

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 4 : Mesures d'accroissement de la capacité

4.2 : Mesures régionales

COMBLEMENT DES CARENES DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

En juin 2002, le Conseil s'est dit préoccupé de ce que de nombreuses carences continuent d'exister depuis plusieurs années dans le domaine de la navigation aérienne. La présente note propose que les États et les utilisateurs examinent leurs listes respectives de carences constatées pour s'assurer qu'elles sont valides. Des plans indiquant les mesures prévues et les calendriers correspondants pour le comblement des carences des installations et services de navigation aérienne, énumérées par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), devraient ensuite être formulés et transmis à l'OACI. Dans la dernière phase du processus de compte rendu, le bureau régional devrait être systématiquement informé du comblement des carences et recevoir confirmation des entités qui ont à l'origine identifié la carence.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI a été activement associée à une tâche portant sur l'élimination des carences de la navigation aérienne, et à l'assistance aux États dans la mise en œuvre de tous les plans régionaux de navigation aérienne afin d'améliorer encore les niveaux de sécurité existants. À sa 33^e session, l'Assemblée de l'OACI (octobre 2001), par sa Résolution A33-16, a prié instamment les États contractants d'avoir la volonté politique d'appliquer les mesures correctrices établies lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), de combler les carences relevées au cours du processus régional de planification et des activités connexes, ainsi que de publier les règlements nécessaires à la mise en œuvre des systèmes de sécurité conçus dans le contexte du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Des mesures correctrices seront nécessaires dans d'autres domaines compte tenu de l'extension de l'USOAP à l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* et à l'Annexe 14 — *Aérodromes*, d'ici à 2004.

(4. pages)

G:\ANConf.11\ANConf.11.wp.035.fr\ANConf.11.wp.035.fr.doc

1.2 Conformément à l'article 28 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, les États contractants s'engagent, dans la mesure où ils l'estiment réalisable, à fournir les installations et services de navigation aérienne nécessaires à la navigation aérienne internationale. Les plans régionaux de navigation aérienne détaillent, entre autres, les besoins en installations et services que doivent fournir les États. Toute carence grave dans la mise en œuvre des plans régionaux peut avoir des répercussions sur la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'exploitation aérienne internationale.

1.3 Afin de garantir une approche cohérente dans toutes les régions, l'OACI — avec l'assistance de ses groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) — a élaboré une méthodologie uniforme pour l'identification, l'évaluation et le compte rendu des carences de la navigation aérienne. Cette méthodologie a été approuvée par le Conseil de l'OACI le 23 juin 1998.

1.4 Selon la méthodologie mentionnée ci-dessus, une *carence* est une situation dans laquelle une installation, un service ou une procédure ne sont pas mis en œuvre conformément à un plan de navigation aérienne approuvé par le Conseil, ou aux normes et pratiques recommandées (SARP) connexes de l'OACI, ce qui a une incidence négative sur la sécurité, la régularité et/ou l'efficacité de l'aviation civile internationale. Les carences peuvent aussi avoir une incidence négative sur les questions de sécurité mises en lumière dans le GASP.

1.5 Dans ce contexte, il convient de noter que l'Appendice M à la Résolution A33-14 de l'Assemblée ainsi que le Conseil, à plusieurs occasions, ont prié instamment les utilisateurs des installations et services de navigation aérienne de signaler tout problème grave qu'ils rencontreraient à la suite de la non-mise en œuvre ou de l'exploitation déficiente des installations ou services de navigation aérienne exigés dans les divers plans régionaux de navigation aérienne. Il y a obligation permanente pour le personnel des bureaux régionaux de l'OACI en mission dans les États, dans la correspondance courante, et pour les PIRG, d'identifier expressément les carences et de proposer les mesures correctrices indispensables.

1.6 De plus, les organisations internationales compétentes, telles que l'Association du transport aérien international (IATA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) sont des sources d'information précieuses pour identifier les carences et en faire part au bureau régional correspondant pour suite à donner.

1.7 Ces listes de carences ont pour but d'aider les États à définir leurs priorités de mise en œuvre et d'indiquer les mesures correctrices requises. Cette information est également adressée aux PIRG. Aux termes de leur mandat, les PIRG évaluent entre autres de façon détaillée l'incidence des carences énumérées sur la sécurité et proposent les mesures correctrices demandées aux États en vue d'un examen ultérieur par la Commission de navigation aérienne et le Conseil. Afin d'accélérer le rythme des travaux dans ce domaine, le Groupe régional Caraïbes/Amérique du Sud de planification et de mise en œuvre (GREPECAS) a institué, pour donner suite à la Résolution A33-16 de l'Assemblée, un Comité de sécurité de la navigation aérienne pour traiter le problème des carences. Le Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (APANPIRG) a décidé de créer une équipe de travail sur les carences dans le domaine de la navigation aérienne, chargée d'élaborer des procédures régionales détaillées pour l'identification, l'évaluation, le compte rendu et le suivi des carences de la navigation aérienne.

1.8 Le Groupe régional Afrique–océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG) et le Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (MIDANPIRG) prévoient de mener à bien les tâches qu'ils ont entreprises en vue de la création d'organismes analogues à l'occasion de leurs réunions respectives, en 2003. Le GREPECAS a par ailleurs mis au point une stratégie d'élaboration et de mise en œuvre de plans d'action coordonnés à l'effet de

combler les carences de la navigation aérienne. Une approche similaire a été adoptée dans d'autres régions. Le Bureau régional Asie/Pacifique a en outre encouragé et aidé à l'établissement d'équipes sous-régionales chargées de la sécurité, en vertu du Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP). Ces équipes ont déjà été instituées dans le cadre du programme COSCAP – Asie du Sud, COSCAP – Asie du Sud-Est, et COSCAP Asie du Nord.

