Vingt-et-quatrième réunion du Groupe régional AFI de Planification et de Mise en œuvre (APIRG/24)
(Réunion virtuelle – 2 au 4 novembre 2021)

Point 3 de l'ordre du jour : Cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre de la navigation aérienne régionale

Mise en œuvre du GRF à l'ASECNA et défis

(Présenté par l'ASECNA)

RESUME

Ce document décrit les dispositions mises en place par l'ASECNA dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau format de compte rendu de l'état des pistes (GRF), y compris le nouveau format SNOWTAM dans ses Etats membres et fait le point des défis à résoudre pour une meilleure mise en œuvre en Région AFI.

REFRENCE(S)

L'amendement 13-B à l'annexe 14 — *Aérodromes, Volume I — Conception et exploitation des aérodromes ; Annexe 3 — Service météorologique pour la navigation aérienne internationale ; Annexe 6 — Exploitation des aéronefs, Partie I — Transport aérien commercial international — Avions et Partie II — Aviation générale internationale — Avions ; Annexe 8 — Navigabilité des aéronefs ; Annexe 15 — Services et procédures d'information aéronautique pour les services de navigation aérienne (PANS) — Aérodromes (PANS-Aérodromes, Doc 9981), Gestion de l'information aéronautique (PANS-AIM, Doc 10066) et Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444),* Circulaire 355, Évaluation, mesure et compte rendu des conditions de surface de piste et dans le Doc 10064 Airplane Performance Manual (en préparation).

1. Introduction

1.1 A la suite des ateliers de formation organisés par le Bureau OACI/WACAF à Accra (Ghana) et à Dakar (Sénégal), auxquels ont pris part des experts de l'ASECNA, le Directeur Général a mis en place un comité mixte composé des experts de la Direction Générale et des Représentations du Mali, du Niger et du Togo dans les domaines ATS, AIM, MET, IGC, SMI.

1.2 Une feuille de route a été ainsi définie pour l'Agence pour la mise en œuvre du GRF de façon coordonnée dans les 17 Etats membres de l'Agence au 04 Novembre 2021.

1.3 Le présent document de travail rend compte du mécanisme mis en place par l'Agence pour l'évaluation et la réévaluation de l'état de la surface des pistes et le reporting des résultats aux services AIM et aux contrôleurs de la circulation aérienne, des lignes directrices définies pour la publication de l'information aéronautique sur l'état de la surface des pistes, et des moyens de communication à utiliser pour la diffusion des informations relatives à l'état de la surface des pistes.

2. Défis de l'ASECNA dans la mise en œuvre du GRF

2.1. Dans le cadre de la mise en œuvre du GRF, les défis de l'Agence étaient notamment de :

- Assurer la maitrise du Changement et la réussite du changement dans un contexte de résilience marqué par la COVID 19;
- Participer à la réussite des comités nationaux mis en place dans les Etats tels que recommandés par l'OACI
- Assurer la formation et la qualification du personnel ATS, AIM impliqué dans le traitement du RCR et celui du personnel IGC des aérodromes gérés par l'ASECNA ;
- Définir les lignes directrices de traitement des RCR de manière unique dans ses pays membres
- Mettre à jour les systèmes de production et les moyens de communication du RCR
- Définir le processus de diffusion des SNOWTAM par ses centres
- Définir le processus de traitement des SNOWTAM dans les bulletins d'Information PREVOL

- Mettre à jour son site web pour la mise en ligne des SNOWTAM
- Publier les circulaires d'Information relative à la mise en œuvre du SNOWTAM
- De réaliser des tests de simulation pratiques

3. Processus de Réalisation

3.1. L'ASECNA a au prime abord formé en ligne et en OJT les membres des son comité CO-GRF piloté par le représentant de l'ASECNA au Mali. Le comité CO-GRF a mis en place des équipes locales GRF dans chaque Etat membre présidées par les commandants d'Aérodrome. Ces équipes permettaient à la fois de participer aux comités nationaux GRF et rendre compte en temps réel des préoccupations à prendre en œuvre par le CO-GRF

3.2. Dans la feuille de route du CO-GRF, la première étape était de réaliser des études de sécurité dans chaque pays membre avec la participation des autorités d'Aviation Civile pour analyser les sources de risques à anticiper pour la mise en œuvre.

3.3. A travers ses experts formés du CO-GRF, qui sont des instructeurs dans les différents domaines de l'Aviation Civile, des modules de cours ont été développés. Des instructeurs dans les domaines AIM, ATS et IGC pour les aérodromes gérés par l'ASECNA ont été formés à distance et évalués. Des attestations de formation ont été délivrés. Les instructeurs locaux à leurs tours ont également engagé la formation de leur personnel d'aérodrome.

Des lignes directrices sur la réalisation des tâches pour les contrôleurs et le personnel AIM ont été également élaborées. Les contrats d'Interfaces et manuels d'exploitation sont en cours de mise à jour dans les centres de l'Agence

Une AIC sur le GRF a été publiée et l'AIP a été mise à jour aux sections concernées par le GRF pour une mise en vigueur le 04 Novembre 2021

Le masque AMHS de traitement des messages SFA à date, est mis à jour à 60% dans les pays membres de l'Agence et le processus se poursuit. Pour ce qui concerne le système automatisé de traitement de SNOWTAM, le processus de mise a jour est en cours mais une solution palliative a été élaborée et testée dans les centres pilotes de Lomé Libreville et Bissau afin de permettre le traitement automatique des SNOWTAM à l'arrivée et au départ par le personnel AIM et la production des PIB.

Des exercices pratiques ont été réalisés avec la participation du CO-GRF sur certains sites.

3.4. Au titre des principaux défis pour l'ASECNA en tant que fournisseur des services de la Navigation Aérienne, il y'a essentiellement : ***le processus de communication du RCR*** de l'Exploitant d'Aérodrome vers l'ANSP puis aux équipages, les dispositions réglementaires relatives à ***l'organisme de diffusion d'un SNOWTAM par un NOF ou une unité AIM*** et la liste des destinataires, ***l'annulation d'un SNOWTAM avant le délai de 8 heures***, et les dispositions liées à ***l'exploitation de l'organigramme B de la circulaire 355 de l'OACI relative aux cas de présence d'eau stagnante en dessous de 25%*** dans les régions non exposées à la glace, à la neige et au gel. Pour ce dernier point *le paragraphe 4.47 de la circulaire indique qu'il faut mentionner le pourcentage de couverture entre 11% et 25% tandis que l'organigramme B précise qu'en cas de couverture inférieure à 25% il n'y a pas de RCR.*

4. Actions de la Réunion

4.1. **La réunion est invitée à :**

a) Prendre note des informations contenues dans le présent document,

b) Adopter un mécanisme commun dans la région AFI d'acheminement des messages SNOWTAM entre les centres, via les NOF de préférence ;

c) Examiner et clarifier les points 4.47 et organigramme B de la circulaire 355 ;

d) Proposer à l'OACI, à l'instar des NOTAM CANCEL, un mécanisme d'annulation d'un SNOWTAM lorsque les conditions de surface de piste sont revenues à la normale bien avant le délai des 8 heures se temps fixé