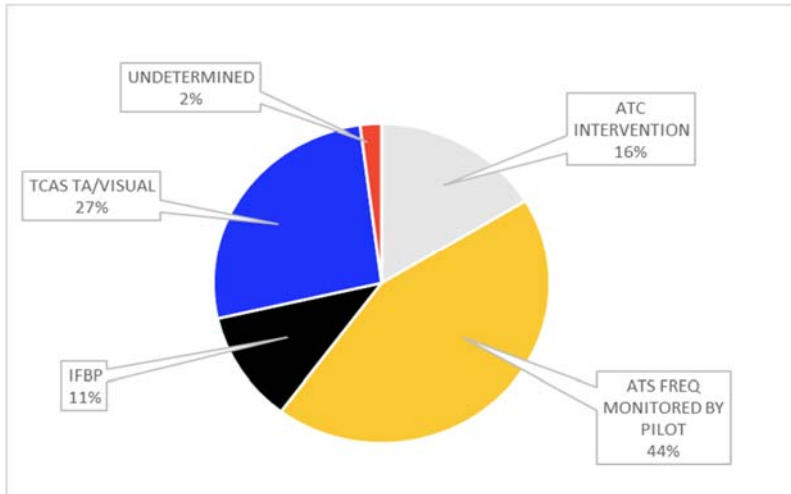
2.3 L'analyse a montré que, dans les 50 événements MAC / RI-VAP analysés, les minimums de séparation étaient compromis, mais rétablis dans le temps au moyen d'un ou de plusieurs des moyens suivants:

- a) surveillance de la fréquence ATS par le pilote,
- b) TCAS TA / visuel,
- c) intervention de l'ATC,
- d) IFBP et
- e) indéterminé.

2.4 Une nette amélioration est constatée en ce qui concerne la restauration de la séparation par des moyens indéterminés. 2% contre 50% en 2017. Il convient également de considérer que cet objectif a été atteint malgré une réduction de près de 20% du taux de retour des informations.

2.5 Application de l'IFBP reste un filet de sécurité important, en particulier dans la région AFI du Nord-Est, où elle a joué un rôle important dans le rétablissement de la séparation dans 10 des 11 événements MAC dans cette région.

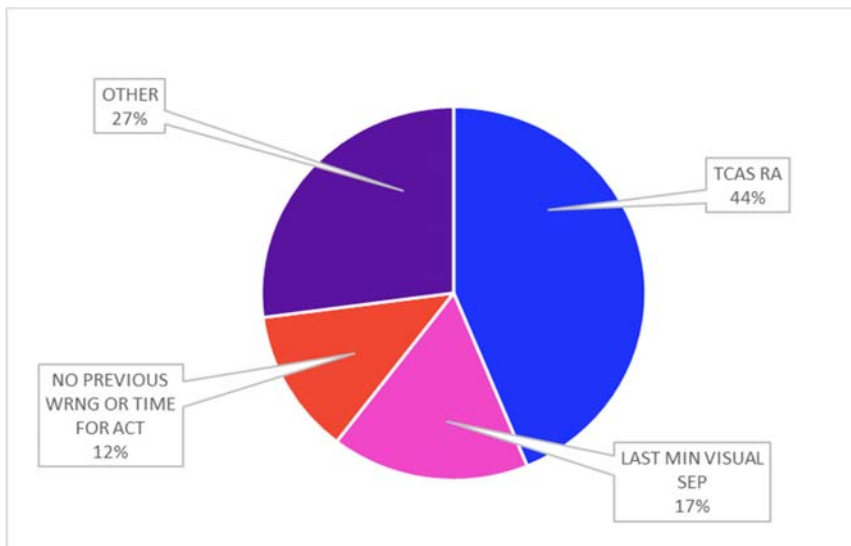
2.6 La tendance à la hausse où l'équipage rétablit la séparation grâce à la surveillance de la fréquence ATS (18% à 44%) et du TA / TA VISUEL (14% à 27%) du TCAS au cours de l'année écoulée est un sujet de préoccupation.



Graphique 4 - Moyens par lesquels la séparation a été rétablie à temps.

2.7 Lorsque la séparation a été compromise, malgré l’intervention initiale, la valeur de TCAS RA s’est avérée essentielle pour éviter les collisions dans 21 des 50 événements MAC / RI-VAP, ce qui représente une amélioration de 14% par rapport à 58% l’année dernière. La diminution de l’utilisation du TCAS RA n’est cependant pas indicative d’une amélioration des filets de sécurité.

