



Organisation de l'Aviation Civile Internationale

Bureau Afrique orientale et australe

**Treizième Réunion du Sous-groupe Gestion du trafic aérien/Gestion
de l'information aéronautique/Recherche et sauvetage
(ATM/AIM/SAR SG/13)**

(Nairobi, Kenya, 16 - 19 septembre 2013)

Point 13 de l'Ordre du jour : Revue des carences dans les domaines de l'ATM, de l'AIM et de la SAR

**REVUE DES CARENES DANS LES DOMAINES DE L'ATM,
DE L'AIM, DE LA MAP ET DE LA SAR**

(Présenté par le Secrétariat)

RESUME

Le présent document est une discussion sur l'état des déficiences dans les domaines de l'ATM, de l'AIM, de la MAP et de la SAR dans la Région AFI telles que mises à jour dans APIRG/18. Il rappelle qu'APIRG/18 a approuvé la nécessité de mieux rendre compte des carences dans les domaines susvisés des Etats de la Région AFI.

Action attendue de la réunion au **paragraphe 3**.

REFERENCES

- Rapport SP AFI/08 RAN
- Rapport ATM/AIM/SAR SG/12
- Rapport APIRG/18

Le présent document de travail se rapporte aux Objectifs spécifiques: **A**

1. INTRODUCTION

1.1 Les participants se souviendront que la définition du terme « carence » approuvée par le Conseil de l'OACI est la suivante :

« Une carence est une situation dans laquelle une installation, un service ou une procédure n'est pas conforme à un plan régional de navigation aérienne approuvé par le Conseil, ou aux normes et pratiques recommandées connexes de l'OACI, laquelle situation a des effets négatifs sur la sécurité, la régularité et/ou l'efficacité de l'aviation civile internationale »

1.2 Les participants se souviendront que la Recommandation 6/25 de la réunion SP AFI/ 8 RAN a adopté un ensemble d'objectifs de performance pour l'élimination des Carences de la navigation aérienne dans la Région AFI en appelant les Etats à élaborer leurs plans d'actions nationaux dans la ligne de l'objectif de performance régional et à éliminer les carences pertinentes

1.3 L'une des tâches régulières d'APIRG est d'identifier, évaluer et rapporter, à travers ses organes subsidiaires, les carences spécifiques de la navigation aérienne affectant les domaines de l'ATM, de l'AIM et de la SAR.

2. DISCUSSION

2.1 APIRG/18 a rappelé qu'en raison du manque de rapports efficaces, la liste des carences de la navigation aérienne manquait d'informations dont le Groupe avait besoin pour identifier les obstacles à la mise en œuvre et résoudre efficacement les carences dans la Région AFI. Le Groupe a reconnu l'importance cruciale des rapports sur les carences et convenu que des mesures doivent être prises pour pallier cette situation.

2.2 APIRG/18 a également rappelé que le Groupe régional de planification et de mise en œuvre pour l'Afrique et l'océan Indien (APIRG), octobre 2011, le Groupe européen de planification de la navigation aérienne (EANPG), le Groupe régional de planification et de mise en œuvre CAR/SAM (GREPECAS) et le Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (MIDANPIRG) ont élaboré, établi et conservent des bases de données régionales respectives sur la navigation aérienne en appui de la mise en œuvre de la Méthodologie uniforme.

2.3 Il a été souligné que le Siège de l'OACI a élaboré un système prototype de gestion des carences de la navigation aérienne au niveau mondial qui a été intégré dans le système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) qui devrait produire des gains considérables à travers l'harmonisation de la structure et du contenu des données. APIRG/18 a reconnu les avantages liés à l'utilisation iSTARS qui garantirait un accès uniforme aux Bureaux régionaux respectifs, aux Etats membres et aux autres utilisateurs autorisés.

