



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
GROUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION  
ET DE MISE EN OEUVRE (APIRG)  
TREIZIÈME RÉUNION  
(Sal, Cap Vert, 25-29 juin 2001)

---

---

**Point 5**

**de l'ordre du jour : Lacunes et carences dans le domaine de la navigation aérienne dans la région AFI**

**EXAMEN DE LA DÉFINITION DE LACUNE ET CARENCE**

(Note présentée par le Secrétariat)

**RÉSUMÉ**

La Commission de la Navigation aérienne lors de son examen de la méthodologie uniforme pour l'identification, l'évaluation et le compte rendu des lacunes et carences de la navigation aérienne, est convenue qu'il importait d'élaborer des lignes directrices claires sur l'actuelle méthodologie uniforme afin d'aider les groupes régionaux de planification et de mise en oeuvre (PIRG) à faire le compte rendu des évaluations approfondies des lacunes et carences devant permettre aux Etats de notifier les différences par rapport aux Normes et Pratiques recommandées au titre d'un Plan de Navigation aérienne. La Commission est convenue qu'un examen de la définition de lacune et carence était également nécessaire. La quatrième réunion du Groupe ALLPIRG a noté les nouvelles lignes directrices élaborées, et à la requête de la Commission de la Navigation aérienne, elle a examiné une définition unique pour lacune et carence. Le 5 juin 2001, la Commission a souscrit à l'unique définition proposée et elle recommandera au Conseil de faire sienne la méthodologie uniforme modifiée pour refléter l'unique définition proposée au paragraphe 3.1. Les changements proposés à la méthodologie uniforme sont indiqués en Appendice.

La suite à donnée par l'APIRG est indiquée au paragraphe 4.

**1. Introduction**

1.1 La méthodologie uniforme pour l'identification, l'évaluation et le compte rendu des lacunes et carences a été élaborée avec le concours des groupes régionaux de planification et de mise en oeuvre (PIRG), et approuvée par le Conseil de l'OACI le 23 juin 1998 aux fins d'une identification et d'une évaluation efficaces et d'un compte rendu clair des carences en matière de navigation aérienne. Pour les besoins de la méthodologie, une situation où une installation n'était pas mise en oeuvre ou un service n'était pas fourni conformément à un Plan de Navigation aérienne était considérée comme une carence. Une situation où une installation ou un service existant était partiellement hors d'usage, incomplet ou ne fonctionnait pas conformément aux procédures et spécifications de l'OACI en vigueur était considéré comme une lacune.

1.2 Pour permettre aux groupes PIRG de l'OACI de faire des évaluations approfondies des carences et lacunes, les Etats et les organisations internationales concernées fournissent des informations aux Bureaux régionaux, pour suite à donner, selon le cas. Les PIRG, lors de l'examen des listes des carences et lacunes, procèdent à une évaluation de l'incidence sur la sécurité pour un examen subséquent par la Commission de Navigation aérienne. Ces listes de carences et lacunes visent également à aider les Etats à arrêter leurs priorités de mise en oeuvre et à déterminer le type de mesures correctives qui s'imposent.

1.3 Le 28 novembre 2000, la Commission de la Navigation aérienne a examiné la note AN-WP/7568 concernant les listes des lacunes et carences soumises par les PIRG relatives aux différences par rapport aux Normes et Pratiques recommandées telles que notifiées par les Etats contractants aux termes de l'Article 38 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale. Sur la base de ce qui précède, la Commission a fourni des lignes directrices claires en vue d'aider les PIRG à faire le compte rendu de l'évaluation détaillée des lacunes et carences pour permettre aux Etats de notifier leurs différences par rapport aux Normes et Pratiques recommandées au regard d'une installation ou d'un service requis conformément à un plan de Navigation aérienne.

1.4 Lors des discussions concernant les différences par rapport aux Normes et Pratiques recommandées notifiées par les Etats contractants de l'OACI, il est devenu clair que la méthodologie uniforme n'était pas probablement interprétée de la même façon. La Commission a estimé qu'un examen des définitions de *lacunes et carences* était nécessaire. L'on a reconnu que c'était là une question politique complexe et qu'il fallait mener une étude dès que faire se peut afin de convenir d'une définition unique.

1.5 La Commission a estimé que ce problème devrait être porté à l'attention de la 4<sup>ème</sup> réunion du groupe consultatif ALLPIRG avant de statuer définitivement sur la question.