2.8 L’évitement de la collision a été réalisé grâce à une séparation visuelle de dernière minute dans 8 événements, tandis que les 19 événements restants ont été évités grâce à ce qui peut être interprété comme une providence (aucun avertissement, aucune action ou moyen indéterminé). Cela représente une augmentation de 14% par rapport à 2017 et témoigne d’un risque extrêmement élevé dans le système de gestion de la sécurité.



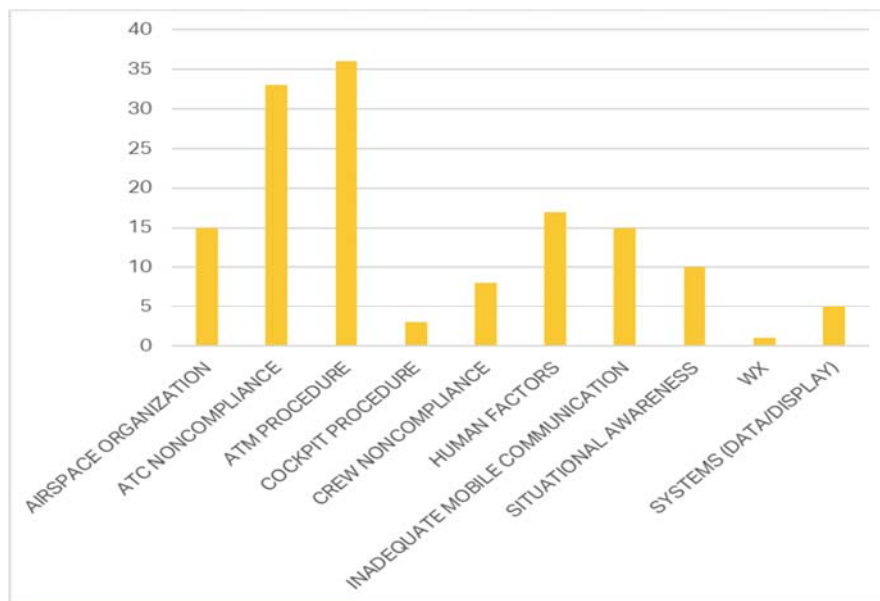
Graphique 5 - Moyens par lesquels la séparation de dernière minute a été rétablie

2.9 Conformément à une approche global et systémique , l'AIAG a combiné les causes et les facteurs contributifs dans une seule catégorie - les facteurs de causalité. L’histoire de l’analyse a montré qu’il n’y a jamais une seule cause à un événement, et que les erreurs sont les symptômes d’un plus grand problème dans le système. Pour résoudre efficacement les problèmes de sécurité, tous les facteurs de causalité doivent être résolus.

2.10 L'analyse de 2018 a permis d'identifier les facteurs de causalité suivants :

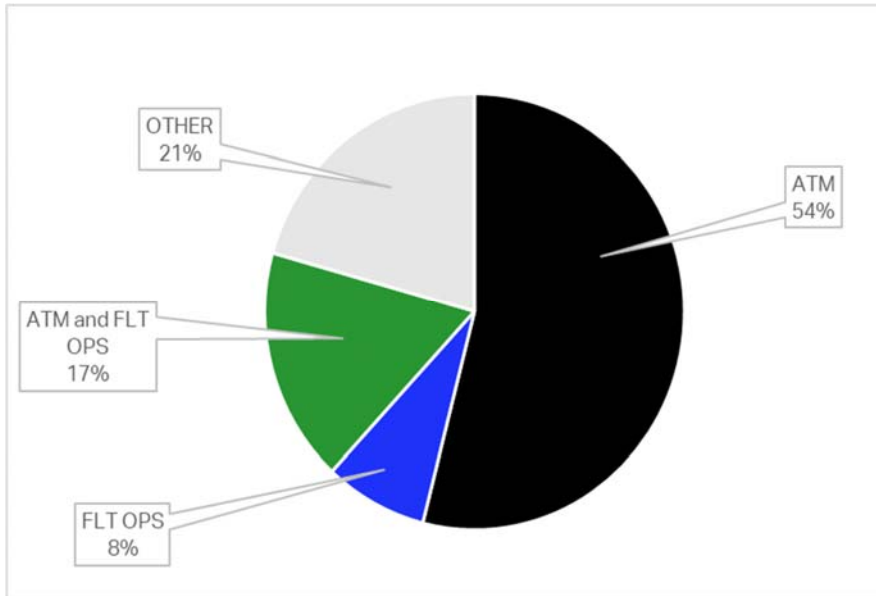
- a) procédures ATM,
- b) le manque de discipline des ATCOs/la non-conformité ,
- c) facteurs humains,
- d) communications mobiles inadéquates,
- e) organisation de l'espace aérien,
- f) conscience de la situation,
- g) le manque de discipline des équipages/la non-conformité,
- h) Systèmes - données et affichage et
- i) Météo.

