

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

BUREAU AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE (WACAF)

Séminaire Régional de l'OACI sur la sensibilisation de la Coordination ATS/MET/Pilotes

(Dakar, Sénégal, 4 – 5 août 2014)



Point 2 de l'Ordre du Jour : Suites réservées aux recommandations de la réunion ATS/MET/Pilote de Yaoundé, Août 2010

**ETAT DE MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS
DE LA REUNION ATS/MET/PILOTE DE YAOUNDE**

oooooooooooooooooooooooooooo

(Présentée par le Secrétariat et l'ASECNA)

SOMMAIRE

Cette note présente l'état de mise en œuvre des recommandations issues des travaux du Séminaire Régional ATS/MET/PILOTES du 23 au 27 août 2010 à Yaoundé. La réunion est invitée à noter que certaines Rec. ont fait l'objet des Conclusions des réunions APIRG et d'autres des recommandations de la Réunion météorologique à l'Echelle Division de juillet 2014.

1. Introduction

1.1 La Conclusion 14/42 de la 14^{ème} Réunion du Groupe régional AFI de Planification et de mise en œuvre (APIRG/14, Yaoundé 2003), avait exhorté l'OACI à organiser dans la Région AFI, de concert avec l'OMM, des séminaires sur la coordination ATS/MET/Pilote. Par ailleurs, la Conclusion 17/64 de la Réunion APIRG/17 (Ouagadougou, 2-6 août 2010), avait encouragé les Etats de la région à organiser régulièrement ce type de séminaire pour contribuer à améliorer l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale.

1.2 En réponse à ces deux conclusions le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique Occidentale et Centrale (WACAF) avait organisé en août 2010 à Yaoundé, Cameroun, un séminaire régional de l'OACI sur la Coordination ATS/MET/Pilotes sous le parrainage de l'Autorité Aéronautique du Cameroun (CCAA).

1.3 Cette note présente les suites réservées aux conclusions issues des travaux du Séminaire Régional ATS/MET/ PILOTES du 23 au 27 août 2010 à Yaoundé.

2. Discussions

2.1 Le Tableau en Appendice résume l'état de mise en œuvre des Recommandations de la réunion de coordination ATS/MET/PILOTES qui s'est déroulée à Yaoundé au Cameroun. La réunion est invitée à noter que certaines recommandations ont fait l'objet des Conclusions des réunions APIRG et d'autres des recommandations de la Réunion météorologique à l'Echelle Division de juillet 2014.

3. Suite à donner par la réunion

3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note des suites réservées à la réunion de coordination ATS/MET/Pilote de Yaoundé et
- b) prendre une décision sur le Tableau de l'Etat de mise en œuvre des Recommandations en Appendice.

**ETAT DE MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS
DE LA REUNION ATS/MET/PILOTE DE YAOUNDE**

oooooooooooooooooooooooooooo

Recommandation	Etat de mis en œuvre	Observations
<p>Recommandation 1 - Amélioration de l'assistance météorologique à la navigation aérienne</p> <p>Il est recommandé que:</p> <p>a) la fourniture de services par les organes de la circulation aérienne et les autorités météorologiques, soit révisée de façon continue, et</p> <p>b) l'Autorité météorologique en coordination avec l'Autorité de l'aviation civile, prennent des dispositions nécessaires pour fournir les renseignements météorologiques à jour, aux services de la circulation aérienne et aux organes de recherche et de sauvetage dans l'exercice de leurs fonctions conformément à l'Annexe 3, Chapitre 10</p>	<p>La mise en œuvre des lettres d'accord entre Administrations météorologiques et Autorité de l'aviation civile dans certains Etats/organisations ont contribué à améliorer l'assistance MET à la Navigation aérienne</p>	<p>Questions traitées par les Conclusions APIRG à travers la mise en œuvre du système AMBEX</p>
<p>Recommandation 2 – La mise en œuvre effective des installations de télécommunications</p> <p>Il est recommandé que des installations de télécommunication efficaces et efficaces soient mises en œuvre pour répondre aux délais nécessaires pour l'échange d'informations conformément aux dispositions de l'annexes 3 et 10 de l'OACI et du système AMBEX de l'AFI ANP.</p>	<p>La grande majorité des Etats de la région AFI a mis en œuvre le système AMBEX en améliorant les installations de télécommunication. Cependant, certains Etats éprouvent toujours des difficultés à échanger les OPMET requis</p>	<p>Questions traitées par les Conclusions APIRG à travers la mise en œuvre du système AMBEX</p>
<p>Recommandation 3: Lettre d'Accord entre ATS/MET et/ou ATS/MET/Observatoires volcanologiques</p> <p>Il est recommandé que les administrations MET et les autorités de l'aviation civile :</p> <p>a. préparent des lettres d'accord de coordination entre les services ATS et MET, fondé sur l'Appendice 2 de Doc. 9377 figurant à l'<u>Appendice 3</u> du présent rapport, qui définit clairement et sans équivoque les responsabilités des ATS et ceux des services météorologiques, de l'orientation et l'harmonisation des services nationaux et internationaux de navigation aérienne;</p> <p>b. préparent le cas échéant, des lettres d'accord entre les services ATS, MET et autorités chargées des volcans dans les États fournisseurs d'observatoire volcanologiques, dans le sens de l'annexe A au Doc. 9766 figurant à l'<u>Appendice 4</u> du présent rapport.</p>	<p>Un grand nombre d'Etats AFI a élaboré et mis en œuvre des lettres d'accord pour régler les questions de coordination ATS/MET y compris les échanges de messages VONA avec les observatoires volcanologiques des Etats abritant des volcans.</p>	<p>Plan de mesures d'exception de cendres volcaniques établi par APIRG/18 Conclusion 18/14</p>
<p>Recommandation 4: Fourniture d'informations MET dans les AIP des États</p>	<p>Cette Recommandation est liée à la Rec. 3 ci-dessus. Elle est</p>	

