



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN)
AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)**

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 6 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la navigation aérienne, visant à améliorer l'efficacité du système de navigation aérienne (Comité sur l'efficacité)

**CORRECTION DES CARENCES MAJEURES DE LA
NAVIGATION AÉRIENNE DANS LA RÉGION**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note rend compte des carences majeures de la navigation aérienne dans la Région AFI dans les domaines AGA, ATM, AIS/MAP, CNS, MET et SAR, d'après des renseignements actualisés fournis par l'APIRG, ses organes auxiliaires, le Secrétariat et les États. Ces carences ont été déterminées suivant une méthode uniformisée approuvée par la Commission de navigation aérienne et le Conseil pour application à l'échelle mondiale par tous les PIRG de l'OACI.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 L'une des tâches courantes des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) de l'OACI consiste à déterminer les carences, les évaluer, en assurer le suivi et en rendre compte. Pour s'acquitter de cette tâche avec cohérence, une méthode uniformisée a été élaborée et approuvée par la Commission de navigation aérienne.

2. ANALYSE

2.1 Il est rappelé à la réunion les éloges exprimés par la Commission et le Conseil au sujet des efforts du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) pour déterminer les carences dans le domaine de la navigation aérienne, les évaluer, en assurer le suivi et en rendre compte. Étant donné les préoccupations de la Commission et du Conseil concernant les graves incidences sur la sécurité des carences non corrigées, la réunion spéciale AFI RAN souhaitera se remémorer les délibérations précédentes à ce sujet, qui ont abouti à la conclusion, entre autres, qu'étant donné les incidences négatives du défaut de mise en œuvre des dispositions du plan de navigation aérienne et la persistance de carences graves dans de nombreuses parties de la Région AFI,

les États concernés devraient de toute urgence prendre des mesures concrètes pour corriger toutes les carences compromettant la sécurité de l'exploitation des aéronefs dans la région.

2.2 Conformément à la pratique habituelle, le Groupe APIRG, à sa seizième réunion (Rubavu, Rwanda, 19 – 23 novembre 2007), a actualisé la liste des carences de la navigation aérienne dans les domaines AGA, ATM, AIS/MAP, CNS, MET et SAR, comme l'indique l'Appendice P du Rapport APIRG/16, qui peut être consulté sur le site web de l'OACI à l'adresse <http://www.icao.int/icao/en/ro/wacaf/apirg/apirg16/>, et a proposé des mesures correctrices adéquates pour atténuer ou éliminer ces carences.

2.3 En outre, les différents bureaux régionaux ont pris des mesures pour donner suite à la Conclusion 16/67 de l'APIRG concernant ces carences.

Conclusion 16/67 — Correction des carences de la navigation aérienne

Il est conclu qu'il faut rappeler aux États d'adopter une approche par étape dans la mise en œuvre des éléments du système de navigation aérienne, en donnant priorité à la correction des carences touchant tous les éléments du système.

2.4 Dans le cadre de ces mesures de suivi, la liste des carences a été actualisée ; elle peut être consultée sur le site de l'OACI, comme le signale le § 2.2 ci-dessus. De nombreuses carences, notamment celles qui compromettent la sécurité, sont persistantes et doivent être corrigées de toute urgence. Plus particulièrement, il y aurait lieu de donner priorité à la correction des carences énumérées dans l'appendice.

2.5 Pour ce qui est des carences dans le domaine SAR, il convient de noter que des données supplémentaires ont été mises à la disposition du processus normal de détermination des carences grâce au projet SAR OACI/CAFAC mené dans la Région AFI de 2002 à 2007. Bien que les carences particulières de chacun des 34 États évalués soient trop nombreuses pour être énumérées dans la présente note, une représentation graphique de leur nature générale et de leur étendue systémique est incluse dans les objectifs de performance SAR indiqués en appendice.

2.6 Il est important que les États qui ne l'ont pas encore fait mettent au point leur plan d'action pour corriger et/ou atténuer les carences.

2.7 La mise en œuvre des plans d'action peut obliger les États à demander l'assistance et le soutien de sources externes.

