



Organisation de l'Aviation Civile Internationale
Bureau Afrique de l'Est 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 4 de l'ordre du jour: Questions relatives à la coordination CNS/ATM

**HARMONISATION DES PLANS DE NAVIGATION AERIENNE (ANP) DES
REGIONS AFI, EUR ET MID ET DES PROCEDURES COMPLEMENTAIRES
REGIONALES (SUPP)**

(Présenté par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Ce document présente les conclusions de la 12e Conférence sur la navigation aérienne en ce qui concerne la Recommandation 6/11 de la Conférence relative à l'harmonisation des Plans régionaux de navigation aérienne (ANP) et des Procédures complémentaires régionales (SUPP), ainsi que les mesures attendues des États en réponse aux Propositions d'amendement (PfA) consécutives publiées par les bureaux régionaux de l'OACI.

La mesure prise au cours de la réunion figure au **paragraphe 3**.

REFERENCES

Rapport AN-Conf/12 (Rec 6/11)

Doc 7030, Procédures complémentaires régionales

Doc 8144, Directives des Réunions régionales sur la navigation aérienne et Règles de procédure pour leur conduite

Doc 7474, Plan de navigation aérienne - Région Afrique-Océan Indien

Doc 7754, Plan de navigation aérienne - Région Europe

Doc 9708, Plan de navigation aérienne - Région Moyen-Orient

Ce document de travail concerne les Objectifs stratégiques: **A et C**

1. INTRODUCTION

1.1 Dans le cadre du Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750), les Plans régionaux de navigation aérienne (ANP) décrivent en détail les installations et services nécessaires à la navigation aérienne internationale dans une zone géographique donnée définie comme une région de navigation aérienne de l'OACI. Les limites géographiques des régions de navigation aérienne actuelles sont définies à l'annexe I des Directives des réunions régionales sur la navigation aérienne et des Règles de procédure pour leur conduite (Doc 8144). Sur avis de la Commission de la navigation aérienne, les amendements proposés par

rapport à la composante de base des ANP sont soumis au Président du Conseil de l'OACI qui est habilité à approuver l'amendement au nom du Conseil.

1.2 De même, dans le cadre des Procédures pour les services de navigation aérienne - Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444) et des Procédures pour les services de navigation aérienne - Exploitation des aéronefs (PANS-OPS, Doc 8168), les Procédures complémentaires régionales (Doc 7030) décrivent en détail les procédures opérationnelles de la gestion du trafic aérien et de l'exploitation des aéronefs pour les zones d'applicabilité, spécifiées selon les groupes de Régions d'information de vol (FIR) représentés dans le Doc 7030. Les SUPP ont un statut similaire à celui des PANS dans la mesure où elles sont approuvées par le Conseil sur avis de la Commission de la navigation aérienne, mais uniquement pour les zones d'applicabilité respectives décrites et non à l'échelle mondiale.

1.3 Le développement et la maintien des ANP et des SUPPS sont assurés par les six Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) soutenus par les bureaux régionaux de l'OACI et le Bureau de la navigation aérienne. Conformément aux Termes de référence des PIRG approuvés par le Conseil, chaque PIRG est composé des Etats contractants qui fournissent des services de navigation aérienne à l'aviation internationale à l'intérieur d'une région de navigation aérienne. Tous les autres Etats contractants ont le droit de participer, avec le statut d'observateur, aux activités d'un PIRG.

1.4 Pour des raisons historiques décrites dans le Doc 8144, les zones d'applicabilité des ANP et des SUPP ne coïncident pas actuellement. Les groupes de FIR dans lesquels des ensembles spécifiques de SUPP s'appliquent ont été choisis en référence aux indicateurs de la région de l'OACI, mais les zones d'application ne coïncident pas nécessairement avec les zones d'applicabilité des ANP. En conséquence de la non harmonisation, la responsabilité formelle de la gestion régionale du cadre de performance est, dans certains cas, partagée entre deux PIRG, ce qui conduit à une complexité et une répétition inutiles du travail, des retards dues aux exigences de coordination, l'inefficacité et l'éventuelle incohérence des décisions des PIRG.

1.5 Actuellement, les zones d'applicabilité des SUPP ne coïncident pas avec celles des ANP. Par exemple, les informations sur les services de navigation aérienne concernant l'Egypte peuvent être trouvées (en double) aussi bien dans les ANP d'AFI que de MID. Alors que le Bureau régional MID est accrédité auprès de la Libye et du Soudan, ces Etats se trouvent dans l'ANP d'AFI.

