



ICAO DAKAR UNITING AVIATION

NO COUNTRY  
LEFT BEHIND



# Atelier sur la gestion des carences de la navigation aérienne

*Le processus de gestion des carences de la navigation aérienne*

29 avril - 3 mai 2024



# Sommaire

- Définitions
- Collecte/notification et publication des informations dans la base de données
- Communication d'informations sur les carences
- Suivi et suppression des carences approuvées par APIRG de la base de données
- Évaluation et priorisation des carences



# Définitions

- 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**, et laquelle situation a un impact négatif sur la sécurité, la régularité et/ou efficacité de l'aviation civile internationale
- **Constatation** : Générée dans le cadre d'une **activité USOAP CMA** en raison d'un manque de conformité avec **les articles de la Convention, les résolutions de l'Assemblée de l'OACI, les dispositions liées à la sécurité dans les annexes de la Convention, les procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) ou un manque de mise en oeuvre des éléments indicatifs de l'OACI ou des bonnes pratiques en matière de sécurité aérienne** .



# Définitions

- L'**AANDD** : une plate-forme Web fournissant un outil en ligne permettant aux États et aux parties prenantes concernées de gérer les carences de la navigation aérienne dans la région. L'application est disponible sur <https://aandd.icao.int/>



## Collecte/Notification d'informations - sources

**Bureaux régionaux**

**États ( organismes de  
réglementation et ANSP )**

**AANDD**

**Utilisateurs (IFALPA, IATA)**

**Organismes de fournisseurs  
professionnels (IFACTCA,  
IFATSEA)**



## Etats – Utilisateurs – Organismes de fournisseurs professionnels

- **Les États** devraient établir des systèmes de déclaration conformément aux exigences de l'annexe 13, chapitre 8.
- **Les utilisateurs** des installations et services de navigation aérienne doivent signaler tout problème grave rencontré en raison du manque de mise en œuvre des installations ou services de navigation aérienne requis par les plans régionaux.
- **Les Organismes de fournisseurs professionnelles** doivent identifier les installations, services et procédures qui ne sont pas mis en œuvre ou sont inutilisables pendant des périodes prolongées ou ne sont pas pleinement opérationnels.



## Bureaux régionaux

**Les Bureaux régionaux** doivent tenir à jour une liste des carences spécifiques, le cas échéant, en suivant les étapes suivantes :

- Comparer l'état de mise en œuvre des installations et services de navigation aérienne avec les documents du plan régional de navigation aérienne et identifier les installations, services et procédures non mis en œuvre ;
- examiner les rapports de mission en vue de détecter les déficiences qui affectent la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;
- procéder à une analyse systématique des différences avec les SARP de l'OACI déposées par les États afin de déterminer la raison de leur existence et leur impact, le cas échéant, sur la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;
- examiner les rapports d'accidents et d'incidents d'aéronefs en vue de détecter d'éventuelles carences des systèmes ou des procédures.





## Bureaux régionaux

- Examiner les contributions fournies aux Bureaux régionaux par les utilisateurs des services de navigation aérienne sur la base de la résolution A37-15 de l'Assemblée, appendice L ;
- Evaluer et hiérarchiser les résultats de ce qui précède conformément au paragraphe 4 de la PARTIE V de la Partie du Manuel de Procédure APIRG ;
- Rendre compte du résultat au(x) État(s) concerné(s) pour résolution ; et
- **Rendre compte des résultats ci-dessus à APIRG pour un examen plus approfondi, des conseils et un rapport au Conseil de l'OACI, le cas échéant, par le biais des rapports PIRG.**