2.8 À la lumière de ce qui précède, la réunion est invitée à adopter la recommandation suivante :

Recommandation 6/x — Correction des carences de la navigation aérienne dans la Région AFI

Il est recommandé que les États concernés de la Région AFI :

- a) soient invités à mettre au point leur plan d'action national pour corriger leurs carences dans les domaines AGA, ATM, AIS/MAP, CNS, MET et SAR, la priorité étant donnée aux carences répertoriées dans le formulaire sur le cadre de performances figurant en appendice, en suivant le processus de planification décrit dans le Plan mondial de navigation aérienne ;

- b) prennent des mesures pour solliciter une assistance, au besoin, pour la mise en œuvre de leur plan d'action. Cette assistance peut être demandée auprès de mécanismes existants de l'OACI, tels que la TCB, l'IFFAS et les SIP, ainsi qu'auprès de parties prenantes de l'industrie et d'organismes donateurs.

3. **SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

- 3.1 La réunion est invitée à approuver le projet de recommandation figurant au § 2.8.

APPENDICE

OBJECTIFS DE PERFORMANCE — AÉRODROMES

CORRECTION DES CARENES RELEVÉES DANS LE DOMAINE AOP (lutte contre le risque aviaire, services de sauvetage et de lutte contre l'incendie et plan d'urgence d'aérodrome)				
Avantages				
Sécurité	renforcement de la responsabilité des États en matière de supervision de la sécurité de l'exploitation des aérodromes			
Efficacité	- amélioration de la sécurité, de l'efficacité et de la régularité de l'exploitation des aérodromes dans les États - mise en œuvre uniforme des SARP applicables de l'OACI et/ou des règlements nationaux applicables dans les États de la Région AFI			
Stratégie Court terme (2010) Moyen terme (2011 – 2015)				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
AOP (planification opérationnelle d'aérodrome)	- le bureau régional effectuera une étude dans les États pour déterminer le niveau actuel de mise en œuvre relativement aux trois carences majeures dans la Région AFI - le bureau régional analysera les éléments indicatifs figurant dans le <i>Manuel du système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS)</i> (Doc 9332) et le <i>Manuel des services d'aéroport</i>, 1^{re} Partie — <i>Sauvetage et lutte contre l'incendie</i>, 3^e Partie — <i>Lutte contre le risque aviaire</i> et 7^e Partie — <i>Planification des mesures d'urgence aux aéroports</i> (Doc 9137) par rapport aux règlements nationaux et aux dispositions de l'Annexe 14 - le bureau régional évaluera les besoins en matière de formation dans la Région AFI, s'il y a lieu, et assurera la coordination avec les besoins en matière de formation liés à la certification d'aérodrome - le bureau régional, en collaboration avec les États concernés, déterminera les besoins propres à chacun en matière d'assistance technique, s'il y a lieu	janvier – juin 2009		
		juin – décembre 2009		
		octobre – novembre 2009		
		octobre – novembre 2009		

	- le bureau régional établira et exécutera un plan d'action pour répondre aux besoins de formation établis, en coordination avec les besoins liés à la certification d'aérodrome - le bureau régional établira et exécutera un plan d'action répondant aux besoins en matière d'assistance technique, en coordination avec les États concernés et la TCB - chaque État établira et exécutera un plan d'action visant à corriger les trois carences majeures - le bureau régional concevra et mettra en œuvre un système de suivi efficace et un mécanisme de rétroaction périodique à l'APIRG concernant la correction des trois carences majeures déterminées dans les États concernés de la Région AFI	novembre 2009 – février 2010		
		juin 2009 – décembre 2014		
		2009 – 2011		
		2009 – ..		
Lien avec les GPI	GPI/13 : Exploitation des aérodromes			