1.6 La douzième Conférence sur la navigation aérienne (AN-Conf/12) tenue du 19 au 30 novembre 2012 à Montréal a examiné et accueilli favorablement une proposition du Secrétariat relative à l'harmonisation des zones d'applicabilité des Plans de navigation aérienne (ANP) et des Procédures complémentaires régionales (SUPP) et les avantages associés en faveur des États, des PIRG et du Secrétariat de l'OACI, notamment en faveur de la méthodologie ASBU. La Conférence a également noté que les propositions d'amendement de la documentation appropriée (ANP et SUPP) seraient élaborées par le Secrétariat de l'OACI et distribuées aux États et aux organisations internationales, conformément aux procédures en vigueur. En outre, les observations des États et des organisations internationales seraient prises en compte par le Conseil de l'OACI au moment de statuer sur les amendements. À cet égard, la Conférence a adopté la recommandation suivante :

Recommandation 6/11 **CADRE DE PERFORMANCE RÉGIONAL – ALIGNEMENT
DES PLANS DE NAVIGATION AÉRIENNE ET DES
PROCÉDURES COMPLÉMENTAIRES RÉGIONALES**

Il est recommandé que l'OACI lance un processus d'amendement formel, conformément à ses procédures normales, afin d'aligner les zones d'application des plans de navigation aérienne et celles des procédures complémentaires régionales, en respectant les principes suivants :

- a) il n'y aura aucun changement à l'accréditation actuelle des bureaux régionaux de l'OACI auprès des États contractants;*
- b) il n'y aura aucun changement à l'obligation pour chaque État d'assurer des services conformément à l'Annexe II de l'OACI — Services de la circulation aérienne, section 2.1 ;*
- c) il n'y aura aucun changement aux responsabilités de gouvernance du Conseil de l'OACI, notamment l'approbation des amendements des plans régionaux de navigation aérienne et des Procédures complémentaires régionales;*
- d) il n'y aura aucun changement aux spécifications actuelles concernant les services et installations et/ou aux procédures complémentaires actuelles applicables dans un espace aérien donné qui figurent dans les plans régionaux de navigation aérienne et les Procédures complémentaires régionales;*
- e) il n'y aura aucun changement au principe selon lequel un groupe régional de planification et de mise en œuvre est composé des États contractants qui assurent les services de navigation aérienne dans la région de navigation aérienne et selon lequel les autres États contractants peuvent participer aux activités en qualité d'observateur;*
- f) il n'y aura aucun changement à l'assistance fournie par l'OACI aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre par l'intermédiaire des bureaux régionaux;*
- g) les responsabilités de la gestion du cadre de performance d'une région de navigation aérienne seront désormais intégrées, et elles relèveront du groupe régional de planification et de mise en œuvre établi pour la région;*
- h) dans la mesure du possible, les principaux courants de trafic seront pris en charge dans des espaces aériens homogènes afin de tenir au minimum les changements en vol entre systèmes de navigation aérienne différents et procédures opérationnelles différentes.*

2. DISCUSSION

2.1 Les Bureaux régionaux EUR/NAT (Paris), ESAF (Nairobi) et MID (Le Caire) ont rassemblé toutes les informations utiles sur l'ANP, développé et distribué des Propositions d'amendement concernant l'Algérie (FIR Alger), l'Egypte (FIR Caire), la Libye (FIR Tripoli), le Maroc (FIR Casablanca), l'Espagne (FIR Canaries), le Soudan et le Soudan du Sud (FIR Khartoum) et la Tunisie (FIR Tunis). L'effet de l'amendement portant sur l'alignement des zones ANP et SUPP prévu par l'AN-Conf/12 est comme suit :

Table 1. ANP actuels relatifs aux Etats AFI affectés par l'alignement

FIR	ANP actuel	ANP après alignement
Alger	AFI	EUR
Casablanca	AFI	EUR
Canaries	AFI	EUR
Tunis	AFI	EUR
Caire	AFI & MID	MID
Khartoum	AFI	MID
Tripoli	AFI	MID

