



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
Quatrième réunion des Directeurs généraux de l'Aviation Civile (DGCA/4) de la Région AFI
(Matsapha, Manzini, Swaziland, 8 to 9 novembre 2010)

Point 4 de l'ordre du jour: Navigation aérienne

4.1: Difficultés dans le traitement des carences persistantes de la navigation aérienne

**DIFFICULTES DANS LE TRAITEMENT DES CARENCES PERSISTANTES DE LA
NAVIGATION AERIENNE**

(Présentée par le the Secrétariat)

RESUME ANALYTIQUE

Cette note met en exergue certaines questions persistantes relatives aux carences dans le domaine de la navigation aérienne qui sont restées sans solution ou récurrentes depuis longtemps. Elle note les préoccupations exprimées au sein de l'OACI, y compris les forums régionaux, ainsi que les actions prises par différents organes. Elle discute aussi les difficultés communes récemment observées dans l'élimination des carences, et des propositions de politique de haut niveau pour traiter de telles carences et améliorer d'une manière générale les performances régionales dans la mise en œuvre des dispositions régissant l'aviation civile internationale.

La suite à donner par la réunion se trouve au paragraphe 3.

REFERENCES

- Rapport de la réunion APIRG 16
- Rapport de la réunion APIRG 17
- Rapport de la réunion SP AFI/8 RAN

Cette note de travail est relative aux objectifs stratégiques de l'OACI : A. Sécurité – Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale et D. Efficacité - Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques.

1. INTRODUCTION

1.1 Conformément à la définition du terme "carence" tel qu'approuvé par le Conseil de l'OACI :

“une carence est une situation où une installation, un service ou une procédure n'est pas conforme au plan régional de navigation aérienne approuvé par le Conseil, ou à des normes et pratiques recommandées connexes de l'OACI, laquelle situation a un impact négatif sur la sécurité, la régularité et/ou l'efficacité de l'aviation civile internationale.”

1.2 Lors de son examen de la liste des carences de la navigation aérienne dans la Région AFI, l'attention de la réunion APIRG/16 (Rubavu, Rwanda, 19 – 23 novembre 2007) a été appelée sur la préoccupation exprimée par ALLPIRG/5 (Montréal, 23-24 mars 2006), la Commission de navigation aérienne et le Conseil de l'OACI au sujet des carences persistantes, et en particulier celles qui affectent la sécurité. La réunion est convenue que les Etats devaient accorder la priorité à l'élimination des carences les plus fréquentes et les plus persistantes.

1.3 La réunion SP AFI RAN (Durban, Afrique du Sud 24-29 novembre 2008) a exprimé les mêmes préoccupations soulevées par la Commission et le Conseil sur l'impact sérieux des carences non résolues sur la sécurité, et est convenue que les Etats concernés devaient prendre de toute urgence des mesures concrètes pour éliminer toutes les carences affectant la sécurité dans la Région. Compte tenu de ce qui précède, et en vue de traiter les carences les plus urgentes, la réunion SP AFI RAN de 2008 a formulé la recommandation ci-après:

Recommandation 6/25 — Correction des carences de la navigation aérienne dans la Région AFI

Il est recommandé que :

a) le Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) adopte l'objectif de performance sur la correction des carences de la navigation aérienne dans la Région AFI, énoncé dans la fiche du cadre de performance figurant à l'Appendice J au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour ;

b) les États mettent au point leurs plans d'action nationaux, compte tenu des objectifs de performance régionaux, pour corriger leurs carences dans les domaines suivants : aéroports et aides au sol (AGA), gestion du trafic aérien (ATM), services d'information aéronautique (AIS), communications (CNS), météorologie (MET) et recherches et sauvetage (SAR), la priorité étant donnée aux carences répertoriées dans la fiche du cadre de performance figurant à l'Appendice J au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour ;

c) les États prennent des mesures pour solliciter une assistance, au besoin, pour la mise en œuvre de leur plan d'action, auprès de mécanismes existants de l'OACI, tels que la Direction de la coopération technique (TCB), la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) et les projets spéciaux de mise en œuvre (SIP), ainsi qu'auprès de parties prenantes de l'industrie et d'organismes donateurs.

1.4 Il y a aussi des lacunes de nature administrative qui ne peuvent pas être classées comme étant des carences de la navigation aérienne, mais qui y sont et étroitement liées.

2. DISCUSSION

2.1 En discutant plusieurs aspects liés à la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des besoins régionaux, la réunion APIRG/17 (Ouagadougou, Burkina Faso, 2-6 août 2010), a noté qu'il y avait des carences récurrentes dans la Région, qui posaient pour la plupart les mêmes difficultés pour leur résolution.

2.2 APIRG 17 a observé que la liste actuelle des carences élaborée dans le cadre d'APIRG ne reflétait pas la situation réelle des carences dans les Etats comme elle le devrait, pour plusieurs raisons dont, entre autres, le nombre très faible de comptes rendus de la part des Etats et des usagers des services de navigation aérienne. Les DGAC voudraient bien cependant noter qu'en plus de la liste des carences d'APIRG, il y a des carences de haut niveau qui sont relevées au moyen d'activités tels que le Programme universel des audits de supervision de la sécurité de l'OACI (USOAP), l'analyse des écarts dans le cadre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), les missions techniques des bureaux régionaux auprès des Etats, et les indications par les Etats de leur incapacité à répondre aux différentes normes et pratiques recommandées (SARP) et spécifications régionales. Les questions ci-après semblent prédominantes dans la plupart des carences actuelles:

Communication entre l'OACI et les Etats

2.3 En vue de faciliter la communication générale avec les autorités nationales de l'aviation civile et assurer le suivi des questions techniques, il a été demandé aux Etats de fournir les contacts spécifiques et points focaux comme suit:

- a) Premier point focal de contact entre l'OACI et l'Etat, habituellement le Directeur, le Directeur Général ou le Président Directeur Général, bien que le niveau du Ministère soit préférable dans certains pays ;
- b) Point focal, pour la correspondance non formelle et la communication technique pour faciliter l'échange rapide de renseignements techniques ;
- c) Responsable de programme, personne possédant des qualifications spécifiques auxquelles l'Etat confie la responsabilité d'un programme particulier de mise en œuvre des SARP ou des besoins régionaux, cette personne devenant aussi le point focal concernant ce programme.