OBJECTIFS DE PERFORMANCE ATM

CORRECTION DES CARENES RELEVÉES DANS LE DOMAINE ATM (fourniture du service ATC et mise en œuvre de routes ATS, y compris les routes RNAV, utilisation conjointe de l'espace aérien)				
Avantages				
Environnement	• réduction de la consommation de carburant			
Efficacité	• possibilité pour les aéronefs de suivre de plus près les trajectoires privilégiées			
Sécurité	• renforcement grâce à une répartition des aéronefs dans un plus grand volume d'espace aérien			
Stratégie Court terme (2010) Moyen terme (2011 - 2015)				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
AOM (organisation et gestion de l'espace aérien)	• mise en œuvre et fourniture du service ATC le long des routes ATS UA618, UB525, UB607, UL612, UM220, UM365, UR400 (FIR Khartoum) et UR780 (FIR Mogadishu), dans le Tableau ATS 1 – ANP de base, Doc 7474, et fourniture du service ATC dans la région terminale de l'aéroport international de Mogadishu • élimination et/ou retrait des espaces aériens à usage spécial (zones interdites, réglementées et dangereuses) • l'État établira un plan d'action de mise en œuvre pour corriger ou atténuer ces carences	2008 – 2009		
		2008 – 2009		
		2008 – 2009		
Lien avec les GPI	GPI/1 : Utilisation souple de l'espace aérien ; GPI/7 : Gestion dynamique et souple des routes ATS ; GPI/8 : Conception et gestion concertées de l'espace aérien ; GPI/10 : Conception et gestion des régions terminales			

OBJECTIFS DE PERFORMANCE AIS/MAP

CORRECTION DES CARENCES AIS/MAP (mise en application des coordonnées WGS-84, publication des cartes aéronautiques et publication et actualisation en temps utile des documents AIS/MAP, à savoir les NOTAM, AIP, AIC, etc.)				
Avantages				
Efficacité	• amélioration du processus décisionnel conjoint par la mise en commun des données aéronautiques			
Sécurité	• renforcement de la sécurité par l'échange en temps utile de données sur la sécurité aérienne, à savoir de manière électronique, et diffusion plus large de ces données			
Stratégie				
Court terme (2010)				
Moyen terme (2011 - 2015)				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
AIS/MAP (information aéronautique et cartes aéronautiques)	• publication de cartes aéronautiques appropriées • publication des coordonnées WGS-84 pour les points de cheminement en route et utilisation des coordonnées GNSS pour les approches en région terminale et les procédures de départ • publication des AIP, NOTAM et AIC selon des formats normalisés • les États concernés établiront des plans d'action pour corriger les carences	2008 – 2009		
		2008 – 2009		
			2008 – 2009	
Lien avec les GPI	GPI/18 : Information aéronautique ; GPI/20 : WGS-84			

OBJECTIFS DE PERFORMANCE CNS

CORRECTION DES CARENCES RELEVÉES DANS LE DOMAINE CNS				
Avantages				
Sécurité	Mise en œuvre de l’ANP AFI - renforcement de la sécurité des opérations aériennes - mise en œuvre uniforme des systèmes CNS/ATM (Doc 003) et des SARP applicables de l’OACI			
<i>Stratégie</i> Court terme (2010) <i>Moyen terme (2011 - 2015)</i>				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D’ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
AMS (service mobile aéronautique) Navigation Surveillance Sécurité	- fourniture du service VHF dans les FIR Angola, Sudan, Somalia et Congo (RD) - mise en œuvre d’aides de navigation pour accroître la sécurité dans les régions terminales - mise en œuvre du GNSS – mener une étude pour établir l’état de la mise en œuvre et déterminer l’aide spécifique à apporter, le cas échéant - élaboration d’un plan de surveillance AFI - élaboration d’un plan d’action national de mise en œuvre fondé sur le plan de surveillance AFI - mise en œuvre d’outils d’automatisation pour améliorer la gestion des fréquences - La Région AFI adhèrera à l’ICARD	2008 – 2009		en cours
		2008 – 2011		en cours
		2009		en cours (mise en œuvre réalisée à 60 %)
		2008 – 2009		
		2009 – 2012		
		juillet 2008 – 2009		en cours
		août 2008 – mars 2009		
Lien avec les GPI	GPI/10 : Conception et gestion des régions terminales ; GPI/21: Systèmes de navigation			

