

# PROCESSUS DE GESTION DES CARANCES DE LA NAVIGATION AERIENNE (AANDD) DE L'AFI

## 1. Introduction

1.1 Sur la base des informations émanant de l'évaluation effectuée par l'OACI de la contribution reçue des différentes régions sur les carences dans les domaines de la navigation aérienne, il est apparu évident que des améliorations s'imposent dans les domaines suivants :

- 3) collecte d'informations ;
- b) évaluation sécuritaire des problèmes déclarés ;
- c) identification de mesures correctives appropriées techniques/opérationnelles /financières/organisationnelles), à court terme et à long terme ; et
- d) méthode de préparation des rapports des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) de l'OACI ; ou

1.2 Cette méthodologie est donc préparée avec l'assistance des PIRG de l'OACI et approuvée par le Conseil de l'OACI pour une identification, une évaluation effectives et des rapports précis sur les carences de la navigation aérienne. Elle pourra être encore actualisée par la Commission de la navigation aérienne à la lumière de l'expérience acquise au cours de son utilisation.

1.3 Aux fins de cette méthodologie, la définition d'une carence est la suivante :

Une *carence* est une situation dans laquelle une installation, un service ou une procédure n'est pas conforme à un plan régional de navigation aérienne approuvé par le Conseil, ou aux normes et pratiques recommandées connexes de l'OACI, laquelle situation a des effets négatifs sur la sécurité, la régularité et/ou l'efficacité de l'aviation civile internationale.

1.4 Pour appuyer la mise en œuvre de la Méthodologie uniforme d'identification, d'évaluation et de rapport des carences, une plateforme Web a été établie pour la région AFI, la Base de données sur les carences de la navigation aérienne (AANDD). L'application de l'AANDD offre un outil en ligne aux États et aux parties prenantes concernées pour gérer les carences de la navigation aérienne dans la région. L'application est consultable sur les sites Web des Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI. Le Manuel de l'utilisateur de l'AANDD est joint en Appendice.

## 2. Collecte et affichage des informations dans la base de données

2.1 La collecte d'informations pour toutes les sources (**Bureaux régionaux, États, Utilisateurs, Sources d'organisations de fournisseurs professionnelles**) – renvoie au Manuel de procédures de l'APIRG, partie V, section 2.

### 2.2 Conseils complémentaires sur les rapports

2.2.1 Pour encourager les rapports, le Groupe a adopté une liste de domaines de rapports minimaux, indiqués à l'**Appendice Vxx1** de ce processus. La liste n'est pas destinée à remplacer les rapports basés sur la politique du Conseil de l'OACI mais à encourager les rapports, en reconnaissance de la Résolution A37-15, Appendice L de l'Assemblée, en notant le niveau traditionnellement très faible des rapports ainsi que l'étendue des SARP et des exigences sur lesquels des rapports pourraient être faits.

2.2.2 Sans préjudice pour la définition de « carence », telle qu'approuvée par le Conseil, les États, les Régulateurs et les Fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), les utilisateurs (IATA, AFRAA, etc.) et les organisations professionnelles (IFALPA, IFATCA, IFATSEA, etc.) ont été encouragés à rapporter les carences dans les domaines cités à l'**Appendice Vxx1** de ce Manuel et à rapporter d'autres carences qui seraient définies par le Conseil.

### **3. Rapports d'information sur les carences**

3.1 Pour permettre aux PIRG de l'OACI de faire des évaluations détaillées des carences, les États et les organisations internationales concernées, telles que IATA, IFALPA et IFATCA, devraient donner les informations qu'elles détiennent aux Bureaux régionaux de l'OACI pour qu'ils prennent des mesures appropriées, notamment lors des réunions des PIRG.

3.2 Les informations doivent au moins inclure : une description de la carence, une évaluation du risque, une solution possible, des délais, la partie responsable, les mesures approuvées à prendre et déjà prises.

3.3 Les carences nouvellement identifiées seront envoyées aux Bureaux ESAF/WACAF par le Point focal de l'État/organisation via l'AANDD. Les justificatifs des informations données doivent être joints dans l'AANDD ou transmis par courriel au Bureau régional de l'OACI accrédité auprès de ....

