



NOTE DE TRAVAIL

RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN) AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 5 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la sécurité (Comité sur la sécurité)

Point 6 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la navigation aérienne, visant à améliorer l'efficacité du système de navigation aérienne (Comité sur l'efficacité)

LE PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE DE L'OACI POUR LA RÉGION AFI

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note renseigne sur la mise en œuvre du Programme de coopération technique de l'OACI dans la Région AFI et examine le rôle que le Programme joue en tant que partenaire majeur dans les activités visant à aider les États à remplir les exigences internationales en matière de sécurité, de sûreté et d'efficacité de l'aviation civile.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Le rôle général de la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI est de conseiller et aider les États contractants de l'Organisation à élaborer et mettre en place des projets dans tous les domaines de l'aviation civile afin, principalement, d'améliorer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la régularité du transport aérien et en vue de réaliser la normalisation, conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. En poursuivant ce but, le Programme de coopération technique est aligné sur les Objectifs stratégiques de l'OACI.

1.2 Pour l'essentiel, le Programme de coopération technique de l'OACI en Afrique s'attache à résoudre les problèmes de sécurité constatés par les missions et réunions des bureaux régionaux, les missions de formulation de projet, le Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) et, ces dernières années, les audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). On prévoit pour le proche avenir une croissance des demandes d'aide en vue de l'élimination des carences de la navigation aérienne et de la réalisation des objectifs de la navigation fondée sur les performances (PBN).

1.3 La présente note décrit la façon dont le Programme de coopération technique en Afrique, en coopération avec les gouvernements, les donateurs et les autres parties prenantes, complète les activités du Programme ordinaire de l'OACI en s'attaquant aux questions qui entravent le développement de systèmes de transport aérien sûrs et efficaces en Afrique.

2. ANALYSE

2.1 Questions de sécurité

2.1.1 Afin de combler les lacunes relevées principalement par les audits de l'USOAP, l'OACI a mis en place plusieurs initiatives qui influent sur sa façon habituelle de travailler dans le domaine de la sécurité. Ces initiatives comprennent le Plan de mise en œuvre AFI, le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR), qui visent à améliorer les moyens de supervision de la sécurité des États. Grâce à la mise en œuvre de plans d'action correctrice, certains États ont renforcé considérablement leur capacité de s'acquitter de leurs responsabilités en matière de réglementation pour faire appliquer les normes et pratiques internationales en matière d'exploitation aérienne et de navigabilité qui figurent dans les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Par contre, d'autres États ont obtenu de moins bons résultats que prévu. Bien que les circonstances diffèrent d'un pays à l'autre, il est devenu évident que la création et le maintien de programmes de sécurité gouvernementaux pleinement fonctionnels présentent de nombreux défis communs.

2.1.2 Lorsqu'elle exécute des projets en matière de sécurité, la TCB cherche à en aligner le plus possible les activités sur les Objectifs stratégiques de l'OACI ainsi que sur les concepts et méthodes établis de temps à autre par le Secrétariat de l'OACI en réponse à la constante évolution de l'aviation.

2.1.3 L'approche en coopération introduite par la TCB au moyen du Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) permet d'affronter les obstacles communs de façon économique et cadre avec les Résolutions de l'Assemblée de l'OACI. La Résolution A36-1 « encourage les États contractants de la Région AFI à renforcer la coopération dans la région afin d'utiliser au mieux les ressources disponibles dans le cadre de projets régionaux et sous-régionaux dans tous les secteurs de l'aviation civile, en accordant une haute priorité au domaine de la supervision de la sécurité ». Les COSCAP sont mis en œuvre avec la participation active des acteurs de l'industrie et des organismes donateurs au financement et aux activités du programme. La TCB a aussi aidé à obtenir pour les COSCAP des fonds de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS). On trouve des renseignements détaillés sur les COSCAP en Afrique dans la note SP AFI/08 WP/29.

2.1.4 Outre les COSCAP, la TCB participe directement à plusieurs projets propres à certains pays qui visent à atteindre l'objectif établi d'améliorer les moyens de supervision de la sécurité des États. Comme exemples récents, on peut citer les projets de coopération technique mis en œuvre en Guinée équatoriale, au Gabon et en Afrique du Sud.

2.2 Questions de navigation aérienne

2.2.1 À sa 36^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A36-23 afin d'appuyer une application rapide de la PBN à l'échelle mondiale. Cette résolution prie instamment tous les États contractants de mettre en œuvre des routes des services de la circulation aérienne (ATS) et des procédures d'approche RNAV (navigation de surface) et RNP (qualité de navigation requise) conformes au concept de PBN de l'OACI, énoncé dans le *Manuel relatif à la navigation fondée sur les performances* (Doc 9613).

2.2.2 Pour favoriser la réalisation des objectifs en ce qui concerne la mise en œuvre de la PBN, l'OACI a établi un programme PBN mondial pour répondre entre autres au besoin de nouvelles spécifications opérationnelles destinées à éviter la prolifération de normes ainsi que pour coordonner et faciliter la mise en œuvre mondiale de la PBN.

2.2.3 La seizième réunion de l'APIRG (APIRG/16) a encouragé les États à mettre au point dans les meilleurs délais leur plan de mise en œuvre pour remplir les objectifs établis par la

Résolution A36-23 de l'Assemblée en ce qui concerne la PBN. Un des éléments critiques de la mise en œuvre de la PBN est la disponibilité de coordonnées géographiques basées sur le système de référence convenu WGS-84. Certains États ont peut-être besoin d'une aide extérieure pour mettre en place leur système WGS-84, aide qui peut prendre diverses formes, y compris les services de la TCB, qui a beaucoup d'expérience en la matière. Comme exemple, on peut citer la mise en œuvre des procédures du système mondial de navigation par satellite (GNSS) dans un nombre d'aéroports choisis de la République démocratique du Congo (RDC) dans le cadre de la Mission de l'Organisation des Nations Unies en RDC (MONUC).