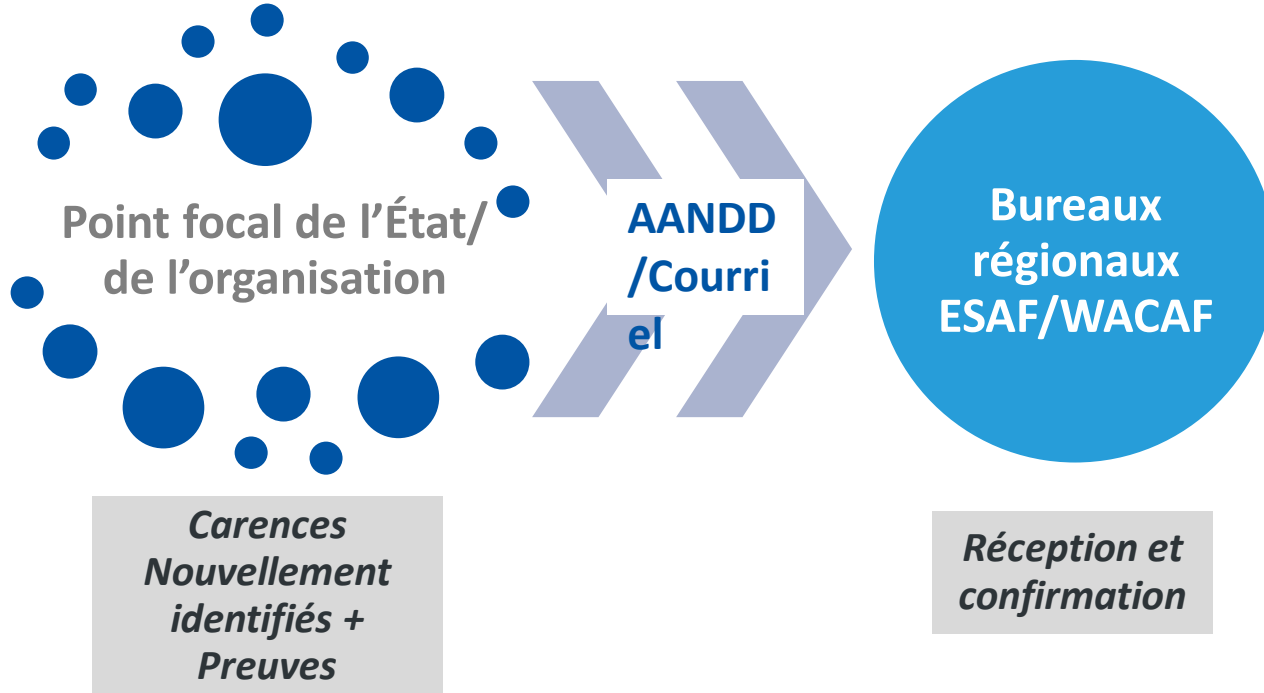


## Collecte d'informations – Domaines minimum de notification

PLANIFICATION DES OPÉRATIONS DES AÉRODROMES (AOP)								
Document de référence de l'OACI	Description/Zone	Date de première déclaration	Remarques/Impact de la non-mise en œuvre	Action des États	Mesures prises/prévues par l'État (y compris les délais/dates cibles)	Obstacles à la mise en œuvre identifiés et mesures à prendre	Statut	
CONCEPTION DE L'AÉRODROME								
Annexe 14 - Vol 1, Chapitre 1PANS- Aérodrodromes, Partie 1, 2	Plan directeur de l'aérodrome		L'absence de plans directeurs des aéroports affecte leurs projets d'amélioration de la capacité à court et moyen terme ; restreignant leur capacité à répondre aux besoins de capacité.					
Annexe 14 - Vol 1, Chapitre 2, 3PANS- Aérodrodromes , Partie 1, 2AFI ANP, Vol II - AOP	Pistes		Des carences dans la fourniture de pistes adéquates peuvent nuire à la sécurité du décollage et de l'atterrissage des avions qu'elles sont censées desservir. Compte tenu de la fonction vitale des pistes pour assurer des atterrissages et des décollages sûrs et efficaces, il est impératif que leur conception tienne compte des caractéristiques opérationnelles et physiques des avions censés utiliser la piste, ainsi que des considérations					