2. ANALYSE

2.1 Lors de l'examen des divers moyens de remédier aux carences de la navigation aérienne, le Conseil a constaté que bon nombre d'entre elles persistaient depuis plusieurs années, et que cette situation était une source de préoccupation. Après avoir admis que les problèmes de financement pouvaient être l'un des facteurs qui retardaient l'élimination desdites carences par les États, il a été décidé qu'il conviendrait de rappeler aux États la responsabilité qui leur incombe, aux termes de l'article 28 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, de fournir un système de navigation aérienne sûr. Les États devraient en outre intensifier leurs efforts pour corriger le retard pris dans le traitement des carences de la navigation aérienne identifiées par le PIRG compétent et résoudre les cas de non-mise en œuvre des plans régionaux.

2.2 Dans cette perspective, le Secrétaire général a adressé une lettre aux ministres responsables de l'aviation civile (lettre aux États M 6/1-02/79, datée du 27 septembre 2002), à laquelle était jointe la liste des carences de l'État concerné recensées par les PIRG, et demandant aux ministres de combler les lacunes par un plan d'action et par l'affectation des ressources financières et humaines indispensables.

2.3 Afin d'aider les États à supprimer les carences en temps opportun, l'OACI a adopté des mesures spéciales pour la mise en œuvre de routes aériennes dans les contextes régional et interrégional. Il s'agit notamment de réunions officielles, et de la création et de la coordination de groupes de coordination de la mise en œuvre (ICG). En utilisant les mécanismes régionaux, l'OACI a également fourni une assistance aux États et organisations internationales avec l'adoption d'accords de coopération bilatéraux et multilatéraux visant à supprimer les carences. D'autre part, des séminaires et des ateliers qui ciblent des domaines déterminés de la navigation aérienne sont convoqués dans les régions pour fournir des orientations et une assistance aux États.

2.4 L'Assemblée a par ailleurs approuvé un crédit d'un montant global de 474 000 \$US pour des projets spéciaux de mise en œuvre (SIP) pendant le triennat 2002-2004; l'objectif des SIP est d'aider les États à traiter les problèmes de mise en œuvre des plans régionaux, qui risquent d'avoir des conséquences négatives majeures sur la sécurité, la régularité ou l'efficacité de l'aviation civile internationale et qui n'entrent pas dans le budget régulier de l'Organisation. Le Conseil a approuvé douze projets de ce type uniquement pour 2003. D'autre part, lorsqu'un projet spécial de mise en œuvre a été mené à terme avec succès dans une région, la structure du projet peut servir de modèle pour une application dans d'autres régions.

2.5 Il existe un mécanisme approprié de compte rendu des carences. Il convient à présent d'améliorer le suivi et le compte rendu des mesures correctrices adoptées et de progresser vers la suppression des carences. Il se peut par exemple que les rapports des réunions PIRG se réfèrent à des lacunes qui n'existent plus. Il est donc important non seulement d'encourager les États à prendre des mesures qui éliminent les carences, mais aussi d'établir un système de suivi fiable qui rende compte fidèlement des carences qui ont été traitées.

2.6 Avant qu'une carence ne soit supprimée de la liste des PIRG, il est proposé que l'État concerné informe officiellement le bureau régional de l'OACI lorsque les mesures correctrices ont été mises en œuvre, confirmant ainsi qu'une carence a de fait été supprimée. Cette procédure garantirait l'existence d'un mécanisme uniforme pour l'identification des carences et la mise à jour de l'information sur la situation.

2.7 Dans le contexte du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), l'OACI demande instamment aux États, entre autres, «de combler les carences relevées au cours du processus régional de planification et des activités connexes». Les États qui ne l'ont pas encore fait devraient examiner et tenir à jour leur liste de carences et identifier celles qui n'ont pas été supprimées, formuler un plan d'action et le soumettre à l'OACI pour examen, et affecter les ressources suffisantes en vue de leur élimination. Le plan d'action devrait indiquer les mesures correctrices que doit prendre l'État ainsi qu'une date à laquelle il est prévu que les carences constatées seront supprimées.

2.8 Compte tenu de ce qui précède, le projet de recommandation ci-après est proposé :

Recommandation 4/ — Comblement des carences dans le domaine de la navigation aérienne

L'OACI devrait :

- a) prier instamment les États :
 - 1) d'examiner leurs listes respectives de carences constatées et d'informer le bureau régional de l'OACI de celles qui ont été supprimées;
 - 2) de formuler et de faire parvenir un plan d'action et un calendrier pour le comblement des carences persistantes au bureau régional compétent de l'OACI, pour examen;
 - 3) d'identifier les éventuels domaines où l'établissement d'accords multinationaux ou de groupes non officiels de coordination peut contribuer au comblement des carences;
- b) encourager les utilisateurs des installations et services de navigation aérienne à informer le bureau régional compétent lorsqu'ils constatent que les mesures correctrices de la carence qu'ils ont signalée ont été prises;
- c) continuer à fournir une assistance aux États pour que ceux-ci combler les carences.

3. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

3.1 La Conférence est invitée :

- a) à prendre note des informations contenues dans la présente note;
- b) à approuver le projet de recommandation figurant au paragraphe 2.8 ci-dessus.