



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**SEIZIÈME RÉUNION DU GROUPE AFI DE PLANIFICATION
ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/16)
(Kigali, Rwanda, 19 – 23 Novembre 2007)**

Point 5.1 de l'Ordre du jour : Examen et mise à jour de la liste des carences affectant les domaines de la navigation aérienne

Examen et mise à jour des carences dans le domaine AOP

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Cette note présente la dernière liste des carences dans le domaine AOP mis à jour par le Secrétariat en s'appuyant sur le rapport d'APIRG/15 et des informations provenant des États et de diverses autres sources conformément à la méthodologie uniforme convenue pour l'identification, l'évaluation et le compte rendu des carences dans le domaine de la navigation aérienne.

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

Références :

Rapport de la 15^e réunion d'APIRG

Rapport de la 5^e réunion de ALLPIRG

1 Introduction

1.1 Les normes et pratiques recommandées (SARP) concernant les aérodromes sont essentiellement contenues dans l'Annexe 14 à la Convention de Chicago, complétée par le Manuel sur la certification des aérodromes, le Manuel des services d'aéroport, le Manuel de conception des aéroports, le Manuel de planification des aéroports, le Manuel sur le système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS) et le Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS).

1.2 Une carence est une situation qui existe lorsqu'une installation, un service ou une procédure ne sont pas fournis conformément à un plan régional de navigation aérienne approuvé par le Conseil ou aux normes et pratiques recommandées connexes de l'OACI, et qui est préjudiciable à la sécurité, à la régularité et ou à l'efficacité de l'aviation civile internationale.

1.3 L'APIRG, par l'entremise de ses organes auxiliaires et en particulier le Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodromes (AOP/SG), passe régulièrement en revue l'état de mise en oeuvre du Plan AFI de navigation aérienne et des Normes et Pratiques recommandées connexes de l'OACI et, selon la méthodologie uniforme entérinée par le Conseil de l'OACI pour l'identification, l'évaluation et le compte rendu des aspects sécurité des carences des systèmes de navigation aérienne, tient à jour la liste des carences identifiées dans la région. Le résultat est soumis au Conseil de l'OACI et les États et organismes utilisateurs concernés en sont avisés.

2. Discussions

2.1 La liste des carences est régulièrement actualisée par les Bureaux régionaux sur la base des rapports de missions aux États, de l'examen des compte rendus d'accidents et d'incidents pour détecter des carences dans les systèmes ou les procédures, de l'examen des rapports des usagers des services de navigation aérienne, notamment l'IATA et l'IFALPA. Les carences signalées par les usagers sont, avant leur insertion dans la liste officielle des carences, systématiquement soumises aux différents États intéressés pour validation et indication des mesures correctives prises ou envisagées ainsi que la date de mise en oeuvre. Il convient de signaler les difficultés rencontrées par le secrétariat pour l'obtention auprès des États des informations sur la validation des carences provenant des usagers et les actions correctrices envisagées afin de tenir à jour la base de données des carences créée par le secrétariat depuis quelques années. Des études sont en cours au niveau du secrétariat pour l'amélioration de cette base de donnée, notamment en facilitant la mise à jour et en permettant son accessibilité par les États.

2.2 Depuis la quinzième réunion d'APIRG, un certain nombre de mesures de suivi ont été prises par les Bureaux régionaux au niveau des États concernés. Ces actions ont abouti à la résolution de certaines carences d'importance dans le domaine AOP. En plus des améliorations constatées avec la création de plus en plus d'entités autonome de gestion des aéroports, notamment dans la fourniture et la disponibilité des moyens de lutte contre l'incendie, des sources d'alimentation secondaires plus fiables et d'aides visuelles appropriées, plusieurs États ont déployés des efforts remarquables dans l'élimination de certaines carences qui persistaient depuis de nombreuses années telles que la construction de clôtures d'aérodrome et la réhabilitation des chaussées d'aérodromes. Cependant, de nombreuses carences demeurent ainsi qu'il ressort de la liste jointe en appendice A à la présente note de travail dont la longueur n'a pas diminué en raison du faible niveau de mise en oeuvre de l'exigence de certification des aéroports et de mise en place de système de gestion de la sécurité..

2.3 Lors de l'examen de la liste des carences, la septième réunion du sous-groupe AOP a débattu du cas de certains aéroports figurant au plan AFI de navigation aérienne (ANP), mais qui ne sont pas utilisés ou prévus pour être utilisés pour des vols réguliers internationaux, et sont par conséquent sous-équipés. Compte tenu du fait que cette situation contribue dans une certaine mesure à la longue liste des carences qui existent depuis longtemps, le Sous-groupe a formulé le projet de Conclusion suivant :

Projet de Conclusion AOP/7/... : Liste des aéroports internationaux inscrits au Plan AFI

Il est conclu que les États revoient la liste de leurs aéroports répertoriés au Plan AFI de navigation aérienne et proposent les amendements conséquents, y compris la suppression du Plan des aéroports non utilisés ou prévus d'être utilisés pour les vols internationaux, sur la base des activités d'aviation actuelles ou projetées.

3. Suite à donner par la réunion :

La réunion est invitée à :

- a) passer en revue la liste des carences ainsi que les actions entreprises jusqu'ici et à déterminer l'incidence sur la sécurité et le degré de priorité de chaque point et les autres facteurs suivant la méthodologie uniforme.
- b) adopter le projet de conclusion et cette liste et pour actions ultérieures.
- b) recommander des mesures ou des stratégies destinées à remédier aux carences qui persistent.

NOTES EXPLICATIVES SUR LES CARENCES EN APPENDICE

1. Besoins identifiés suite à une réunion donnée selon une recommandation ; nom de la réunion et numéro de la recommandation.
2. Nom de l'État ou des États concernés et/ou des installations, y compris le nom de l'aéroport, FIR, ACC, TWR, etc
3. Brève description de la carence
4. Date du premier compte rendu de la lacune ou la carence
5. Observations
6. Brève description des mesures correctives à prendre
7. Identité de l'organe exécutif.
8. Date prévue pour l'achèvement de la mesure corrective.
9. Classification des priorités

Priorité AU@ : Cas ayant un incident direct sur la sécurité et exigeant l'application immédiate d'une mesure corrective.

Est besoin urgent toute spécification physique, matérielle, de performance, de personnel ou de procédures, lorsque l'application de la mesure corrective est requise de toute urgence pour la sécurité de la navigation aérienne.

Priorité AA@ : Besoins prioritaires nécessaires à la sécurité de la navigation aérienne.

Est besoin prioritaire toute spécification physique, matérielle, de performance, de personnel ou de procédures, lorsque l'application de la mesure corrective est requise de toute urgence pour la sécurité de la navigation aérienne.

Priorité AB@ : Besoins de priorité intermédiaire nécessaire à la régularité de la navigation aérienne.

Est besoin de priorité intermédiaire toute spécification physique, matérielle, de performance, de personnel ou de procédures, lorsque l'application de la mesure corrective est requise de toute urgence pour la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne.
