

Organization de l'Aviation Civile Internationale

Onzieme Reunion du Sous-Group ATS/AIS/SAR (ATS/AIS/SAR SG/11)

[Nairobi, Kenya 26 – 30 April 2010]

Point 8 de l'ordre du jour : Dispositions en Cas de Contingence

**Note de Travail N°: ÉLABORATION DES PLANS DE MESURES
D'EXCEPTION EN ZONE ASECNA**

(Présentée par l'ASECNA)

SOMMAIRE
La présente note fait le point sur les actions entamées et en cours à l'ASECNA pour l'élaboration/actualisation des plans de mesures d'exception des espaces aériens qu'elle gère. Elle met également en exergue les difficultés jusque-là rencontrées pour finalisation le processus de mise en œuvre qu'elle a adopté.

1. Introduction

1.1 L'Annexe 11 à la Convention stipule, en son chapitre 2.30 que :

« Les autorités des services de la circulation aérienne élaboreront et promulgueront des plans de mesures d'exception à mettre en œuvre en cas de perturbation, ou de risque de perturbation, des services de la circulation aérienne et des services de soutien dans l'espace aérien où ils sont tenus d'assurer ces services. Ces plans seront au besoin élaborés avec le concours de l'OACI, en étroite coordination avec les autorités des services de la circulation aérienne chargées de fournir ces services dans les parties adjacentes de cet espace ainsi qu'avec les usagers de l'espace aérien concernés. »

1.2 Bien que reconnaissant la nature temporaire des arrangements qu'ils contiennent vis-à-vis des plans régionaux de navigation aérienne approuvés, les principes directeurs des PME veulent cependant que :

« Quand un plan de mesures d'exception s'écarte temporairement du plan de navigation aérienne régional approuvé, un tel écart est approuvé, au besoin, par le Président du Conseil de l'OACI au nom du Conseil ».

2. DISCUSSION

2.1 Conformément à cet esprit, le Comité des Ministres de Tutelle de l'ASECNA a pris, au cours de sa session ordinaire de 1997, « la décision de mise en œuvre des PME appropriés au profit des organes ATS afin de faire face aux dysfonctionnements de diverses natures pouvant survenir dans les espaces aériens ASECNA » Résolution N° CM-97/33-4 du 04 juin 1997.

2.2 Dans le souci de rester conforme aux dispositions pertinentes des délais de notification spécifiés dans le Supplément C de l'Annexe 11 en son chapitre 4 (Mesures préparatoires), l'ASECNA a élaboré un processus approuvé par son Conseil d'Administration (Résolution N° 2008 CA 111-15 du 18 décembre 2008), qui décrit des procédures de mise en œuvre des PME en sept étapes essentielles, à savoir :

- ⇒ Elaboration des plans initiaux par l'ASECNA (avec toutes les parties prenantes) ;
- ⇒ Coordination et harmonisation avec les usagers, l'OACI et les centres adjacents (non ASECNA) ;
- ⇒ Validation par les Etats membres concernés ;
- ⇒ Approbation par l'OACI ;
- ⇒ Publication par l'ASECNA ;
- ⇒ Activation par l'ASECNA en cas de situation d'exception ;
- ⇒ Désactivation par l'ASECNA en fin de situation d'exception.

2.3 Du 15 au 19 juin 2009, à la suite des changements intervenus notamment par la mise en œuvre du RVSM et de la création de nouveaux espaces aériens dans sa zone de responsabilité, l'ASECNA a organisé à Bangui (RCA) un atelier spécial sur les PME, auquel ont pris, des délégations de haut niveau du Siège et des Services Exploitation de la Navigation Aérienne de tous les Etats membres. Ce dit atelier a élaboré douze (12) nouveaux Plans de Mesures d'Exceptions (PME).

2.4 L'élaboration de ces nouveaux PME a été faite en fonction du statut des PME, du schéma d'élaboration et de mise en œuvre des PME ainsi que des besoins d'actualisation des PME existant à l'ASECNA.

2.5 Par ailleurs, du fait de la présence de l'ASECNA dans plusieurs FIRs adjacentes, l'Agence a opté d'assurer en cas de contingence, chaque fois que cela est possible, le service d'information au profit de tous les aéronefs évoluant en espace aérien supérieur.