2.11 Une analyse a montré que les procédures ATM et le manque de discipline des ATCOs /non-conformité étaient les principaux facteurs de causalité en 2018. Ceci est décevant, compte tenu de l'augmentation d'effectifs et l'amélioration de la formation dans la région, qui étaient auparavant considérés comme les principaux facteurs contributifs. Cela indique certainement que certains facteurs de causalité sous-jacents ne sont pas traités de manière adéquate.



Graphique 6 - Facteurs causaux

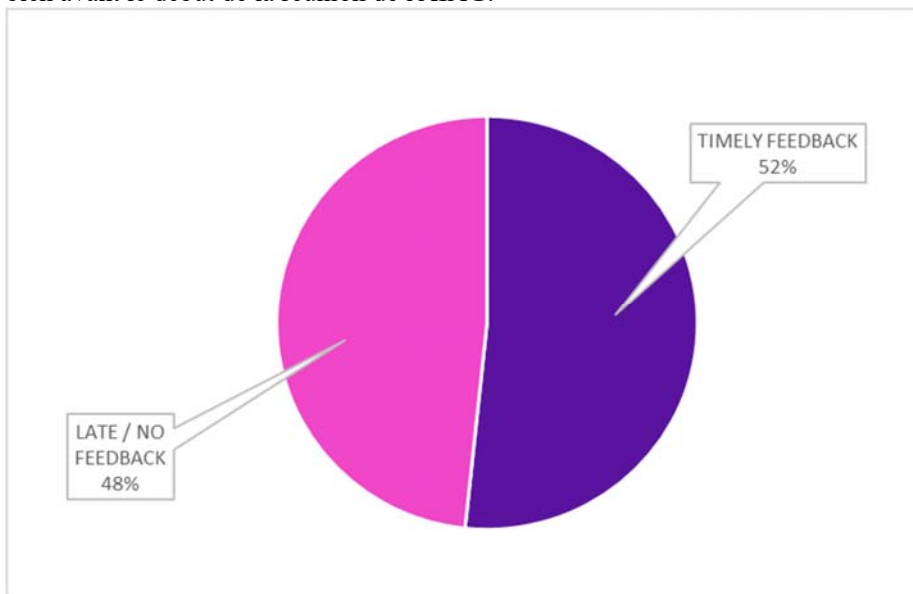
2.12 L'analyse a montré que 54% des facteurs de causalité se trouvaient dans le domaine de la gestion du trafic aérien et 17% dans un environnement combiné de fonctionnement ATM / vol (FLT OPS); alors que 8% ne se rencontrent qu'en vol



Graphique 7 - Domaines de facteurs causaux

2.13 Le taux de retour global a été ramené à 52% en 2018, y compris les retours tardifs fournis lors de la réunion de l'AIAG. Ceci est en grande partie dû à l'absence de retour des informations sur l'enquête. Certains États n'ont fait des commentaires que sur 50% ou moins des événements survenus.

2.14 Le succès de l'AIAG et l'amélioration de la sécurité des ATS dans la Région AFI reposent essentiellement sur la qualité des enquêtes et des rapports de retour des informations, qui devraient être achevés et transmis au secrétariat (asrafi@iata.org) dans les meilleurs délais et de manière définitive, bien avant le début de la réunion de l'AIAG.



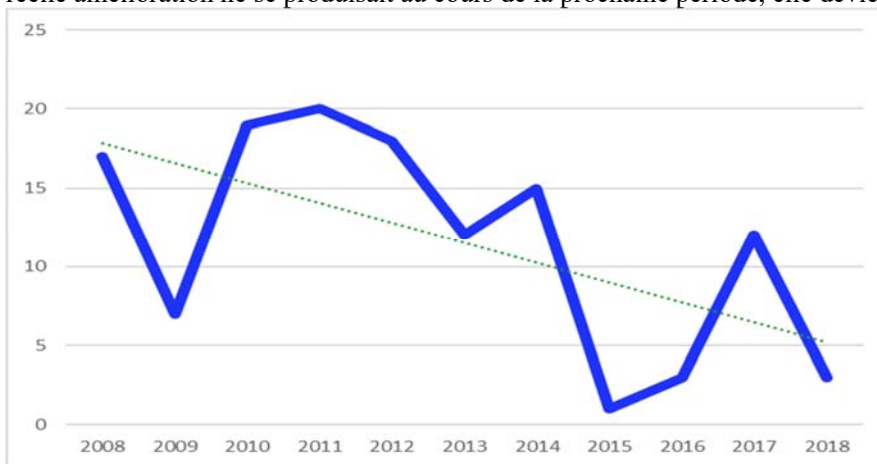
Graphique 8 - Taux de retour des informations des enquêtes