OBJECTIFS DE PERFORMANCE MET

ENCOURAGER LA MISE EN ŒUVRE DES AVERTISSEMENTS ET PRÉVISIONS DE RÉGION TERMINALE ET DES COMPOSANTES NATIONALES DU SMPZ ET OPTIMISER LES ÉCHANGES DE DONNÉES OPMET DANS LA RÉGION AFI				
Avantages Environnement • contribution à la réduction de la consommation de carburant Efficacité • amélioration de l'efficacité de l'assistance météorologique aux aéronefs en vol • établissement et communication en temps opportun aux compagnies aériennes des avertissements concernant les phénomènes météorologiques dangereux en région terminale • amélioration de l'efficacité de la planification des vols par les compagnies aériennes par la prise en compte des conditions météorologiques actuelles et prévues le long de la route Sécurité • réduction maximale des rencontres de conditions météorologiques dangereuses par les aéronefs				
Stratégie Court terme (2010) Moyen terme (2011 - 2015)				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIER DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
GPS ATM (gestion de la prestation des services ATM)	Avertissements et prévisions de région terminale • Étape 1 : évaluation du niveau actuel de la mise en œuvre d'installations d'aérodrome pour la surveillance des conditions météorologiques dangereuses • Étape 2 : établissement d'une liste à jour des carences, indiquant les noms des États qui ne se conforment pas aux dispositions de l'Annexe 3 et de l'ANP AFI concernant les installations requises ; les États devront élaborer des plans d'action pour corriger les carences • Étape 3 : fourniture d'éléments indicatifs détaillés aux États qui n'établissent pas et ne communiquent pas d'avertissements et de prévisions de région terminale • Étape 4 : établissement d'un projet de mise en œuvre sous forme de séminaires et de services de consultation donnés dans le cadre de projets spéciaux de mise en œuvre (SIP) et de projets IFFAS, respectivement, pour les États qui ne s'acquittent pas de leurs obligations	2008 – 2010		

	Système mondial de prévisions de zone (SMPZ) • Étape 1 : deux séminaires en français et en anglais sur les nouvelles prévisions du SMPZ aux points de grille • Étape 2 : établissement d'une liste à jour énumérant les États qui ne reçoivent pas les produits du SMPZ, les zones présentant des contraintes en ce qui concerne la mise en œuvre du SADIS, des VSAT et du service FTP et les États touchés, en vue de l'élaboration de plans d'action correctrice • Étape 3 : établissement d'un projet de mise en œuvre sous forme de séminaires et de services de consultation donnés dans le cadre de projets spéciaux de mise en œuvre (SIP) et de projets IFFAS, respectivement	2008 – 2011		
	Optimisation de l'échange des données OPMET et mise en place des banques de données OPMET • Étape 1 : évaluation de la disponibilité et de la qualité des données OPMET dans la région ; les États qui n'atteignent pas les niveaux requis de mise en œuvre devront élaborer des plan d'action correctrice • Étape 2 : deux séminaires en anglais et en français sur les procédures du système AMBEX et des banques de données OPMET dans la Région AFI • Étape 3 : établissement d'un projet de mise en œuvre sous forme de séminaires et de services de consultation donnés dans le cadre de projets spéciaux de mise en œuvre (SIP) et de projets IFFAS, respectivement	2008 – 2011		
Lien avec les GPI	GPI/19 : Systèmes météorologiques			

OBJECTIFS DE PERFORMANCE — RECHERCHES ET SAUVETAGE (SAR)

CORRECTION DES CARENCES RELEVÉES DANS LE DOMAINE SAR (dispositions législatives SAR, accords SAR et ELT SAR)				
Avantages				
Efficacité	• efficacité dans la prestation des services SAR			
Sécurité	• assistance efficace et opportune de tous les organismes d'intervention d'urgence participants • sécurité de la vie			
Stratégie				
Court terme (2010)				
Moyen terme (2011 - 2015)				
COMPOSANTES DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM	TÂCHES	ÉCHÉANCIE R DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	ÉTAT
service SAR	• examen des carences nuisant à l'efficacité de la prestation des services SAR • examen des carences concernant la mise en œuvre des dispositions législatives SAR • examen des carences concernant la mise en œuvre des accords SAR avec les organismes d'assistance SAR • examen des carences concernant la mise en œuvre des ELT COSPAS-SARSAT fonctionnant sur 406 MHz • élaborer des plans d'action nationaux pour corriger et/ou atténuer ces carences	2008 – 2009		
		2008 – 2009		
		2008 – 2009		
		février 2009		
		2009		
Lien avec les GPI	GPI/16 : Systèmes d'aide à la décision et systèmes d'avertissement			

Outre les carences de longue date indiquées ci-dessus, des données supplémentaires ont été mises à la disposition du processus normal de détermination des carences, grâce au projet SAR OACI/CAFAC mené dans la Région AFI de 2002 à 2007. En tout, 34 États ont été évalués dans le cadre de ce projet.