2.6 Les PME élaborés à Bangui sont les suivants:

- ⇒ FIR Dakar : Abidjan, Bamako, Dakar Terrestre et Océanique, Nouakchott ;
- ⇒ FIR Niamey : Niamey, Ouagadougou ;
- ⇒ FIR N'Djaména : N'Djaména ;
- ⇒ FIR Brazzaville : Brazzaville, Douala, Libreville ;
- ⇒ FIR Antananarivo : Antananarivo.

2.7 Le processus de mise en œuvre s'est normalement déroulé jusqu'à l'étape de validation des PME initiaux par les Etats membres concernés, à l'exception du cas particulier de la FIR Dakar Océanique pour lequel la recherche d'une meilleure solution est en cours.

2.8 Il reste cependant que le processus est ralenti, voire bloqué, faute jusqu'à présent de l'approbation par l'OACI. Ainsi, la publication des PME qui était prévue intervenir en février 2010, connaît déjà un retard de plus de plus de deux mois (voir tableau en annexe). Cet ajournement de la notification des PME aux usagers pourrait compromettre le mécanisme de leur activation opportune, comme ce fut le cas en 2002 pour le centre d'Abidjan et en 2008 pour le centre de N'Djaména, où l'approbation n'est intervenue qu'après une notification au forceps par voie de NOTAM des dispositions applicables.

2.9 Par conséquent, il convient de relever qu'en dépit de la bonne volonté des Etats à élaborer les PME, si toutes les parties prenantes y compris l'OACI ne jouent pas pleinement leur partition, cette démarche ne saurait être pleinement fructueuse au bénéfice de la sécurité de la navigation aérienne.

3 CONCLUSIONS

3.1 Depuis plus d'une décennie, l'ASECNA a l'expérience de l'élaboration des PME, en étroite coordination avec les Centres adjacents non membres ainsi qu'avec l'OACI et les usagers, notamment par le biais de l'IATA.

3.2 Cette expérience, que l'ASECNA est disposée à la partager avec les autres Etats de la Région qui en émettraient le souhait, lui a permis d'identifier une des faille dans le système de mise en œuvre que constitue le recours à l'approbation des PME par le Conseil de l'OACI lorsque nécessaire, avant leur publication.

3.3 Aussi, faudrait-il réexaminer cette nécessité d'approbation dans le but de :

- ⇒ faciliter le mécanisme d'activation des PME par les fournisseurs des services de navigation aérienne, grâce à une notification préalable des arrangements applicables avant l'avènement des perturbations ou risques de perturbation des services ;
- ⇒ une meilleure connaissance des plans par les usagers de l'espace aérien concerné.

4 Suites à donner

4.1 La réunion est invitée à :

- ⇒ Prendre note des mesures retenues par l'ASECNA pour l'élaboration des PME des espaces aériens qu'elle gère ;
- ⇒ Recommander à l'OACI :
 - de diligenter la considération des demandes d'approbation des PME émanant des Etats et/ou fournisseurs de services NA ;
 - sinon de réexaminer la nécessité de maintenir cette clause, étant donné le statut temporaire des PME .

**AGENCE POUR LA SECURITE
DE LA NAVIGATION AERIENNE
EN AFRIQUE ET A MADAGASCAR**

**ETAT DE MISE EN ŒUVRE DES PLANS DE MESURES D'EXCEPTION POUR
LES ESPACES AERIENS GERES PAR L'ASECNA DEPUIS L'ATELIER DE BANGUI**

N°	CHRONOLOGIE DES ACTIONS MENÉES	DATE	STATUS
1.	Elaboration des PME par les centres et la DEE	Du 15 au 19 Juin 2009	Fait
2.	Coordination et harmonisation des PME avec les usagers, l'OACI et les centres adjacents	Du 30 Juin au 30 Octobre 2009	Fait
3.	Validation des PME par les Etats	A partir du 1 ^{er} Novembre 2009	Fait
4.	Prise en compte des remarques et observations faites par les Etats, les usagers, l'OACI et les centres adjacents – Elaboration d'une version définitive	A partir de Janvier 2010	Fait
5.	Approbation des PME par le Conseil de l'OACI	A partir de Décembre 2009	Non fait
6.	Publication des PME par l'ASECNA	11 Février 2010	Non fait

-FIN-