



International Civil Aviation Organization

EXAMEN DES DISPOSITIONS DE L'OACI ET DE L'OMM EN MATIÈRE DE SIGMET

BUREAU REGIONAL DE L'OACI
POUR L'AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE, DAKAR

ATELIER DE FORMATION SUR LE SIGMET

Dakar, Sénégal, 6 – 8 Décembre 2010



Références

Définition

Responsabilités et Coordination



RÉFÉRENCES

Règles et Procédures contenues dans:

- **l'Annexe 3 - Chapitres 1, 3 et 7 et Appendice 6;**
- **Doc 7474 de l'OACI – ANP de base et FASID AFI ;**
- **Annexe 11 - Chapitres 4 et 7;**
- **Doc. 4444 - *Gestion du trafic aérien*, Chapitres 9;**
- **Doc. 7030 *Procédures complémentaires régionales*, Partie 1;**
- **Doc 8896 - *Manuel des Pratiques de MET Aéronautique*;**
- **Doc. 9377 - *Manuel de Coordination entre Services de la Circulation Aérienne, Services d'Information Aéronautique et Services MET Aéronautiques*;**
- **Guide Régional AFI des Renseignements SIGMET.**

RÉFÉRENCES

Décisions relatives au SIGMET

☐ Réunion Met Division (2002) – Rec. 1/12 – Mise en œuvre des besoins SIGMET

- Contrôler l'émission des SIGMET et identifier les carences;
- Mettre à jour régulièrement le Guide Régional du SIGMET;
- Conduire des tests SIGMET périodiques.

☐ APIRG – Conclusions

- Conclusion 12/40 (1999) – Formation VA
- Conclusion 13/68 (2001) - Moyens télécom VA
- Conclusion 15/91 (2003) – Préparation entête VA
- Conclusion 15/90 (2005) - Essais VA
- Conclusion 16/56 (2007) – Tests SIGMET périodiques
- Conclusion 16/57 (2007) – Atelier SIGMET



RÉFÉRENCES

Décisions relatives au SIGMET

❑ APIRG – Conclusions (suite)

- Conclusion 17/81 (2010) - Amélioration de la Diffusion des SIGMET
- Conclusion 17/82 (2010) - Mesures pour Améliorer l'Émission et la Diffusion des SIGMET
- Conclusion 17/102 (2010) - Formation Du Personnel Des Services Météorologiques sur la Mise en Œuvre du QMS et la Production de SIGMET dans le Cadre de l'ACIP

❑ SP AFI RAN - Recommandation

- Recommandation 6/15 (2008) — Encourager la mise en œuvre du service SIGMET et du QMS dans la Région AFI



DEFINITIONS

□ Annexe 3, Chapitre 1

Renseignements SIGMET: Renseignements établis et communiqués par un centre de veille météorologique, concernant l'occurrence effective ou prévue de phénomènes météorologiques **en route** spécifiés qui peuvent affecter la **sécurité** de l'exploitation aérienne.

➤ 2 Mots Clé: En route, Sécurité

✓ En route:

La phase de vol comprise entre la fin du décollage/montée initiale et le début de la phase d'approche et d'atterrissage

DEFINITIONS

➤ SECURITE – Doc 9859 Manuel SMS

1.2 LE CONCEPT DE SÉCURITÉ

1.2.1 Pour comprendre ce qu'est la gestion de la sécurité, il est nécessaire d'examiner ce que l'on entend par « sécurité ». Selon le point de vue que l'on adopte, le concept de sécurité aérienne peut prendre différentes acceptions, notamment :

- a) zéro accident (ou incident grave), un point de vue largement partagé par les voyageurs ;
- b) l'absence de danger ou de risque, c'est-à-dire de facteurs qui causent ou risquent de causer des dommages ;
- c) l'attitude du personnel face à des actes et situations dangereux (reflet d'une culture d'entreprise « valorisant la sécurité ») ;
- d) la mesure dans laquelle les risques inhérents à l'aviation sont « acceptables » ;
- e) le processus d'identification des dangers et de gestion des risques ;
- f) la limitation des pertes dues aux accidents (pertes humaines, pertes matérielles et dégâts à l'environnement).

1.2.2 Il est souhaitable d'éliminer entièrement les accidents (et incidents graves), mais un taux de sécurité de 100 % n'est pas un objectif réalisable. Malgré tous les efforts consentis pour éviter les défaillances et les erreurs, il s'en produira toujours. Aucune activité humaine ni aucun système créé par l'homme ne peut être garanti comme absolument sûr, c'est-à-dire exempt de risques. La notion de sécurité est relative, les risques inhérents étant acceptables dans un système « sûr ».