2.2.4 Selon le concept de PBN, les États de la Région AFI doivent publier le système intégré d'information aéronautique relative à l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience. Lors de l'examen de cette exigence, les réunions APIRG/15 et APIRG/16 ont recommandé l'établissement d'une base de données AIS Afrique-océan Indien centralisée (AFI-CAD). Dans ce cas également, les services de la TCB peuvent compléter les efforts déployés par les États pour se conformer aux exigences WGS-84 et eTOD. On prévoit pour le proche avenir une croissance des demandes d'assistance en vue de l'élimination des carences de la navigation aérienne et de la réalisation des objectifs relatifs à la PBN, ce qui pourrait donner lieu à une méthode coopérative/de groupe.

2.2.5 Outre ces faits nouveaux, le Programme de coopération technique collabore depuis longtemps avec les États africains par le truchement des programmes de travail des bureaux régionaux. Les activités des bureaux menées comme suite aux décisions de l'APIRG représentent des possibilités de coopérer avec la TCB pour répondre aux besoins d'assistance des États.

2.3 Amélioration de l'infrastructure

2.3.1 La TCB effectue actuellement le suivi de nouvelles demandes d'assistance pour l'amélioration d'aéroports situés notamment en Angola, au Burkina Faso, en Guinée et au Rwanda, demandes concernant surtout la gestion de projet, mais aussi l'acquisition de matériel et de services.

2.4 Questions d'organisation

2.4.1 La constante évolution du milieu de l'aviation impose de développer la capacité des États de répondre à de nouveaux besoins. Or, pour la plupart des États, le manque de ressources humaines et financières et un cadre institutionnel inapproprié sont des obstacles majeurs aux efforts pour relever les défis que présente l'exploitation d'un système de transport aérien dans de bonnes conditions de sécurité, de sûreté et d'efficacité. Étant donné que le nombre d'administrations de l'aviation civile évoluant vers des autorités autonomes et semi-autonomes augmente, il faut souvent une aide extérieure pour établir la nouvelle entité et développer ses stratégies d'exploitation. Les organismes donateurs apportent parfois cette aide par l'intermédiaire de leurs fournisseurs de services désignés. La TCB a également mis sur pied plusieurs projets d'établissement d'autorités de l'aviation civile (CAA) en Afrique ; elle est bien placée pour aider les États dans la mise en œuvre proprement dite ou pour les conseiller en vue de l'obtention des résultats prévus.

2.4.2 La TCB a participé directement à la gestion de CAA, comme dans le cas de l'Administration intérimaire de l'aviation civile somalienne (CACAS), un projet en cours depuis avril 1993. Ce projet, exécuté dans le cadre d'un mandat visé par une Résolution de l'ECOSOC (ONU) et en application d'instructions données à l'OACI par le Secrétaire général de l'ONU, intervient dans les questions d'aviation civile concernant la Somalie.

2.5 Autres initiatives en coopération

2.5.1 Le concept d'assistance coopérative/régionalisation s'est propagé du domaine de la sécurité à d'autres domaines comme la médecine aéronautique, avec le projet Arrangements de coopération pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens (CAPSCA), la météorologie aéronautique, avec le projet de développement coopératif des services de

météorologie aéronautique dans la Région de l'Afrique occidentale et centrale (CODEVMET), et la sûreté de l'aviation, avec le Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP).

2.6 **Coopération avec l'ONU et ses organismes**

2.6.1 La TCB participe à plusieurs projets qui sortent de son domaine habituel, à savoir l'aide aux États, comme les projets en cours de mise en œuvre dans le cadre des missions de paix de l'ONU en RDC et au Soudan ainsi que du Programme alimentaire mondial. En tant qu'institution spécialisée de l'ONU pour l'aviation civile internationale et de gardienne de la sécurité aérienne, l'OACI est considérée comme l'organisme compétent possédant les connaissances et les installations de soutien nécessaires pour exécuter les projets requis.

3. **CONCLUSION**

3.1 En raison de la constante évolution du milieu de l'aviation, les États doivent améliorer leur capacité à répondre à de nouveaux besoins.

3.2 La TCB travaille depuis longtemps en association avec les États à créer et exécuter des projets dans tous les domaines de l'aviation civile afin d'améliorer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la régularité du transport aérien.

3.3 La TCB peut mobiliser et coordonner des ressources extérieures provenant de donateurs, de l'industrie et d'autres partenaires du développement, ainsi que des ressources internes sous forme de soutien financier et technique du Secrétariat de l'OACI et de programmes comme l'IFFAS, le Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) et le soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD).

3.4 La réunion est donc invitée à adopter les recommandations suivantes :

Recommandation 5/x – Le Programme de coopération technique de l'OACI pour la Région AFI

Il est recommandé que les États tirent parti du grand potentiel qui leur est offert par le Programme de coopération technique de l'OACI pour répondre à leurs besoins dans les divers domaines de l'aviation civile.

Recommandation 6/x – Le Programme de coopération technique de l'OACI pour la Région AFI

Il est recommandé que les États tirent parti du grand potentiel qui leur est offert par le Programme de coopération technique de l'OACI pour répondre à leurs besoins dans les divers domaines de l'aviation civile.

4. **SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

4.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note des renseignements ci-dessus concernant le rôle du Programme de coopération technique de l'OACI dans la Région AFI ;
- b) approuver les projets de recommandation figurant au § 3.4.