



TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 4 : Mise en œuvre du système mondial de navigation aérienne et rôle des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)

4.3 : Mise en œuvre d'ASBU pour améliorer les performances

ACCROÎTRE L'EFFICIENCE ET L'EFFICACITÉ DE L'APIRG ET DU RASG-AFI

[Note présentée par 54 États contractants, membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]²

RÉSUMÉ EXECUTIF

Le présent document met en relief certaines réalisations du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) en ce qui concerne l'amélioration de sa contribution au développement de la navigation aérienne régionale. Le document présente également certaines propositions visant à améliorer l'efficacité et l'efficacité de l'APIRG et du RASG-AFI.

Actions requises : La Conférence est invitée à :

- a) prendre note de l'état d'avancement des activités de l'APIRG et du RASG-AFI ;
- b) approuver la proposition visant à mieux impliquer les Directeurs généraux de l'aviation civile (DGCA) et les autres décideurs, afin de faciliter l'appropriation des résultats et leur mise en œuvre ;
- c) exhorter les États, l'industrie et les donateurs à soutenir la mise en œuvre des activités prioritaires identifiées par l'APIRG et le RASG-AFI ;
- d) exhorter les États et l'industrie et tous les partenaires à soutenir la mise en œuvre de la stratégie d'intégration proposée de l'APIRG et du RASG-AFI afin d'accroître leur efficacité et leur efficacité ;
- e) demander à l'OACI d'encourager en permanence tous les États membres à fournir le soutien et l'expertise technique nécessaires à leurs PIRG et groupes régionaux respectifs.

¹ Versions linguistiques fournies par la CAFAC.

² Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap Vert, République Centrafricaine, Tchad, Comores, Congo, Côte D'Ivoire, République démocratique du Congo, Djibouti, Égypte, Eswatini, Guinée Équatoriale, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, État de Lybie, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Nigéria, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Afrique du Sud, Soudan du Sud, Soudan, Togo, Tunisie, Ouganda, République Unie de Tanzanie, Zambie, Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 Les objectifs de l'APIRG sont d'assurer l'élaboration et la mise en œuvre continues et cohérentes du Plan AFI de navigation aérienne (ANP) et d'assurer le suivi des activités du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) au besoin. C'est pourquoi l'APIRG traite continuellement les lacunes dans les domaines des aérodromes et des aides au sol (AGA), des communications, de la navigation et de la surveillance (CNS), de la gestion du trafic aérien (ATM), de la météorologie (MET), de la recherche et du sauvetage (SAR), de la gestion de l'information aéronautique (AIM) et des PANS-OPS.

1.2 Les fonctions du RASG-AFI comprennent l'analyse des informations de sécurité et des dangers pour l'aviation civile au niveau régional et l'examen des plans d'action élaborés dans la région pour faire face aux dangers identifiés ; la conduite du suivi des activités du Plan mondial de sécurité aérienne (GASP) le cas échéant ; et la coordination avec le PIRG compétent sur les questions de sécurité. À ce jour, les activités du RASG-AFI sont axées sur la résolution des problèmes de sécurité importants (SSC), les principes fondamentaux de la surveillance de la sécurité (FSO), les enquêtes sur les accidents d'aéronefs (AIG) et les questions de sécurité émergentes telles que la sécurité des pistes, l'impact sans perte de contrôle (CFIT) et la perte de contrôle en vol (LOC-I).

1.3 Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les groupes régionaux de sécurité aérienne (RASG) ont établi les priorités régionales, les indicateurs de mise en œuvre et les objectifs en matière de sécurité aérienne et de navigation aérienne pour la mise en œuvre régionale du Plan mondial de sécurité aérienne (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP).

1.4 La Commission de la navigation aérienne (ANC) et le Bureau de la navigation aérienne (ANB) présentent conjointement au Conseil un rapport annuel consolidé sur les groupes régionaux la de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des groupes régionaux de sécurité aérienne (RASG). Le rapport se focalise non seulement sur les conclusions des réunions des PIRG et des RASG, mais aussi sur les progrès et les défis de la mise en œuvre de la sécurité et de la navigation aérienne à l'échelle régionale.

2. DISCUSSION

2.1 La vingtième réunion du groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/20), qui s'est tenue à Yamoussoukro (Côte d'Ivoire) du 30 novembre au 2 décembre 2015, a rendu opérationnelle la nouvelle structure de l'APIRG avec un nombre réduit d'organismes contributeurs, passant de 23 organismes axés sur les disciplines à 4 organismes axés sur les résultats. Le Manuel de procédure de l'APIRG a été modifié en conséquence.

