



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE**

Première réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation civile

(Abuja, Nigéria, 19 - 21 mars 2002)

Point 2 de l'ordre du jour : Stratégies destinées à remédier aux carences dans le domaine des services de la circulation aérienne en Région AFI

(Note présentée par le Secrétariat)

Résumé

La présente note essaie de cerner les causes de la persistance des carences dans notre Région et les efforts à fournir pour y remédier.

Références:

- Rapport AFI/ 7 RAN
- Rapport APIRG/13
- Documents 9562, 9161, 9082/4 de l'OACI
- Rapports des services de navigation aérienne

1. Introduction

1.1 L'OACI a déterminé les méthodologies d'identification des carences dans les domaines de la Navigation aérienne qui avaient été adoptées par l'APIRG. Le groupe APIRG a, sur une base annuelle, identifié et dressé la liste des carences spécifiques dans toutes les FIR de la Région. En dépit des efforts fournis pour améliorer le traitement de ces carences, la conformité au Plan AFI et/ou la non- mise en oeuvre des installations, services et procédures avec le Plan de Navigation aérienne approuvé par le Conseil de l'OACI constituent une source de préoccupation pour le Bureau régional de l'OACI. La non- mise en oeuvre du plan de Navigation aérienne a une incidence négative sur la sécurité, la régularité et l'efficacité dans l'exploitation aérienne dans la sous-région en particulier.

Cette note a pour objet de mettre en exergue les carences relevées et y apporter quelques solutions en conformité avec le Plan AFI de Navigation aérienne.

2. Analyse

- 2.1 Grâce à une analyse approfondie, les carences qui affectent le domaine de la Navigation aérienne dans la Région AFI ont été repartitionnées pour chaque Etat/FIR au cours des réunions d'APIRG. La dernière réunion, c'était la 13^{ème} réunion de cette instance régionale. Alors que des progrès avaient été enregistrés en remédiant à ces carences dans certaines FIR, on ne peut pas en dire autant des autres FIR:(voir Appendice exemple Afrique occidentale et centrale).

Des efforts devraient être déployés par tous les Etats concernés pour mettre en oeuvre les installations et services inscrits au Plan de navigation aérienne. Si un Etat estime que la mise en oeuvre d'une installation dépasse ses ressources disponibles, il devrait informer le Bureau régional de l'OACI le plus tôt possible afin d'envisager éventuellement des moyens additionnels d'assistance.

3. Les causes des carences dans la Région AFI

- 3.1 Les causes sont d'ordre économique/financier: les contraintes financières et la faible priorité accordée au secteur de l'Aviation civile dans la plupart des Etats dans la Région AFI sont les causes principales de ces carences.
- 3.2 Ressources humaines: la perte constante de personnel formé tant pour l'exploitation que pour l'entretien est préjudiciable à une fourniture des services et à un entretien des équipements efficaces.

4. Stratégies pour remédier aux carences

- 4.1 Les Etats doivent accorder une priorité élevée au secteur de l'Aviation civile.
- 4.2 Il est nécessaire de créer une structure autonome de navigation aérienne dotée d'une pleine autonomie financière.
- 4.3 Il faut créer une Autorité aéronautique autonome au plan financier devant réglementer l'espace aérien et les aéroports.
- 4.4 Les Etats pourraient signer un contrat avec un organisme extérieur autonome, chargé d'exploiter/fournir les installations et services. Toutefois, le contrôle d'assurance qualité devrait relever de l'Autorité aéronautique.
- 4.5 Il faudrait renforcer les Autorités/organismes existants dotés d'une autonomie limitée.
- 4.6 Les Etats devant créer des organismes financièrement autonomes pour gérer leurs services de navigation aérienne et les aéroports doivent être encouragés à le faire eu égard aux éléments indicatifs du Doc.9562 de l'OACI - Manuel de l'Economie des Aéroports et le Doc.9161 Manuel de l'économie des installations de la Navigation aérienne de route et le Doc. 9082/4 - Déclaration du Conseil aux Etats contractants sur les redevances des aéroports et services de navigation aérienne.
- 4.7 Les redevances des usagers de l'aviation devraient être réservées **exclusivement** au développement de l'aviation et non être destinées à d'autres fins.

- 4.8 Les Etats devraient coordonner entre eux la mise en oeuvre du système de navigation aérienne.
- 4.9 Il faudrait créer un organisme régional ou sous-régional d'exploitation pour gérer les installations et services de la navigation aérienne dans la région ou sous-région.
- 4.10 Il est nécessaire de tenir des réunions régulières avec les prestataires de services et les usagers pour débattre des questions d'ordre opérationnel et financier concernant la navigation aérienne. Cette façon de procéder permettra de s'assurer que les installations et services fournis sont adaptés aux besoins des usagers et que les redevances sont déterminées de façon raisonnable et équitable.
- 4.11 Il faudrait créer de meilleures conditions de travail pour le personnel de la navigation aérienne afin que les agents valables et expérimentés soient motivés à rester et à s'acquitter de leurs fonctions avec la plus grande conscience; ceci nécessite:
 - a) la spécialisation, le recyclage, la participation à des ateliers et séminaires sur les évolutions récentes de l'aéronautique.
 - b) Des communications fiables ATS/DS, de données RSFTA air/sol sol/air, etc.

5. Suite à donner

- 5.1 La réunion est invitée à:
 - a) noter les causes des carences dans la région AFI; et
 - b) examiner les stratégies proposées ci-dessus devant permettre aux Etats d'arrêter leurs propres stratégies en vue de remédier aux carences relevées dans le domaine de la navigation aérienne.
-