Bien que les carences particulières constatées dans chacun de ces 34 États soient trop nombreuses pour être énumérées dans la présente note, la représentation graphique ci-jointe de leur nature générale et de leur étendue systémique montre que les carences sont généralisées et graves sur tout le continent.

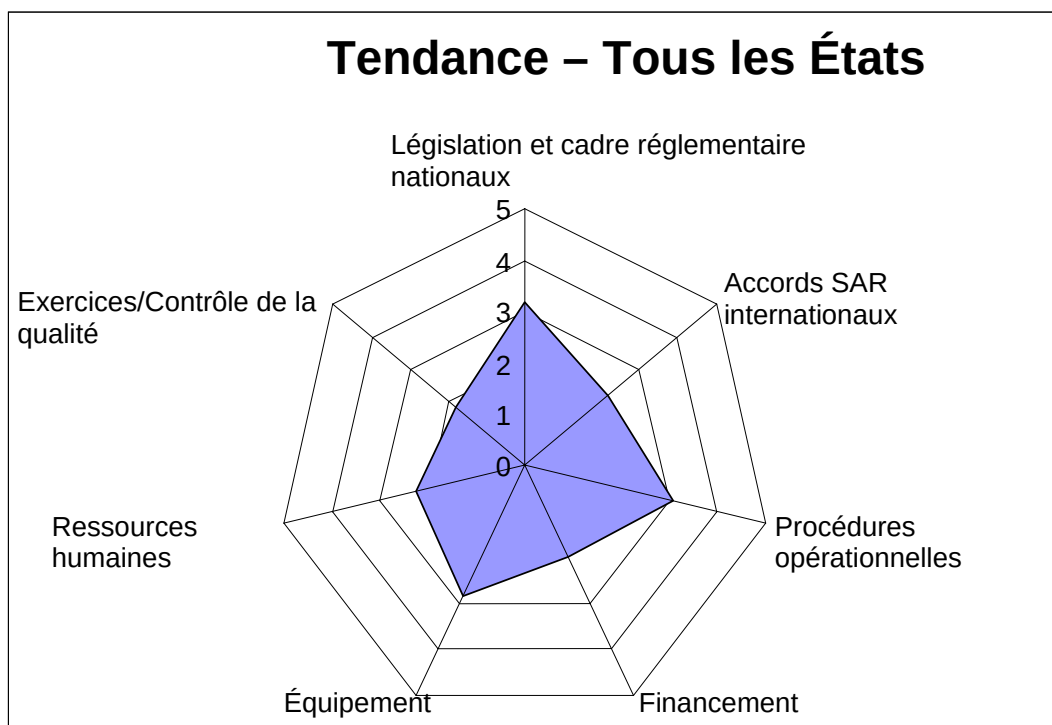
Le graphique suivant présente les résultats moyens obtenus pour tous les États évalués relativement à sept composantes fondamentales d'un système SAR :

1. législation et cadre réglementaire nationaux ;
2. accords SAR internationaux ;
3. procédures opérationnelles ;
4. financement ;
5. équipement ;
6. ressources humaines ;
7. exercices/contrôle de la qualité.

Correspondance des niveaux 1 à 5 de l'échelle d'évaluation :

- 1 – non mis en œuvre
- 2 – mise en œuvre initiale
- 3 – répond aux spécifications de l'Annexe 12 dans certains domaines
- 4 – répond aux spécifications de l'Annexe 12 dans la plupart des domaines
- 5 – répond pleinement aux spécifications de l'Annexe 12

Il est important de noter que dans le cas de chaque État évalué, le rapport d'évaluation a été envoyé à l'État concerné pour qu'il présente ses observations sur les résultats et ses objections à leur sujet. Les résultats représentés ci-dessous ont donc été acceptés par les États et montrent que la non-conformité aux SARP de l'OACI est généralisée et, en conséquence, que la capacité de sauver des vies est gravement compromise.



— FIN —