1.2.3 La sécurité est de plus en plus considérée sous l'angle de la gestion des risques. Aux fins du présent manuel, on donnera donc à la sécurité la définition suivante

La **sécurité** est la situation dans laquelle les risques de lésions corporelles ou de dommages matériels sont limités à un niveau acceptable et maintenus à ce niveau ou sous ce niveau par un processus continu d'identification des dangers et de gestion des risques.



ANNEXE 3 – AMENDEMENT 75

SIGMET

- Amélioration de l'identification des phénomènes (PSN, AT, etc..)**
- Permet l'indication des TC NIL dans l'identification des TC sans nom (i.e. pour un TC prévu)**
- Amélioration des TC graphiques et des SIGMET WC**

CENTRES DE VEILLE METEOROLOGIQUE (CVM)



Définition

□ CVM – Annexe 3, § 3.4

- Un État contractant qui a accepté l'obligation de **procurer des services de la circulation aérienne dans une région d'information de vol** ou une région de contrôle établira, par accord régional de navigation aérienne, un ou plusieurs **centres de veille météorologique** ou prendra les dispositions nécessaires pour qu'un autre État contractant le fasse.

CVM - RESPONSABILITES

□ Responsabilités d'un CVM:

- a) **Assurer une veille continue** des conditions météorologiques influant sur l'exploitation des vols dans sa zone de responsabilité;
- b) **Établir des renseignements SIGMET** et autres relatifs à sa zone de responsabilité;
- c) **Fournir aux** organismes des services de la circulation aérienne qui lui sont associés **des renseignements SIGMET** et, s'il y a lieu, d'autres renseignements météorologiques ;
- d) **Diffuser** les renseignements **SIGMET**;

CVM - RESPONSABILITES

□ Responsabilités d'un CVM:

- e) AIRMET (Non exploité en Région AFI)
- f) fournir les renseignements reçus concernant **une activité volcanique prééruptive, une éruption volcanique et un nuage de cendres volcaniques**, au sujet desquels aucun SIGMET n'a pas encore été établi et communiqué, aux organes ATS et au VAAC qui lui sont associés, comme il a été convenu par accord régional de navigation aérienne ;

CVM - RESPONSABILITES

☐ Responsabilités d'un CVM:

- g) fournir aux organes ATS qui lui sont associés, comme convenu dans les accords de service, les renseignements reçus concernant **un dégagement accidentel dans l'atmosphère de matières radioactives survenant dans sa FIR et dans les FIR adjacentes.**
 - Ces renseignements indiqueront entre autres le lieu, la date et l'heure de l'accident ainsi que les trajectoires prévues des matières radioactives.



CVM - RESPONSABILITES

□ Responsabilités d'un CVM:

- ✓ Selon la définition, un CVM doit être établi pour chaque FIR et/ou CTA, c'est une obligation de l'État fournissant des services de FIR/CTA, de veiller à ce qu'un CVM soit désigné;
- ✓ Les fonctions d'un CVM requiert d'importantes ressources humaines et matériels;
- ✓ Si un État **éprouve des difficultés** à s'acquitter de ses obligations, les fonctions de **CVM** peuvent être **déléguées à un autre État**;
- ✓ En cas de **délégation** des responsabilités d'un CVM, **un accord bilatéral** doit être conclu entre les États concernés et reflété dans l'ANP régional et les AIP respectifs de ces États.

COORDINATION AVEC LES CIV, CCR ET COM



- **Le centre MET associé à un CCR est un CVM;**
- **Le CVM doit maintenir une coordination étroite avec:**
 - ✓ **Le VAAC et/ou TCAC couvrant sa AOR;**
 - ✓ **Le centre de Télécom associé pour la diffusion des renseignements SIGMET;**
 - ✓ **Les centres de diffusion VOLMET/D-VOLMET associés;**
 - ✓ **Les services de Recherche et sauvetage (SAR)**

COORDINATION AVEC LES CENTRES D'AVIS DE TC ET VA (TCAC ET VAAC)



- Le centres d'avis de TC (**TCAC**) et VA (**VAAC**) ont été créés pour aider les **CVM** dans **l'émission des SIGMET TC et VA**;
- Le **rôle** des VAAC et TCAC a **évolué**; actuellement leurs produits (les avis TC et VA) sont **directement utilisés par les usagers** pour les besoins de la planification des vols;
- Cependant, les **CVM doivent** utiliser les avis **TC et VA** dans la préparation des **SIGMET TC et VA**;
- Désignation et zone de responsabilité de TCAC et VAAC - FASID Tableaux MET 3A, MET 3B; FASID Carte MET 2 et 3.



*Merci de votre attention
et bon séjour à Dakar*