



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

POSITION DES ÉTATS ARABES SUR UNE PROPOSITION VISANT À ÉTABLIR UN PROGRAMME MONDIAL D'AUDIT DE L'EFFICACITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Royaume hachémite de Jordanie, au nom des États membres de l'Organisation arabe de l'aviation civile)²

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note fait état de la position de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), qui n'est pas favorable à une proposition d'audit des services de navigation aérienne dans les États membres de l'OACI, proposition faite par le Secrétariat de l'OACI dans une note de travail présentée à 14^e session de la Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14). Elle aborde également la position de l'OAAC contre une étude de faisabilité sur l'établissement d'un programme mondial d'audit visant à évaluer l'efficacité de la navigation aérienne, comme suggéré dans le rapport de l'AN-Conf/14. Dans sa résolution n° 4-EC/71, le Conseil exécutif de l'OAAC a chargé l'Organisation d'élaborer une note de travail, à soumettre par la Jordanie, au nom des États membres de l'OAAC, sur leur opposition à la proposition visant à établir un programme OACI d'audit des services de navigation aérienne.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre acte des points soulevés dans la présente note ;
- reconsidérer la décision prise de mener une étude en vue d'établir un programme mondial d'audit visant à évaluer l'efficacité des services de navigation aérienne, à la lumière de la décision de l'OAAC en la matière.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Chaque vol est sûr et sécurisé et L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 10209, <i>Rapport de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14)</i>

¹ Version arabe fournie par l'Organisation arabe de l'aviation civile.

² Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Oman, Palestine, Qatar, République arabe syrienne, Somalie, Soudan, Tunisie et Yémen.

1. INTRODUCTION

1.1 L'efficacité opérationnelle de la gestion du trafic aérien (ATM) viendra à l'appui de la réalisation de zéro émission nette de carbone et apportera au secteur de nombreuses améliorations de l'efficacité à court terme. En ce sens, l'efficacité de la navigation aérienne est devenue de plus en plus importante, surtout à la lumière des objectifs environnementaux convenus.

1.2 Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) contribue à la mise en œuvre des objectifs stratégiques de l'OACI, en particulier ceux liés à une optimisation plus efficace de l'espace aérien et à une augmentation de sa capacité. Certaines régions et entités ont pris des mesures proactives visant à tirer parti de l'information pertinente nécessaire pour évaluer efficacement le rendement des services de navigation aérienne et recenser les initiatives en matière d'amélioration opérationnelle.

1.3 Les plans mondiaux de l'aviation civile ont un objectif principal commun, à savoir améliorer tous les domaines de l'aviation civile, y compris la réduction des émissions de carbone, la sécurité, la sûreté, la facilitation et la durabilité du transport aérien. Les audits internationaux ne sont pas seulement un outil utilisé pour apporter des améliorations à l'aviation civile. Au contraire, ils sont menés conformément à l'engagement commun des États membres à mettre en œuvre les dispositions de la Convention de Chicago et de ses Annexes, sur la base de la ratification de la Convention par leurs gouvernements.

1.4 L'OACI effectue des audits pour évaluer la mise en œuvre effective par les États membres d'un système de supervision de la sécurité conforme aux dispositions de l'OACI. Le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) compte les services de navigation aérienne (ANS) parmi ses domaines d'audit. Les États contractants ont l'obligation d'assurer le plus haut degré possible d'uniformité de la réglementation, des normes, des procédures et de l'organisation en ce qui a trait aux dispositions de l'OACI, à moins qu'ils ne jugent qu'il soit impossible de se conformer à tous égards aux articles 37 et 38 de la Convention, respectivement.

1.5 La quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14) a examiné une note de travail présentée par le Secrétariat de l'OACI qui fait état d'une proposition d'étude de faisabilité sur la mise en place d'un programme universel d'audit destiné à évaluer l'efficacité des services de navigation aérienne, à l'instar du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) et du Programme universel d'audit de sûreté (USAP)-CMA.