2.4 APIRG/18 avait examiné les données statistiques globales des UCR et la situation sécuritaire dans la Région AFI concernant la gestion du trafic aérien et les infrastructures d'appui. Le Groupe avait noté que le nombre d'incidents rapportés, notamment les AIRPROX dans de nombreuses FIR avait augmenté et il a exhorté les TG et les Bureaux régionaux de l'OACI à prendre les mesures nécessaires pour pallier cette situation avec les Etats concernés. Les carences de compétence des services du trafic aérien et du personnel d'appui ainsi que les carences en matière de communication (infrastructures et opérations) étaient au nombre des principales causes des UCR cités. APIRG/18 avait donc formulé les Conclusions suivantes :

**CONCLUSION 18/61 : UNE SEULE BASE DE DONNEES
CENTRALISEE SUR LES CARENCES DE
LA NAVIGATION AERIENNE**

Que les Etats et les organisations internationales :

- b) *essaient la base de données centralisée sur la plateforme d'iSTARS selon les indications de l'Annexe 4.1A ;*
- b) *actualisent les données si nécessaire en coordination avec les Bureaux régionaux de l'OACI de Nairobi/Dakar ;*
- c) *communiquent leurs commentaires et observations au Bureau régional de l'OACI de Nairobi/Dakar avant le 31 août 2012.*

CONCLUSION 18/62 : AMELIORATION DES RAPPORTS SUR LES CARENCES

Qu'afin d'encourager les rapports sur les carences, le suivi, la collecte d'informations sur les obstacles à la mise en œuvre et de faciliter l'identification de solutions, les Etats et autres acteurs de la Région AFI soient encouragés à se servir de la liste des zones de rapport en Annexe 4.3A au rapport sur le point 4.3 de l'ordre du jour pour les guider dans la préparation de rapports minimum.

CONCLUSION 18/63 : MESURES DESTINEES A PALLIER LES CARENCES DES FACTEURS HUMAINS ET DES INFRASTRUCTURES

Que, dans leurs efforts pour réduire les carences, les Etats répondent aux questions suivantes relatives aux facteurs humains et aux infrastructures de l'aviation :

- b) *Facteurs humains*
 - i) *Organisent des cours de formation pour renforcer le professionnalisme des contrôleurs d'une part et pour les assister dans la mise en œuvre des mesures de sécurité des pistes d'autre part ;*
 - ii) *Organisent une formation des pilotes sur les mesures de sécurité des pistes, la discipline des équipages à bord les mesures de prévention de la perte de contrôle.*
- b) *Carences infrastructurelles*
 - i) *qu'ils mettent en œuvre la conclusion précédente d'APIRG sur la mise en œuvre des CPDLC pour soutenir la VHF et la HF dans les zones éloignées*
 - ii) *Mise en œuvre et usage du PBN dans les TMA.*

2.5 Le Sous-groupe de l'ATM/AIM/SAR pourrait souhaiter reconnaître que la préparation de rapports est le plus facilitée par la participation active des Etats et de leurs ANSP, des utilisateurs et des autres utilisateurs, notamment les organisations

professionnelles. A cet égard, les participants se souviendront qu'APIRG/18 a adopté une liste des domaines minimum de rapports en matière d'ATM, d'AIM, de SAR et de CNS en **Annexe A** du présent document de travail. Le Sous-groupe pourrait souhaiter revoir la liste et proposer l'inclusion de nouveaux domaines de rapports méritant une attention particulière et une action appropriée de suivi de la part des Etats pour combler les carences en souffrance.

2.6 Les participants pourraient souhaiter faire observer que, depuis l'adoption de la *liste des domaines de rapport minimum*, les Bureaux régionaux n'ont reçu aucun rapport des utilisateurs ou des fournisseurs de services et qu'ils invitent toutes les parties concernées à se servir de la liste comme d'un outil servant à identifier les domaines nécessitant une action prioritaire.

3. ACTION ATTENDUE DE LA REUNION

3.1 Les participants à la réunion sont invités à :

- a) Revoir et actualiser la liste des rapports minimum jointe en **Annexe A** au présent document de travail dans le but de renforcer l'efficacité des rapports de toutes les parties prenantes sur les carences.