2.15 Les résultats et les tendances de l'AIAG pour les 10 dernières années montrent une amélioration générale du nombre d'événements MAC / RI-VAP dans la région. La tendance n'est toutefois pas assez marquée pour atteindre l'objectif régional de zéro AIRPROX d'ici 2020.

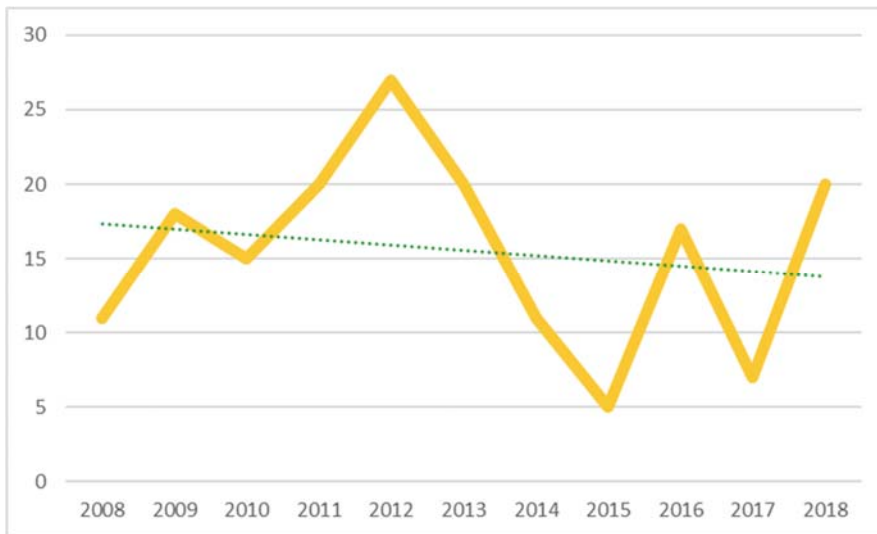


Graphique 9 - Ligne de tendance sur 10 ans AFI MAC / RI-VAP

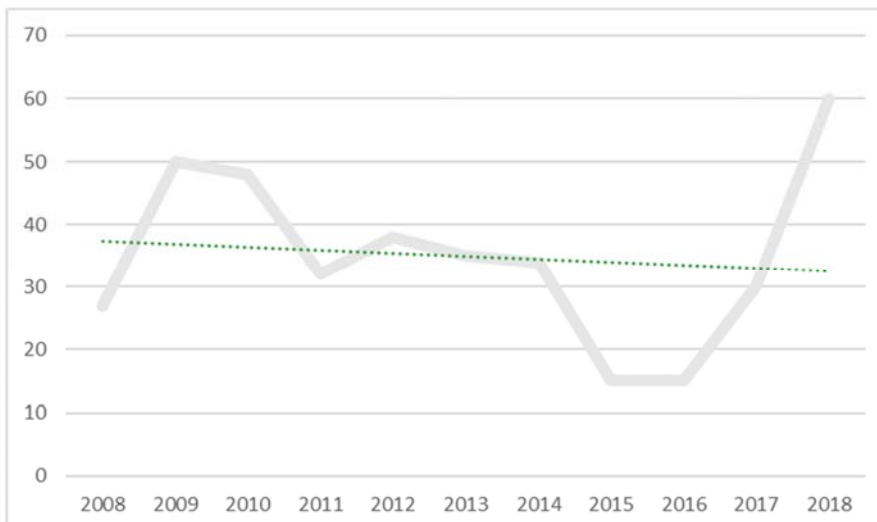
2.16 Les facteurs de causalité globaux des 10 dernières années ont été classés en 3 catégories principales ; ATM, CNS et facteurs humains. Globalement, la tendance dans chaque cas montre une baisse des chiffres, mais la tendance pour les facteurs humains est proche de l'horizontale et si aucune réelle amélioration ne se produisait au cours de la prochaine période, elle deviendrait une pente.