3.4 La carence nouvellement ajoutée dans l'AANDD doit toujours avoir un statut « N » pour Nouveau au point d'entrée des détails dans le formulaire de rapport. Après approbation de l'Agent régional, la carence apparaîtra sur la liste de la base de données soulignée en « Jaune » et sera consultable pour les utilisateurs de l'AANDD dans les options supprimer, actualiser, rechercher et imprimer.

3.5 Une fois reçue et actualisée dans le système de l'AANDD par le Bureau régional de l'OACI, la demande est transmise à l'Agent régional concerné pour revue et analyse selon le paragraphe 2.1.1 du Manuel de procédure d'APIRG. Le Bureau régional accrédité de l'OACI peut contacter la source des informations et l'État concerné pour plus de détails, si nécessaire. Le résultat de l'évaluation et soumis avec tous les justificatifs à un comité composé des experts du Bureau régional en la matière et du Directeur régional adjoint pour examen. Le même processus s'applique aux sources des Bureaux régionaux.

3.6 Si les carences sont confirmées, l'État en est informé par le Bureau régional accrédité de l'OACI et dispose d'un délai pour prendre des mesures appropriées. Si des mesures sont prises à temps, le cas est clos et saisi dans l'AANDD comme suppression proposée et il apparaît souligné en « Jaune » comme étant biffé et l'information sera transmise à la réunion de l'APIRG.

3.7 Sinon, le cas est soumis à la réunion de l'APIRG pour examen et approbation en utilisant la Liste des carences déclarées extraites du système de l'AANDD. Les carences reconnues de l'APIRG sont téléchargées dans l'AANDD par les Bureaux régionaux et il est demandé à l'État de soumettre un plan d'action dans un délai donné.

3.8 Les États assurent le suivi de la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées, telles qu'établies dans le plan d'action et soumettent des justificatifs à examiner au Bureau régional de l'OACI par courriel/via l'AANDD. En cas de problèmes de mise en œuvre, le Point focal de l'État doit informer l'expert en la matière (SME) du Bureau régional et coordonner avec lui. Les Points

focaux de l'État et le Bureau régional doivent s'assurer que les informations fournies à l'AANDD sont actualisées.

3.9 L'ordre du jour des réunions de l'APIRG doivent inclure un point sur les carences de la navigation aérienne, notamment les informations rapportées par les États et d'autres parties prenantes, comme indiqué au paragraphe 2.4 et 2.5, Partie V du Manuel de procédures d'APIRG, outre celles identifiées par le Bureau régional conformément au paragraphe 2.1. L'examen des carences doit être une priorité majeure de chaque réunion. Dans sa revue des listes des carences, l'APIRG doit faire une évaluation de l'impact sécuritaire pour la revue ultérieure par la Commission de la navigation aérienne de l'OACI.

3.10 Le tableau modèle des rapports à utiliser dans les rapports des PIRG et les mesures prises par les Bureaux régionaux sont indiqués dans la Partie V du Manuel de procédures d'APIRG.

3.11 Conformément à ce qui précède et en gardant à l'esprit la nécessité de faire finalement usage de ces informations dans le processus de planification et de mise en œuvre, il est nécessaire qu'une fois qu'une carence a été identifiée et validée, les domaines d'information suivants soient informés dans les rapports des carences des systèmes de navigation aérienne. Les champs à remplir et le formulaire de rapport sont détaillés dans le Manuel de procédures d'APIRG, Partie V.

#### **4. Suivi et suppression dans la base de données des carences approuvées de l'APIRG**

4.1 Les Bureaux régionaux de l'OACI suivent la mise en œuvre par les États de leurs plans d'action et font rapport à l'APIRG. Les États mettent en œuvre leurs plans d'action et soumettent les justificatifs pertinents à l'examen des Bureaux régionaux de l'POCI par courriel à ....

4.2 Les Agents régionaux concernés doivent évaluer régulièrement la mise en œuvre des plans d'action des États jusqu'à leur achèvement. Une fois la mise en œuvre achevée, un rapport documenté, accompagné des justificatifs, doit être soumis au Comité composé des Experts du Bureau régional en la matière et du Directeur régional adjoint pour examen. Le rapport est soumis à l'examen de la réunion de l'APIRG.