Figure 1. Les zones d'applicabilité actuelles de l'ANP et les PIRG responsables



Figure 2. Les zones d'applicabilité actuelles des SUPP et les PIRG responsables

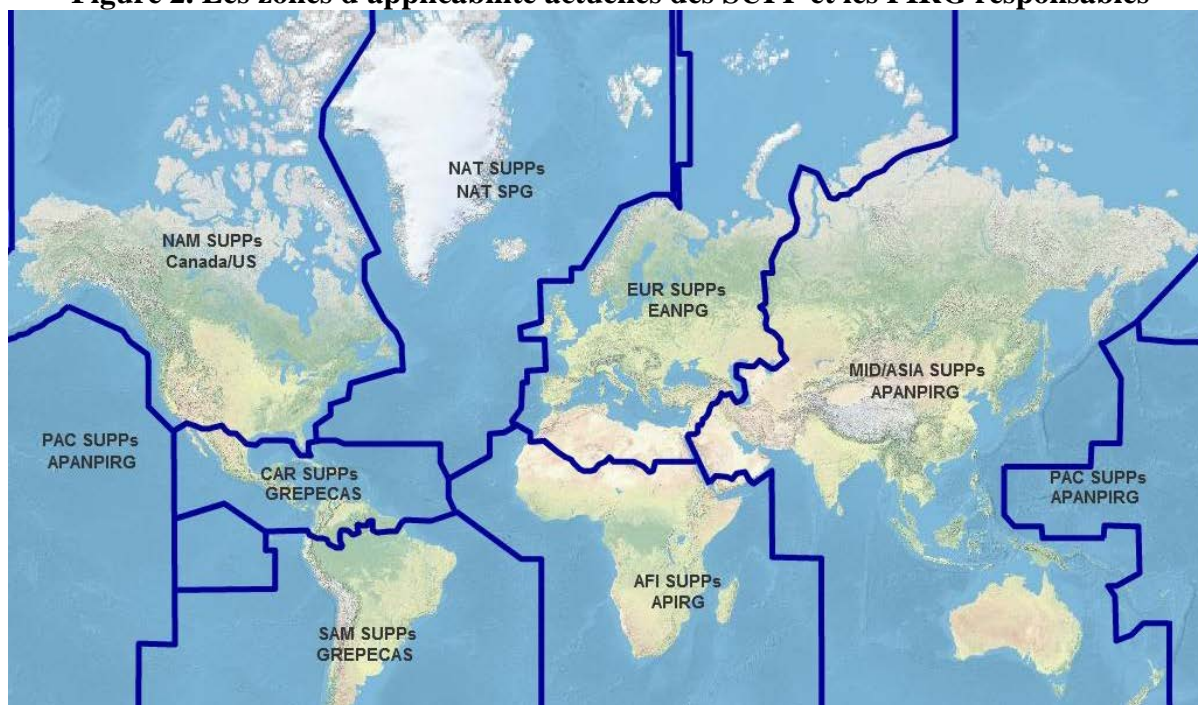


Figure 3. Les zones d'applicabilité alignées prévues des ANP et des SUPP, les PIRG responsables et les bureaux régionaux fournissant une assistance



2.2 La réunion voudra peut-être noter que l'OACI avait prévu que les Propositions d'amendement relatives à l'alignement devaient être achevées et distribuées avant août 2013 et que cela a été réalisé. En conséquence, les États et les organisations internationales concernées, qui souhaitent faire des observations, devraient réagir en temps opportun, comme indiqué dans les Propositions d'amendement relatives à l'harmonisation des ANP et SUPP des régions AFI, EUR et MID afin que ces commentaires soient pris en compte lors de l'examen

des Propositions d'amendement.

2.3 La réunion voudra peut-être noter que, suite à la décision qui sera prise par le Conseil de l'OACI sur les amendements proposés concernant les éléments de base des ANP, les éléments relatifs aux Documents de mise en œuvre des installations et services (FASID) seront harmonisés en conséquence.

2.4 Par exemple, en raison de l'harmonisation des ANP et des SUPP associés des régions AFI, EUR et MID et des amendements ultérieurs des FASID, l'effet suivant est prévu dans le Réseau fixe de télécommunications aéronautiques rationalisé :

Table 2. Principaux centres AFTN actuels relatifs aux Etats AFI affectés par l'alignement

<u>Terminal</u>	<u>ANP actuel</u>	<u>ANP après alignement</u>
Alger	AFI	EUR
Casablanca	AFI	EUR
Tunis	AFI	EUR
Caire	AFI & MID	MID

2.5 L'attention de la réunion est attirée sur le fait que FIR Khartoum couvre deux Etats contractants, le Soudan, où le Bureau régional MID est accrédité, et le Soudan du Sud, où le Bureau régional ESAF est accrédité. Par conséquent, le Soudan du Sud étant membre de l'APIRG, la réunion voudra peut-être recommander une mesure appropriée à prendre afin d'inclure les exigences en matière de services et installations de navigation aérienne concernant le Soudan du Sud/l'aéroport international de Juba dans l'ANP AFI.

3. ACTION PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note des informations fournies dans le présent document de travail ;
- b) demander aux États et aux organisations internationales concernées de soutenir la proposition d'harmonisation des ANP et SUPP associées des régions AFI, EUR et MID ;
- c) demander au Secrétariat d'entamer un processus d'amendement selon la procédure établie pour inclure les exigences en matière de services et installations de navigation aérienne concernant le Soudan du Sud/l'aéroport international de Juba dans l'ANP AFI et les SUPP.