2.2 L'APIRG/20 a identifié des projets prioritaires pour la région AFI, dérivés des modules applicables de l'ASBU (mise à niveau par blocs du système de l'aviation) et des objectifs de performance régionaux, et basés sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des exigences de navigation aérienne établies par les sous-groupes. L'application du nouveau eANP en trois volumes et des procédures de modification connexes a également été reconnue et est en cours d'élaboration.

2.3 La vingt-et-unième réunion du Groupe régional de planification et de mise en œuvre de la région Afrique - Océan Indien (APIRG/21) s'est tenue de manière consécutive avec la quatrième réunion du Groupe régional sur la sécurité aérienne (RASG/AFI/4), à l'hôtel InterContinental, à Nairobi au Kenya, du 9 au 11 octobre 2017, sous le parrainage de l'ATNS ASECNA, BOEING et AIRBUS.

2.4 L'APIRG/21 a noté la nécessité d'établir des priorités et d'intensifier l'assistance aux États à travers un mécanisme tel que la création proposée d'équipes régionales d'appui à la navigation

aérienne. L'objectif spécifique du mécanisme est de soutenir les efforts des États visant à mettre en œuvre les améliorations opérationnelles de la navigation aérienne en adoptant une approche harmonisée et rentable.

2.5 L'APIRG/21 et le RASG/AFI/4 ont adopté les objectifs de sécurité d'Abuja révisés ainsi que les indicateurs et objectifs de performance AFI ANS proposés par la CAFAC.

2.6 En outre, afin de soutenir la réalisation des objectifs susmentionnés, le Groupe a convenu des actions suivantes :

- a) Redéfinir et adopter les objectifs régionaux de performance de navigation aérienne de la région AFI ;
- b) Adopter l'approche AFI fondée sur les performances pour atteindre les objectifs régionaux définis en matière de performance de la navigation aérienne dans le cadre d'un programme régional de modernisation ;
- c) Refléter cette approche axée sur les performances dans le volume III du Plan régional de navigation aérienne ;
- d) Le secrétariat de l'APIRG entend réviser la stratégie régionale AFI de mise en œuvre dans le cadre du programme régional de modernisation et des activités des sous-groupes de l'APIRG ;
- e) Les États entendent mettre en place des équipes multidisciplinaires chargées des plans nationaux de navigation aérienne, dotées des ressources adéquates, y compris la formation, pour élaborer et mettre en œuvre en collaboration des initiatives relatives aux plans nationaux de navigation aérienne.

2.7 La région AFI a établi une étroite coordination entre l'APIRG et le RASG-AFI dans les domaines suivants : Surveillance de la sécurité RVSM ; Systèmes de gestion de la qualité (SMQ) pour AIM et MET ; Coordination civilo-militaire ; Recherche et sauvetage (SAR) ; Rapports d'état insatisfaisant (UCR) ; Analyse des accidents et incidents ; Mise en œuvre du SSP/SMS ; Compétence en langue anglais (ELP) ; contingences de l'espace aérien et gestion de l'information aéronautique (AIM).

2.8 L'APIRG et le RASG-AFI ont abordé certains défis auxquels sont confrontés les États pour la mise en œuvre régionale des SARP, des PANS et des politiques, ainsi que les recommandations et les mesures prises à cet égard. Certains de ces défis liés à la navigation aérienne concernent les progrès insuffisants dans l'élaboration des plans nationaux de mise en œuvre des PBN ; le faible niveau de mise en œuvre de la méthodologie ASBU par les parties prenantes ; la lenteur de l'harmonisation des différents projets aéronautiques (CNS, ATM, AIM, MET, AGA et SAR) ; la difficulté de collecte de données relatives à la mesure des performances et à la mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne.

2.9 La planification de la navigation aérienne régionale est normalement assurée par les PIRG. L'annexe E de la résolution A38-12 de l'Assemblée générale stipule que les réunions de navigation aérienne régionale (RAN), bien qu'il s'agisse d'instruments importants pour la détermination des installations et des services, ne doivent être convoquées que pour traiter des questions qui ne peuvent être traitées de manière adéquate par les PIRG.

2.10 Dans ces circonstances, les réunions du PIRG et du RASG constituent les cadres appropriés pour permettre aux décideurs d'examiner et de discuter des questions de mise en œuvre et de

s'approprier les résultats des délibérations, dont la mise en œuvre opportune et efficace est nécessaire pour améliorer la sécurité aérienne et la performance de la navigation aérienne dans la région.

