

**ATELIER SUR LA GESTION DES AÉROPORTS
ET DES INSTALLATIONS ET SERVICES DE ROUTE**

(Nairobi, 27 – 31 mai 2002)

Point 7 de l'ordre du jour : Politique de l'OACI en matière de redevances de services de navigation aérienne

**ÉNONCÉ DE LA POLITIQUE DE L'OACI SUR LA MISE EN ŒUVRE
ET L'EXPLOITATION DES SYSTÈMES CNS/ATM**

(Note présentée par le Secrétariat)

1. Veuillez trouver ci-joint l'énoncé de la politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM, dont il est question dans la note du Secrétariat sur le point 7 de l'ordre du jour [WARFM (Nairobi) – WP/1].

APPENDICE

ÉNONCÉ DE POLITIQUE DE L'OACI SUR LA MISE EN OEUVRE ET L'EXPLOITATION DES SYSTÈMES CNS/ATM

Approuvé par le Conseil (C 141/13) le 9 mars 1994

Continuant à s'acquitter du mandat qui lui incombe en vertu de l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et qui consiste notamment à élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et à promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à assurer le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde entier, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), consciente des limites des systèmes terrestres actuels, a élaboré le concept OACI de systèmes de communications, de navigation et de surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), qui utilisent la technologie des satellites. L'OACI estime qu'il est bon pour la croissance de l'aviation civile internationale que les nouveaux systèmes soient mis en place à bref délai.

La mise en oeuvre et l'exploitation des nouveaux systèmes CNS/ATM respecteront les principes suivants :

1 ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Le principe de l'accessibilité universelle, sans discrimination, régira la fourniture de tous les services de navigation aérienne assurés par les systèmes CNS/ATM.

2. SOUVERAINETÉ, AUTORITÉ ET RESPONSABILITÉ DES ÉTATS CONTRACTANTS

La mise en oeuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM que les États se sont engagés à fournir conformément à l'article 28 de la Convention, n'empiéteront pas sur la souveraineté, l'autorité ou la responsabilité des États ni n'en restreindront l'exercice en ce qui concerne le contrôle de la navigation aérienne ainsi que la promulgation et l'application des règlements relatifs à la sécurité. L'autorité des États sera préservée en ce qui a trait à la coordination et au contrôle des communications et au renforcement, selon les besoins, des services de navigation par satellite.

3. RESPONSABILITÉ ET RÔLE DE L'OACI

Conformément à l'article 37 de la Convention, l'OACI continuera à être responsable de l'adoption et de l'amendement des normes, pratiques recommandées et procédures régissant les systèmes CNS de l'OACI. Afin d'obtenir le plus possible d'uniformité dans toutes les questions relatives à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne, l'OACI coordonnera et surveillera la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM à l'échelle mondiale, conformément aux plans régionaux de navigation aérienne et au plan mondial coordonné des systèmes CNS/ATM de l'OACI. En outre, l'OACI facilitera la fourniture d'assistance aux États pour les aspects de la mise en oeuvre concernant les questions techniques, financières, juridiques, de gestion et de coopération. Le rôle de l'OACI en matière de coordination et d'utilisation du spectre de fréquences pour les communications et la navigation dans le domaine de l'aviation civile internationale continuera à être reconnu.

4. COOPÉRATION TECHNIQUE

En vue d'une mise en oeuvre harmonieuse, coordonnée à l'échelle mondiale, et de permettre aux États, aux usagers et aux fournisseurs de tirer rapidement profit des systèmes CNS/ATM, l'OACI est consciente de la nécessité d'une coopération technique dans la mise en oeuvre et l'exploitation efficace de ces systèmes. À cette fin, l'OACI jouera son rôle central dans la coordination des arrangements de coopération technique concernant la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM. Elle invite aussi les États qui sont en mesure de le faire à fournir une assistance pour les aspects de la mise en oeuvre concernant les questions techniques, financières, juridiques, de gestion et de coopération.

5. ARRANGEMENTS INSTITUTIONNELS ET MISE EN OEUVRE

Dans la mesure du possible, les systèmes CNS/ATM feront un usage optimal de la structure organisationnelle existante, moyennant certaines modifications s'il y a lieu, et seront exploités conformément aux arrangements institutionnels et aux règlements légaux en vigueur. Dans la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM, on tirera parti, le cas échéant, des efforts de rationalisation, d'intégration et d'harmonisation des systèmes. La mise en oeuvre devrait offrir assez de souplesse pour que l'on puisse passer progressivement des services actuels aux services futurs. Il est reconnu qu'une mise en oeuvre coordonnée à l'échelle mondiale, avec la pleine participation des États, des usagers et des fournisseurs de services par le biais, entre autres, des groupes régionaux de planification et de mise en oeuvre de la navigation aérienne, est la clé de la réalisation de tous les avantages à tirer des systèmes CNS/ATM. Les arrangements institutionnels connexes n'empêcheront pas la concurrence entre fournisseurs de services qui se conforment aux normes et pratiques recommandées pertinentes de l'OACI.

6. SYSTÈME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE

Le système mondial de navigation par satellite (GNSS) devrait être mis en oeuvre de façon graduelle à partir des systèmes mondiaux de navigation par satellite existants, y compris le système mondial de localisation (GPS) des États-Unis et le système mondial de satellites de navigation (GLONASS) de la Fédération de Russie, pour évoluer vers un GNSS intégré sur lequel les États contractants exerceront un niveau de contrôle suffisant en ce qui concerne les aspects liés à l'utilisation de ce système par l'aviation civile. L'OACI continuera à étudier, en consultation avec les États contractants, les usagers de l'espace aérien et les fournisseurs de services, la possibilité pratique de réaliser un GNSS civil soumis à un contrôle international.

7. ORGANISATION ET UTILISATION DE L'ESPACE AÉRIEN

L'espace aérien sera organisé de manière à assurer l'efficacité du service. Les systèmes CNS/ATM seront mis en oeuvre de façon à surmonter les limites des systèmes actuels et à pouvoir répondre à l'évolution de la demande mondiale de trafic aérien et aux besoins des usagers en matière d'efficacité et de rentabilité, tout en maintenant ou en améliorant les niveaux de sécurité actuels. Bien qu'il ne soit pas nécessaire de modifier l'organisation actuelle des régions d'information de vol pour mettre en oeuvre les systèmes CNS/ATM, les États pourront peut-être obtenir une meilleure efficacité et une meilleure rentabilité en regroupant des installations et services.

8. CONTINUITÉ ET QUALITÉ DU SERVICE

On assurera une disponibilité continue du service offert par les systèmes CNS/ATM et prévoira des arrangements effectifs pour limiter au minimum les conséquences opérationnelles d'un défaut de fonctionnement inévitable ou d'une panne et assurer le rétablissement rapide des services en pareil cas. La qualité du service assuré par les systèmes sera conforme aux normes de l'OACI sur l'intégrité des systèmes, aura la priorité nécessaire et fera l'objet de mesures appropriées de sûreté et de protection contre le brouillage.

9. RECOUVREMENT DES COÛTS

Afin d'obtenir une répartition raisonnable des coûts entre tous les usagers, le recouvrement des coûts qu'implique la fourniture des services CNS/ATM sera conforme à l'article 15 de la Convention et sera basé sur les principes exposés dans les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), y compris le principe que ce recouvrement n'empêchera ni ne découragera l'utilisation des services par satellite intéressant la sécurité.