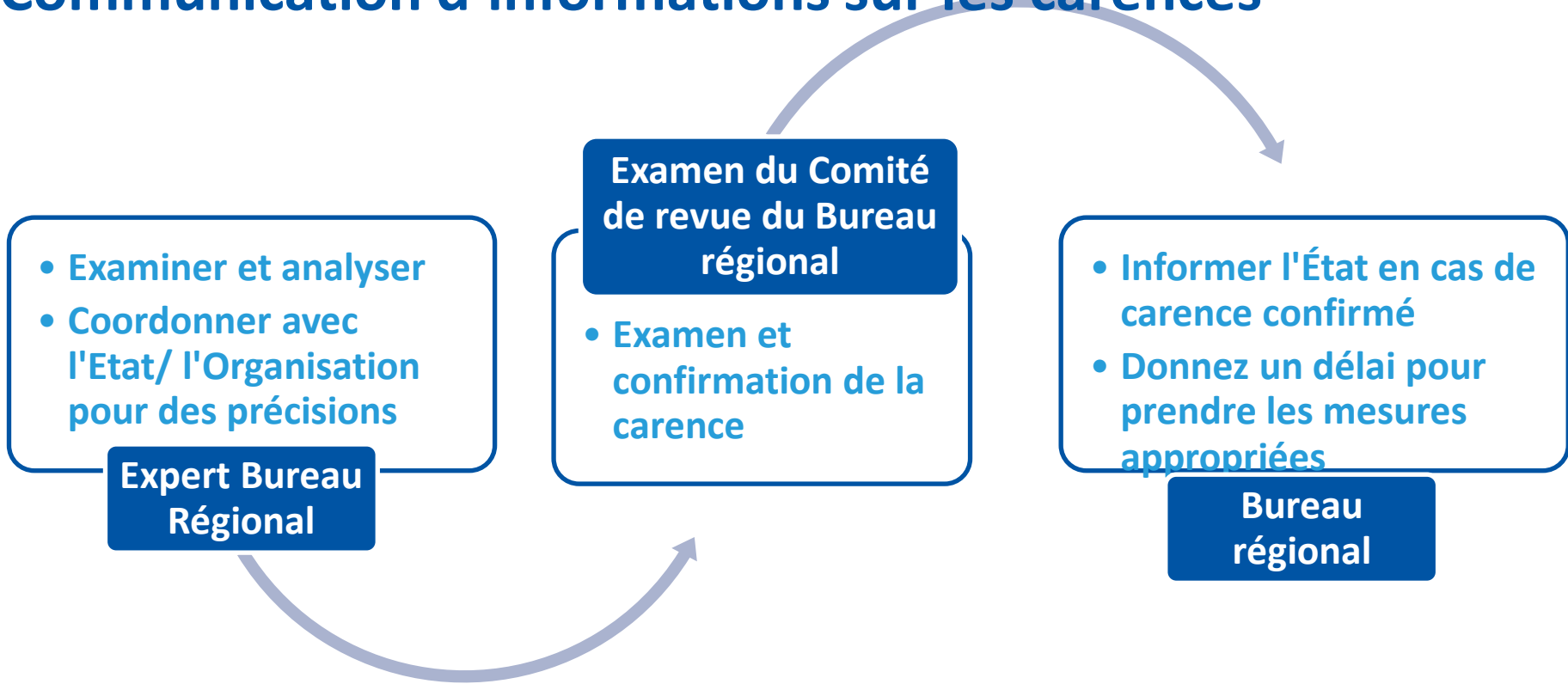


## Rapport/Notification d'informations sur les carences





# Communication d'informations sur les carences





## Suivi et suppression des carences approuvées par APIRG

### Actions prises à temps par l'État

- Le dossier est clos et enregistré dans l'AANDD comme proposé pour suppression
- L'information est fournie à la réunion d'APIRG

### Mesures non prises à temps par l'État

- Le cas est soumis à la réunion d'APIRG pour examen et approbation ;
- Les carences approuvées par APIRG sont mis en ligne dans l'AANDD par les Bureaux régionaux ; et
- L'État est invité à présenter un plan d'action dans un délai donné



## Suivi et suppression des carences approuvées par APIRG

- Les États mettent en œuvre les actions proposées, telles que contenues dans le plan d'action et soumettent au Bureau régional de l'OACI par courrier électronique/par l'intermédiaire de l'AANDD, les preuves pertinentes pour examen.
- En cas de difficultés dans la mise en œuvre, le point focal de l'État doit informer et coordonner avec l'Expert du Bureau régional.
- Les points focaux de l'État et les Experts du Bureau régional doivent s'assurer que les informations fournies dans l'AANDD sont toujours exactes
- Les États doivent mettre en œuvre leurs plans d'action et soumettre les preuves pertinentes pour examen aux Bureaux régionaux de l'OACI.



## Suivi et suppression des carences approuvées par APIRG

- Les Bureaux régionaux de l'OACI suivront la mise en œuvre par les États de leurs plans d'action et rendront compte à APIRG
- Une fois la mise en œuvre terminée, un rapport documenté, comprenant des preuves, est soumis par l'expert concerné au Comité de revue du Bureau régional pour examen.
- Le rapport du Comité du Bureau Régional est soumis à APIRG pour examen.
- Si elle est jugée satisfaisante par APIRG, la carence est supprimée de l'AANDD par le Bureau régional.