2.11 En décembre 2017, l'OACI a organisé un Forum mondial du PIRG et du RASG, afin de réunir les principales parties prenantes et de discuter de la voie à suivre. Le Forum a souligné les points soulevés dans la décision du Conseil et a recommandé de traiter les questions suivantes :

- a) La nécessité d'aligner le travail des groupes ainsi que leurs structures organisationnelles sur les derniers plans globaux de l'OACI, tel que le Plan mondial pour la sécurité aérienne, qui contient des objectifs et des cibles clairs pour les RASG ;
- b) L'intégration des programmes de travail des groupes avec les plans d'activités et les plans opérationnels de l'OACI ;
- c) La nécessité d'accroître l'efficacité et d'éviter le chevauchement des activités, principalement en envisageant un nouveau format pour les réunions du PIRG et du RASG ; l'amélioration des rapports des groupes pour s'assurer que les informations nécessaires parviennent au siège de l'OACI ;
- d) Un suivi renforcé afin d'évaluer les efforts déployés par les groupes pour atteindre les objectifs et les cibles qu'ils se sont fixés.

2.12 Les objectifs du GASP et du GANP sont soutenus par un ensemble de feuilles de route qui présente un train de mesures de mise en valeur visant spécifiquement les États individuels, les « Régions », c'est-à-dire principalement les PIRG/RASG et l'industrie. Les PIRG et les RASG utilisent ensuite les feuilles de route pour élaborer leur programme de travail qui met l'accent sur les domaines décrits dans le GANP/GASP et nécessite une analyse des données pour déterminer son niveau succès.

2.13 La structure organisationnelle des PIRG et des RASG devrait tenir compte de trois (3) domaines principaux du GASP, à savoir : les défis organisationnels (amélioration de l'IE), des risques opérationnels et de la mesure de la performance (données) et, de la même manière pour le GANP en termes de capacités opérationnelles (infrastructure) et d'analyse et de processus prédictifs.

2.14 D'ici 2019, il est proposé que les bureaux régionaux planifient les PIRG et les RASG en même temps : (1) Une séance plénière, comprenant des participants des PIRG et des RASG, ouvrira la réunion ; (2) Les groupes se réuniront en parallèle, chacun dans son propre domaine ; et (3) se réuniront à nouveau pour une séance plénière de clôture, afin d'aborder les questions de coordination et de finaliser le rapport de la réunion. Cette pratique est déjà utilisée dans certaines régions.

2.15 La 7^{ème} réunion de la DGCA africaine, tenue à Niamey-Niger le 20 août 2018, a discuté de l'efficacité de l'APIRG et du RASG-AFI ainsi que de la stratégie d'intégration des deux groupes.

2.16 Par conséquent, la région AFI est prête à adopter la stratégie proposée pour améliorer le groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) ainsi que les groupes régionaux de sécurité aérienne de la région AFI (RASG-AFI). D'ici 2020 l'intégration complète des groupes devrait se réaliser, ce développement suivra la structure des sous-groupes décrits précédemment et s'alignera et s'intégrera aux plans globaux.

3. CONCLUSION

3.1 Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les groupes régionaux de sécurité aérienne (RASG) forment la base des cadres régionaux de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne et de la sécurité. Par conséquent, l'OACI devrait s'appuyer sur ses groupes régionaux établis (PIRG et RASG) pour faciliter le suivi des progrès en matière de planification et de la mise en œuvre et tenir à jour les plans régionaux et tout document complémentaire connexe.

3.2 Les États contractants sont instamment priés de prendre des mesures correctives pour remédier aux lacunes en matière de sécurité et de navigation aérienne, y compris les activités prioritaires identifiées par les PIRG et les RASG et le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), en appliquant les objectifs du GASP et du GANP et les processus de planification régionale et de mise en œuvre de l'OACI.

3.3 Les plus hautes autorités de l'aviation civile sont encouragées à participer aux réunions des PIRG et des RASG afin de faciliter le processus de prise de décision, de planification et de mise en œuvre.

3.4 Il est nécessaire d'incorporer un point de l'ordre du jour sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des résultats de l'APIRG et du RASG-AFI dans le calendrier des réunions régulières de la DGAC ainsi que lors des réunions ministérielles afin de faciliter la connaissance des résultats des réunions susmentionnées et d'améliorer la mise en œuvre des conclusions et décisions de ces réunions.

— FIN —