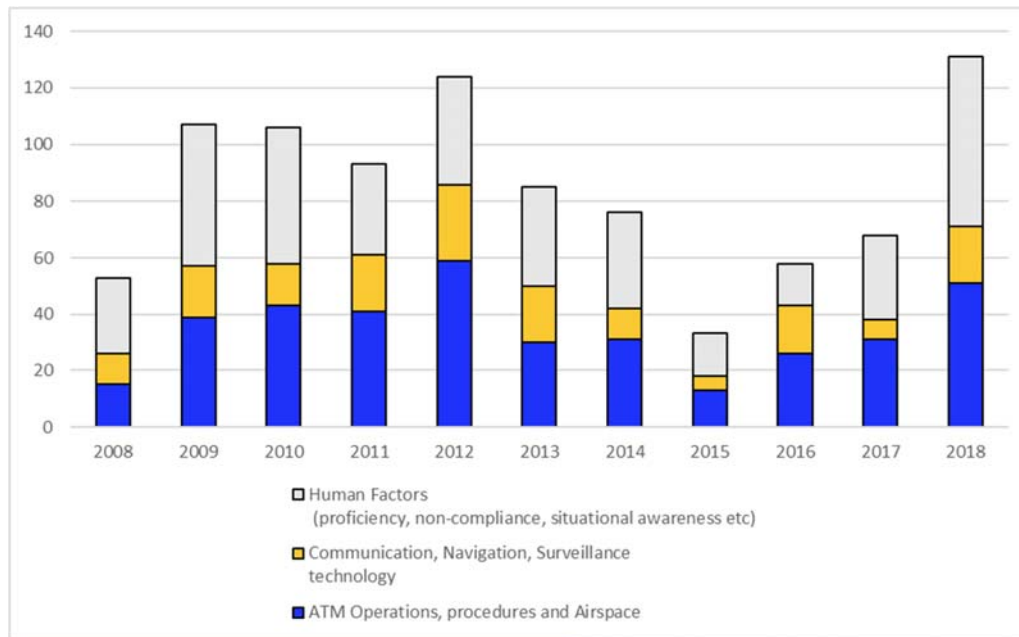
Graphique 10 - Opérations, procédures et facteurs de causalité liés à l'espace aérien - Tendance sur 10 ans



Graphique 11 - Facteurs causaux de la technologie de la communication, de la navigation et de la surveillance, tendance sur 10 ans



Graphique 12 - Facteurs humains (compétence, non-conformité, connaissance de la situation, etc.) facteurs de causalité Tendance sur 10 ans



Graphique 13 - Facteurs causaux AIAG sur 10 ans

2.17 L'AIAG16 a formulé un certain nombre de conclusions clés que l'on peut voir intégralement dans l'annexe A de cette note de travail. Les éléments fondamentaux de ceux-ci sont:

- a) La gravité du risque sous dans la région reste alarmante
- b) Les programmes de sécurité des États (SSP), les systèmes de gestion de la sécurité (SMS) et la « Just culture » manquent de maturité dans la région.
- c) L'absence d'enquête exhaustive empêche l'identification et le traitement de tous les facteurs de causalité, ainsi que le manque de retour d'informations en temps voulu, ce qui entrave le processus de l'AIAG.
- d) L'insuffisance de la coordination et de la coopération entre civils et militaires continue de nuire à la sécurité et à l'efficacité dans la région.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Prendre note et approuver le contenu du rapport AIAG16 figurant à l'annexe A de la présente note de travail,
- b) mettre en œuvre les recommandations générales et spécifiques de l'AIAG16,
- c) S'engager à:
 - i). Développer davantage la culture de la sécurité (y compris just culture) dans la région grâce à la mise en œuvre effective des SSP et des SMS,
 - ii). Veiller à ce que les enquêtes sur les événements analysent en profondeur tous les acteurs de causalité, en déterminant non seulement le «quoi», mais surtout le «pourquoi», c'est ce qui est arrivé
 - iii). Soumettre au secrétariat de l'AIAG un rapport d'enquête complet comprenant tous les facteurs de causalité (le «quoi» et le «pourquoi»), les mesures correctives et préventives, et
 - iv). Faire des efforts concertés pour mettre en place une coordination et une coopération plus efficaces entre civils et militaires dans le but d'améliorer à la fois la sécurité et l'efficacité dans la région.

-----FIN-----