<p>Il est recommandé que les autorités MET et d'aviation civile conviennent d'une lettre d'accord pour la fourniture de renseignements météorologiques requis dans l'AIP des États conformément au Doc 9377 de l'OACI figurant à l'Appendice 5 du présent rapport.</p>	<p>mise en œuvre par la grande majorité des Etats AFI à travers l'AIP.</p>	
<p>Recommandation 5: Élaboration d'un Plan de contingence de Cendres Volcaniques</p> <p>Il est recommandé que la réunion APIRG soit encouragée à élaborer un plan de contingence pour les cendres volcaniques de la région AFI.</p>	<p>Rec. Mise en œuvre</p>	<p>Plan de mesures d'exception de cendres volcaniques établi par APIRG/18 Conclusion 18/14</p>
<p>Recommandation 6: Assistance Météorologique pour les Systèmes ATM mondial</p> <p>Il est recommandé que les États AFI soient encouragés à préparer leurs services MET aéronautiques à répondre aux défis de la fourniture de renseignements météorologiques pour soutenir le système de gestion du trafic aérien mondial.</p>	<p>La réunion Météorologique à l'échelle Division de Juillet 2014 (MET/14) définit les besoins et circonscrit le cadre de l'assistance MET à la navigation aérienne pour le futur système ATM mondial</p>	<p>29 Recommandations de la réunion MET/14 soumises à l'OACI</p>
<p>Recommandation 7: Les facteurs humains et les procédures</p> <p>Il est recommandé que les États AFI soient encouragés à agir sur les facteurs humains et les procédures par:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le suivi et le renforcement de la formation du personnel des services MET et ATS pour améliorer leurs compétences techniques et professionnelles; • l'élaboration et l'application des procédures établies par la mise en œuvre du QMS/SMS ; • la création d'une synergie d'action entre les organes des structures ATS et MET et les pilotes dans le développement, la transmission et l'utilisation des informations météorologiques. 	<p>La réunion MET/14 a pris des recommandations pertinentes dans le cadre des facteurs humains et a proposé la mise en œuvre de nouvelles procédures PANS-MET</p>	<p>Recommandations du point 4 de l'ordre du jour du MET/14</p>
<p>Recommandation 8: Inviter le Personnel MET aéronautique dans les réunions de coordination civile/militaire</p> <p>Il est recommandé que le personnel MET aéronautique soit invité aux réunions de l'OACI sur la coordination civile/militaire pour l'élaboration des directives MET et des protocoles de collaboration pour les mettre à la disposition des membres d'équipage et les organes ATS.</p>	<p>Recommandation à prendre en compte dans les activités futures des services MET de l'ASECNA</p>	
<p>Recommandation 9: Propositions à l'ASECNA pour l'efficacité de l'assistance MET à la navigation aérienne</p> <p>Il est recommandé que l'ASECNA soit invitée à:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) revitaliser sa coopération dans le cadre du projet E-AMDAR. b) fournir, dans les plus brefs délais à ses centres 	<p>Projet inscrit au Plan des services et Equipements de l'ASECNA, Coordination attendue à cet effet avec l'OMM.</p>	

<p>MET les systèmes de traitement de données et d'affichage pour traiter des milliers de messages AMDAR déjà disponibles dans certains RTC dont Dakar ; certains messages AMDAR pour l'aéroport de Dakar sont fournis par des vols Lufthansa Cargo.</p> <p>c) revitaliser sa coopération avec l'OMM dans le cadre de l'utilisation proposée du LIDAR.</p> <p>d) mener des enquêtes régulières avec les usagers aéronautiques pour améliorer l'assistance météorologique à la navigation aérienne fournis par l'Agence.</p>	<p>Question inscrite au programme de travail ASECA/OMM (GTAO)</p> <p>L'ASECA organise tous les deux ans, une enquête satisfaction clients sur la qualité des services MET redus das sa zone de responsabilité</p>	<p>La dernière a donné un taux de satisfaction moyen de 91% sur u objectif fixé de 95%</p>
<p>Recommandation 10: Intégrer les exigences des pilotes</p> <p>Il est recommandé que les Fournisseurs de services ATS/MET soient encouragés à tenir compte des besoins opérationnels des pilotes en intégrant les exigences suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les Services ATS soient davantage impliqués dans l'amélioration de la sécurité et l'efficacité des vols en fournissant des informations à valeur ajoutées en particulier pendant les phases critiques ; • Les Services MET comprennent que la fiabilité, la cohérence et la précision de leurs renseignements peuvent créer un environnement plus sécurisé, et contribuer à la réalisation d'importantes économies en carburant, le premier poste de dépenses dans les activités d'une compagnie aérienne. • La contribution des membres d'équipage serait plus efficace dans cette synergie si les services sont plus accessibles et les informations marquées dans les protocoles dont la gestion serait compatible avec les contraintes opérationnelles. 	<p>Les rec. de la réunion MET/14 prennent parfaitement en compte tous les besoins des pilotes dans le cadre de la mise en œuvre des composantes MET de la méthodologie ASBU (Mise à jour par block du système de l'aviation) du Plan Mondial de navigation aérienne (GANP).</p>	<p>Recommandations des points 1, 2, 3 et 5 de l'ordre du jour du MET/14</p>