4.3 S'il est estimé satisfaisant, la carence est supprimée de l'AANDD au point sur lequel apparaîtra une biffure soulignée en « Jaune » et l'information est donnée à l'État.

4.4 Une fois validée et confirmée par la réunion de l'APIRG être une carence existante, sur la base des justificatifs fournis, une commande est activée dans le système pour supprimer les carences solutionnées (dont la suppression est proposée) dans la base de données par le Bureau régional.

#### **5. Évaluation et priorisation**

5.1 Une directive générale serait d'avoir trois niveaux de priorité organisés sur la base d'une évaluation de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité comme indiqué ci-dessous :

5.2 Le Manuel de procédures de l'APIRG a indiqué que le Sous-groupe doit, le plus tôt possible, remplacer les critères de priorisation contenu dans sa Partie V, avec un système basé sur les principes SMS. L'évaluation et la priorisation des carences est fondée sur la matrice des risques pour la sécurité, contenus dans le Manuel de gestion de la sécurité (SMM), Doc 9859.

**Table 1. Safety risk probability table**

<i>Likelihood</i>	<i>Meaning</i>	<i>Value</i>
Frequent	Likely to occur many times (has occurred frequently)	5
Occasional	Likely to occur sometimes (has occurred infrequently)	4
Remote	Unlikely to occur, but possible (has occurred rarely)	3
Improbable	Very unlikely to occur (not known to have occurred)	2
Extremely improbable	Almost inconceivable that the event will occur	1

**Table 2. Example safety risk severity table**

<i>Severity</i>	<i>Meaning</i>	<i>Value</i>
Catastrophic	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aircraft / equipment destroyed</li> <li>• Multiple deaths</li> </ul>	A
Hazardous	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A large reduction in safety margins, physical distress or a workload such that operational personnel cannot be relied upon to perform their tasks accurately or completely</li> <li>• Serious injury</li> <li>• Major equipment damage</li> </ul>	B
Major	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A significant reduction in safety margins, a reduction in the ability of operational personnel to cope with adverse operating conditions as a result of an increase in workload or as a result of conditions impairing their efficiency</li> <li>• Serious incident</li> <li>• Injury to persons</li> </ul>	C
Minor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuisance</li> <li>• Operating limitations</li> <li>• Use of emergency procedures</li> <li>• Minor incident</li> </ul>	D
Negligible	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Few consequences</li> </ul>	E

**Table 3. Example safety risk matrix**

Safety Risk		Severity				
Probability		Catastrophic A	Hazardous B	Major C	Minor D	Negligible E
Frequent	5	5A	5B	5C	5D	5E
Occasional	4	4A	4B	4C	4D	4E
Remote	3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable	2	2A	2B	2C	2D	2E
Extremely improbable	1	1A	1B	1C	1D	1E

**Table 4. Example of safety risk tolerability**

Safety Risk Index Range	Safety Risk Description	Recommended Action
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	INTOLERABLE	Take immediate action to mitigate the risk or stop the activity. Perform priority safety risk mitigation to ensure additional or enhanced preventative controls are in place to bring down the safety risk index to tolerable.
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	TOLERABLE	Can be tolerated based on the safety risk mitigation. It may require management decision to accept the risk.
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	ACCEPTABLE	Acceptable as is. No further safety risk mitigation required.

**Priorité « U » (Rouge)** = Exigence urgente d’avoir un impact direct sur la sécurité, nécessitant des mesures correctives immédiates.

Exigence urgente consistant en spécifications physiques, de configuration, matérielles, de performance, relatives au personnel ou de procédures dont l’application est requise d’urgence pour la sécurité de la navigation aérienne.

**Priorité « A » (Orange)** = Exigences hautement prioritaires nécessaires pour la sécurité de la navigation aérienne.

Exigence hautement prioritaire consistant en spécifications physiques, de configuration, matérielles, de performance, relatives au personnel ou de procédures dont l’application est considérée nécessaire pour la sécurité de la navigation aérienne.

**Priorité « B » (Verte)** = Exigences de priorité intermédiaire nécessaires pour la régularité et l’efficacité de la navigation aérienne.

Exigence de priorité intermédiaire consistant en spécifications physiques, de configuration, matérielles, de performance, relatives au personnel ou de procédures dont l’application est considérée nécessaire pour la régularité et l’efficacité de la navigation aérienne.