2.4 Bien que la responsabilité d'informer l'OACI au sujet des changements concernant ces points de contact incombe à l'Etat, l'OACI sollicite de temps en temps des mises à jour sur lesdits points focaux.

2.5 Malgré cela, le taux de réponse des Etats aux lettres de l'OACI reste faible, qu'il s'agisse de lettres d'invitation, d'enquêtes ou d'autres requêtes. Ce problème affecte aussi la suite que les Etats sont priés de donner dans le cadre des réunions régionales. Lors du suivi, plusieurs DGAC indiquent souvent n'avoir jamais reçu les lettres en question. Depuis un an, les bureaux régionaux de l'OACI ont intensifié l'utilisation du téléphone et du courrier électronique pour les activités de suivi, mais avec un effet limité.

Développement de l'expertise

2.6 De temps en temps, des cours, séminaires et ateliers sont organisés dans les bureaux régionaux ou dans les Etats, en fonction des besoins identifiés par APIRG, les bureaux régionaux ou le siège de l'OACI. Les avantages tirés de ces efforts en matière de développement et de mise en œuvre sont cependant limités pour plusieurs raisons dont notamment:

- a) la faible participation des Etats dans les activités; il n'est pas rare d'enregistrer une participation entre 14 (26%) et 25 (42%) sur les 53 Etats que compte la Région AFI, à un séminaire introduisant un nouveau concept ou organisé à la demande spécifique des Etats pour combler le manque de connaissances ou de compétences. Bien que certains Etats envoient par la suite leur personnel en formation dans des centres situés dans d'autres régions de l'OACI (à des coûts considérablement plus élevés), il est évident que beaucoup d'Etats ne tirent pas suffisamment parti des formations disponibles dans la région;
- b) malgré les renseignements fournis sur la population ciblée pour la formation, plusieurs participants n'ont pas souvent les pré-requis essentiels pour profiter de la formation, ou occupent des fonctions qui n'ont pas une relation évidente avec le besoin de formation identifié;
- c) la planification des ressources humaines au niveau des Etats ne prête pas une attention particulière à la formation des personnes qui sont censées rester dans les domaines de responsabilités dans lesquels elles ont été formées; et

- d) une faible priorité est accordée à la formation en cours d'emploi, le recyclage et la formation spécialisée. La formation en cours d'emploi n'est pas effectuée ou n'est pas structurée, sauf lorsqu'elle est exigée par les normes et pratiques recommandées (SARP) (exemple Annexe 1 à la Convention de Chicago). L'installation, la maintenance et l'exploitation des nouveaux systèmes CNS en sont un exemple typique. Les domaines SAR, AIS et PANS-OPS sont aussi affectés.

Manque ou insuffisance dans le suivi et la mise en œuvre des conclusions d'APIRG et des recommandations des réunions régionales de navigation aérienne

2.7 Les résultats des réunions régionales de navigation aérienne (RAN) et des réunions tenues dans le cadre d'APIRG sont consignés sous la forme de rapports, lesquels sont envoyés aux Etats et organisations internationales concernées, en plus de leur publication sur le site Internet de l'OACI. En outre, l'attention des Etats peut être appelée sur une recommandation (ou conclusion) particulière à travers une lettre circulaire pour traiter une question urgente, répondre à un besoin d'harmonisation des activités, etc.

2.8 En général, le suivi et la mise en œuvre par les Etats des recommandations des RAN et des conclusions formulées dans le cadre d'APIRG sont limités. Dans plusieurs cas, les personnes qui doivent donner suite aux conclusions ou en assurer le suivi avec d'autres entités compétentes ne sont pas au courant de l'existence de ces conclusions, ni de leur pertinence.

2.9 En vue de faciliter le suivi, il est proposé qu'un formulaire de *Suivi des Recommandations/Conclusions tel que celui figurant à l'Appendice A* à la présente note de travail soit utilisé par les administrations comme un outil de gestion, pour assurer le suivi et prendre des mesures selon les besoins.

2.10 L'idée est que le formulaire de suivi serait rempli avec les recommandations des RAN et les conclusions formulées dans le cadre d'APIRG, auxquelles les Etats doivent donner suite, puis soumis aux Etats dans les deux mois suivant une réunion d'APIRG. Les Directeurs généraux devront alors utiliser ce formulaire pour suivre la progression de la mise en œuvre en demandant aux entités compétentes de s'en servir pour faire leurs comptes rendus. Deux fois par an (par exemple en juin et en décembre), les Etats enverront ce formulaire aux bureaux régionaux de l'OACI accrédités auprès d'eux. Il est important que les DGAC eux-mêmes acceptent de prendre la responsabilité de l'application de cette procédure, avec la possibilité d'en déléguer l'exécution tout en restant pleinement responsables.

3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Noter les renseignements fournis dans la présente note de travail;
- b) proposer des mesures spécifiques de haut niveau pour surmonter les difficultés soulevées dans cette note ; et
- c) accepter le formulaire de *Suivi des Recommandations/Conclusions qui figure à l'Appendice A* ci-jointe et son application conformément au paragraphe 2.10.