# Évaluation et priorisation des carences

Tableau 1. Tableau de probabilité des risques de sécurité

<i>Probabilité</i>	<i>Signification</i>	<i>Valeur</i>
Fréquent	Susceptible de se produire de nombreuses fois (s'est produit fréquemment)	5
Occasionnel	Susceptible de se produire parfois (ne s'est pas produit fréquemment)	4
Faible	Peu susceptible de se produire, mais possible (s'est produit rarement)	3
Improbable	Très peu susceptible de se produire (on n'a pas connaissance que cela se soit produit)	2
Extrêmement improbable	Il est presque inconcevable que l'événement se produise	1





# Évaluation et priorisation des carences

Tableau 2. Exemple de classification de la gravité des risques de sécurité

<i>Gravité</i>	<i>Signification</i>	<i>Valeur</i>
Catastrophique	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aéronef/équipement détruit</li><li>• Multiples décès</li></ul>	A
Dangereux	<ul style="list-style-type: none"><li>• Importante réduction des marges de sécurité, détresse physique ou charge de travail telle qu'il n'est pas sûr que les opérateurs pourront accomplir leurs tâches de façon exacte ou complète</li></ul>	B



# Évaluation et priorisation des carences

<i>Gravité</i>	<i>Signification</i>	<i>Valeur</i>
	<ul style="list-style-type: none"><li>Blessures graves</li><li>Importants dommages aux équipements</li></ul>	
Majeur	<ul style="list-style-type: none"><li>Importante réduction des marges de sécurité, réduction de la capacité des opérateurs à faire face à des conditions de travail défavorables, du fait d'une augmentation de la charge de travail ou en raison de conditions compromettant leur efficacité</li><li>Incident grave</li><li>Personnes blessées</li></ul>	C
Mineur	<ul style="list-style-type: none"><li>Nuisance</li><li>Limites de fonctionnement</li><li>Recours à des procédures d'urgence</li><li>Incident mineur</li></ul>	D
Négligeable	<ul style="list-style-type: none"><li>Peu de conséquences</li></ul>	E



# Évaluation et priorisation des carences

Tableau 3. Exemple de matrice d'évaluation des risques de sécurité

<i>Risque de sécurité</i>		<i>Gravité</i>				
		<i>Catastrophique A</i>	<i>Dangereux B</i>	<i>Majeur C</i>	<i>Mineur D</i>	<i>Négligeable E</i>
<i>Probabilité</i>						
Fréquent	5	5A	5B	5C	5D	5E
Occasionnel	4	4A	4B	4C	4D	4E
Faible	3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable	2	2A	2B	2C	2D	2E
Extrêmement improbable	1	1A	1B	1C	1D	1E



# Évaluation et priorisation des carences

Tableau 4. Exemple de tolérabilité des risques de sécurité

<i>Plage de l'indice de risque de sécurité</i>	<i>Description du risque de sécurité</i>	<i>Mesure recommandée</i>
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	INTOLÉRABLE	Adopter des mesures immédiates pour atténuer le risque ou arrêter l'activité. Réaliser une atténuation prioritaire des risques de sécurité afin de garantir que des contrôles préventifs additionnels ou renforcés sont en place pour abaisser l'indice des risques de sécurité à un niveau tolérable.
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	TOLÉRABLE	Peut être toléré en fonction de l'atténuation des risques de sécurité. Cela peut nécessiter une décision de la direction en ce qui concerne l'acceptation du risque.
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	ACCEPTABLE	Acceptable en l'état. Aucune autre mesure d'atténuation du risque n'est nécessaire.



## Évaluation et priorisation des carences

Priorité « U »  
(Rouge)

- Exigences urgentes ayant un impact direct sur la sécurité et nécessitant des actions correctives immédiates.

Priorité « A »  
(Orange)

- Exigences prioritaires nécessaires à la sécurité de la navigation aérienne.

Priorité « B »  
(Vert)

- Exigences intermédiaires nécessaires à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.



ICAO DAKAR UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



ICAO

North American  
Central American  
and Caribbean  
(NACC) Office  
Mexico City

South American  
(SAM) Office  
Lima

ICAO  
Headquarters  
Montréal

Western and  
Central African  
(WACAF) Office  
Dakar

European and  
North Atlantic  
(EUR/NAT) Office  
Paris

Middle East  
(MID) Office  
Cairo

Eastern and  
Southern African  
(ESAF) Office  
Nairobi

Asia and Pacific  
(APAC) Sub-office  
Beijing

Asia and Pacific  
(APAC) Office  
Bangkok



THANK YOU