



DGCA1 - WP4

**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE**

Première réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation civile

(Abuja, Nigéria, 19 - 21 mars 2002)

Point 1 de l'ordre du jour : Stratégies destinées à remédier aux carences dans le domaine des services de la circulation aérienne dans la Région d'Afrique occidentale et centrale

(Note présentée par le Secrétariat)

Résumé

La présente note informe la Réunion des carences relevées dans le domaine des services de la circulation aérienne et des efforts à fournir pour y remédier.

REFERENCES:

- Rapport AFI/ 7 RAN
- Rapport APIRG/13
- Doc 4444 PANS-ATM de l'OACI
- Annexe 2 - Règles de l'air
- Annexe 11 - Services de la circulation aérienne

1. Introduction

- 1.1 Le Conseil de l'OACI définit la carence comme "une situation où une installation, un service ou une procédure n'est pas conforme au Plan Régional de Navigation aérienne approuvé par le Conseil ou en rapport avec les Normes et Pratiques Recommandées de l'OACI, et cette situation ayant une incidence négative sur la sécurité, la régularité et/ou l'efficacité de l'aviation civile internationale".
- 1.2 Le Sous-groupe des Services de la circulation aérienne, du Service d'information aéronautique et du Service des recherches et sauvetage de l'APIRG (ATS/AIS/SAR SG) est chargé des questions liées aux carences dans le domaine ATS. A cet effet, le Sous-groupe a dressé la liste des carences basées sur une méthodologie uniforme

approuvée par le Conseil pour l'identification, l'évaluation, le suivi et la publication des carences relevées dans les systèmes de la circulation aérienne.

2. Analyse

2.1 L'APIRG a pris en compte les recommandations de la 7ème réunion régionale de la Navigation aérienne AFI/7, tenue en 1997 à Abuja au Nigéria, concernant l'élimination des carences dans la fourniture des services de la circulation aérienne; et a fourni la liste des carences en conséquence. Les carences les plus courantes relevées portent sur ce qui suit:

2.1.1 Personnel ATM

- Personnel inadéquat
- Formation de base et formation continue inadéquate/absence de politique de formation. Formation insuffisante en langue anglaise pour les contrôleurs non anglophones;
- contrôleurs expérimentés en nombre insuffisant;
- environnement et conditions de travail et de sécurité précaires;
- peu de cas fait à l'audit de contrôle qualité de l'OACI.

2.1.2 Equipement/matériel de travail

- la plupart des organes ATS sont mal équipés et/ou équipements en état d'obsolescence là où ils existent;
- non-disponibilité de Documents et Annexes OACI à jour;
- aides à la navigation peu sûres et des moyens de communication désuets.

2.1.3 Préoccupations opérationnelles

- Contrôle aux procédures principalement utilisé dans la région;
- fourniture insuffisante du contrôle de la circulation aérienne par manque de couverture radio VHF adéquate (VHF déportée pour les CCR);
- absence de mise à jour de lettres d'accord périmées entre organes ATS;
- cartes aéronautiques, système géodésique mondial (WGS-84) inadéquats et la plupart des services AIS non automatisés;
- manque de législation nationale concernant la délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne;
- absence d'accords/coordination SAR entre CCR contigus;
- procédure d'enquête d'incidents ATS inadéquate ;
- multiplicité d'organes ATS (structure de l'espace aérien non optimisée).

3.Mesures suggérées

3.1 Les stratégies suivantes peuvent être utilisées par les prestataires de service ATS pour remédier aux carences dans les services de la circulation aérienne (ATS) en Afrique occidentale et centrale.

3.1.1 Personnel ATM

- Les Etats devraient établir des niveaux de compétence au niveau du personnel ATM afin d'accroître la sécurité et la productivité.
- il faudrait créer une section de perfectionnement du personnel ATS qui prend en compte toute la formation requise en environnement non- radar et radar dans les organes ATS, y compris l'expérience au pilotage et des cours de recyclage pour atteindre un niveau de compétence satisfaisant en tout temps.
- les Etats devraient améliorer, de façon périodique, les conditions de travail du personnel afin de retenir les contrôleurs pétris d'expérience.

3.1.2 Equipement/matériel de travail

- Les organes ATS devraient être dotés d'équipements CNS modernes pour faciliter la communication air/sol sol/sol et avoir des appareils SAR efficaces pour assurer la coordination, en cas de besoin. La mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM devrait constituer un des objectifs primordiaux.
- Les Etats devaient s'assurer que tous les organes ATS sont dotés de téléphones commerciaux, ou l'INTELSAT normal ou de préférence le système INMARSAT. Ceci devrait être fait même quand les systèmes spécialisés sont installés pour servir de secours en cas de panne des systèmes primaires.
- Les Etats sont encouragés à mettre en oeuvre la couverture VHF en route conformément à la Recommandation 5/12 de la 7ème réunion régionale AFI/7 et à établir des espaces aériens contrôlés en route tel que préconisé dans la Recommandation 5/21 de l'AFI/7.

3.1.3 Au plan opérationnel

- Mettre en oeuvre le service de contrôle régional en fonction des priorités définies dans la Conclusion 12/20 de la 12ème réunion d'APIRG et reprise dans la Conclusion 13/31 de la 13ème réunion d'APIRG.
- Mettre en oeuvre toutes les routes ATS approuvées par le Plan AFI.

- Les Etats devraient s'engager à mener des enquêtes sur les incidents ATS signalés et produire des rapports à toutes les parties concernées. L'attention devrait être attirée, dans ce contexte, sur le fait que la non-disponibilité de ces rapports est préjudiciable à une meilleure identification des causes des incidents et à la prise de mesures correctives qui s'imposent par l'autorité compétente.
- Les Etats devraient veiller à la signature de lettres d'accord entre tous les organes ATS desservant des espaces aériens contigus. Ces lettres d'accord devraient être préparées en collaboration avec les responsables de quarts des contrôleurs en ayant à l'esprit les évolutions du trafic et des systèmes.

4. Suite à donner

La réunion est invitée à:

1. Prendre note des informations contenues dans la présente note;
2. encourager l'adoption d'une approche coopérative dans la gestion de l'espace aérien dans la Région;
3. mettre en place une politique idoine afin de remédier aux carences dans l'intérêt de la sécurité dans la fourniture des services de la circulation aérienne dans la Région;
4. favoriser l'échange du personnel ATS (familiarisation/langage/visites);
5. encourager la signature de lettres d'accord entre organes ATS.