2. ANALYSE

2.1 La conférence AN-Conf/14, qui s'est tenue en septembre 2024 au siège de l'OACI à Montréal, a abordé la proposition d'étude de faisabilité sur un examen des avantages pouvant potentiellement être tirés de la mise en place d'un programme indépendant d'audit des services de navigation aérienne. À l'issue de ses discussions, la Conférence a formulé la recommandation 2/3.1 visant à demander « que l'OACI mène une étude sur la faisabilité de la mise en place d'un programme d'audit de l'efficacité de la navigation aérienne de l'OACI, ou une autre initiative adaptée, en faisant appel à la participation d'États et d'organisations internationales tout au long du processus ». Elle a soutenu cette proposition, en arguant que l'étude devrait déterminer si le programme prendrait la forme d'un audit ou d'un autre mécanisme, tel qu'une évaluation ou une analyse des lacunes dans la gestion des courants de trafic aérien.

2.2 La Commission de navigation aérienne et le Conseil de l'OACI examinent les recommandations de l'AN-Conf/14 et prennent des décisions sur les mesures à prendre pour donner suite aux recommandations de la Conférence. Les décisions de l'ANC et du Conseil sont publiées dans des pièces jointes au rapport de l'AN-Conf/14.

2.3 L'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), par l'intermédiaire de son Conseil exécutif, a adopté la décision n° 4-EC/71, qui dispose ce qui suit :

- a) Charge l'administration générale de l'Organisation de préparer, en coordination avec la Commission de navigation aérienne, une note de travail pour indiquer que les États arabes ne sont pas favorables à l'établissement d'un programme mondial mené par l'OACI en vue d'auditer les services de navigation aérienne de ses États membres. La note sera présentée à la 42^e session de l'Assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- b) L'opposition de l'OAAC au nouvel audit proposé par l'OACI, ainsi qu'à une étude de faisabilité sur la mise en place d'un tel programme d'audit des services de navigation aérienne, repose sur un certain nombre de raisons objectives :
 - 1) La Convention de Chicago constitue le principal point de référence des travaux de l'OACI et occupe une place prépondérante dans la conduite de ses activités et de son mandat. La Convention n'établit pas de relation directe entre l'OACI et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP). L'Organisation entretient plutôt des relations avec les gouvernements de ses États membres, représentés par leurs autorités de l'aviation civile (AAC) respectives.
 - 2) Il n'existe pas de cadre juridique approprié régissant les relations entre l'OACI et les ANSP, les AAC étant les seules entités responsables de la supervision, de la réglementation, de la délivrance de licences et de la législation des ANSP dans les États membres.
 - 3) Il y a nécessité de proposer des outils juridiques permettant de déterminer la responsabilité de l'OACI en cas d'accident ou d'incident survenu après un audit de l'OACI et d'introduire des modifications fondées sur les résultats des audits de l'OACI. La structure de surveillance de la sécurité de l'aviation civile mandate les AAC pour délivrer des licences, inspecter la validité des exigences en matière de délivrance des licences et résoudre les problèmes de sécurité posés par les exploitants ou les fournisseurs de services.
 - 4) Il est également possible de poursuivre l'exécution d'autres programmes similaires de l'OACI (comme l'évolution des ASBU), sans ajouter un nouveau processus d'audit dépourvu de tout fondement juridique, et confondant les responsabilités de l'Organisation, de ses États membres et des entités soumises à la supervision et à la réglementation de ces derniers.
 - 5) S'il s'avère nécessaire d'élever les exigences minimales dans le domaine de la navigation aérienne, il faudra s'en tenir à la méthodologie standard de l'OACI, adoptée depuis son établissement, concernant les amendements d'Annexe. En outre, les questions de protocole (PQ) devraient être actualisées en conséquence et intégrées aux programmes internationaux d'audit appropriés.

- 6) La charge financière assumée par l'OACI ; certains programmes d'audit et d'évaluation ont dû être abandonnés après plusieurs années, comme les programmes nationaux de sécurité (SSP), qui seront intégrés à l'USOAP-CMA afin de réduire les dépenses et de renforcer les liens entre l'OACI et les États membres en matière de supervision de la sécurité de l'aviation civile, laquelle englobe les services de navigation aérienne en tant que domaine d'audit.

— FIN —