## 2. Discussion

2.1 La quatrième réunion de ALLPIRG a noté les lignes directrices et a formulé la Conclusion 4/10 (Compte rendu des carences et lacunes) qui dispose comme suit : "Lorsqu'un Etat aux termes de l'Article 38, a notifié à l'OACI une différence par rapport aux Normes et Pratiques recommandées régissant la fourniture effective des installations et services inscrits au Plan de Navigation aérienne, la non-mise en oeuvre d'une installation ou d'un service ne doit être signalée ni comme lacune ni comme carence lorsqu'elle n'a pas une incidence négative sur la sécurité de l'aviation civile internationale"

2.2 La quatrième réunion de ALLPIRG a également reconnu les difficultés nées de l'usage de deux définitions. En particulier, selon la méthodologie uniforme, l'effet net soit d'une lacune soit d'une carence est l'incidence négative sur la sécurité, la régularité et/ou l'efficacité de l'aviation civile internationale. Etant donné que l'effet net des deux conditions est le même, il est très difficile pour les PIRG de faire un distinguo entre les deux situations pour déterminer ce qui est une carence et ce qui est une lacune sous réserve de l'état de mise en oeuvre.

2.3 Cette quatrième réunion est convenue qu'il faudrait retenir une seule définition de *carence* en vue de l'incorporer dans la méthodologie uniforme. Elle a estimé en outre que le terme *carence* devrait être retenu dans une seule définition unique étant donné que la connotation négative liée au terme avait un relent financier et politique devant permettre la prise de mesures correctives qui s'imposent.

2.4 A la lumière de ce qui précède, la quatrième réunion de ALLPIRG a élaboré une nouvelle définition unique devant être soumise à l'examen de la Commission de Navigation aérienne et du Conseil : "Une *carence* est une situation où une installation, une procédure ou un service non fourni conformément aux Normes et Pratiques recommandées de l'OACI, a une incidence négative sur la sécurité, la régularité et/ou l'efficacité de l'aviation civile internationale".

2.5 Les trois ordres de priorité de carence déterminés en fonction de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité tel qu'il ressort de la Section 4 de la méthodologie uniforme restent inchangés. Cela permettra de classer les carences par priorité afin d'aider les Etats à prendre de toute urgence les mesures correctives qui s'imposent.

2.6 A cet égard, le Conseil de l'OACI définit *la mise en oeuvre* comme suit : "Installations et services inscrits au Plan de Navigation aérienne fournis, mis en oeuvre, fonctionnant et exploités conformément aux spécifications et procédures de l'OACI en la matière"

### **3. Définition suggérée**

3.1 A la lumière de ce qui précède, la Commission a examiné la définition et est convenue le 5 juin 2001 de demander au Conseil de faire sienne la méthodologie uniforme sous sa forme modifiée pour refléter l'unique définition élaborée :

*"Une carence est une situation où une installation, une procédure ou un service non fourni conformément au plan de navigation aérienne approuvé par le Conseil ou conformément aux Normes et Pratiques recommandées de l'OACI, a une incidence négative sur la sécurité, la régularité et/ou l'efficacité de l'aviation civile internationale".*

### **4. Suite à donner par L'APIRG**

4.1 L'APIRG est invitée :

- a) à prendre acte des modifications apportées à la méthodologie uniforme proposée au Conseil de l'OACI.

## APPENDICE

## AMENDEMENTS PROPOSES

MÉTHODOLOGIE UNIFORME POUR L'IDENTIFICATION, L'ÉVALUATION ET LE  
COMPTE RENDU DES ~~LACUNES ET~~ CARENCES DANS LE CADRE DES  
PLANS DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Approuvés par le Conseil le 23 juin 1998)

**1. Introduction**

1.1 Sur la base des informations obtenues à la suite de l'évaluation menée par l'OACI sur la contribution des diverses régions concernant les ~~lacunes et~~ carences dans le domaine de la navigation aérienne, il est devenu manifeste que des améliorations s'imposaient dans les domaines ci-après :

- a) collecte des informations ;
- b) évaluation de la sécurité des problèmes signalés ;
- c) identification des mesures correctives qui s'imposent (aux plans technique, opérationnel, financier, organisationnel) à court et à long terme ;
- d) mode de compte rendu dans le cadre des rapports des PIRG de l'OACI.

1.2 Cette méthodologie est par conséquent élaborée avec le concours des PIRG de l'OACI et elle est approuvée par le Conseil de l'OACI pour une identification et une évaluation efficaces et un compte rendu clair des ~~carences~~ dans le domaine de la navigation aérienne. Elle pourrait être revue par la Commission de la Navigation aérienne à la lumière de l'expérience acquise après son utilisation.

1.3 Pour les besoins de la méthodologie, une situation où une installation, ~~n'est pas mise en œuvre~~ ou un service ou une procédure n'est pas assurée conformément au Plan régional de navigation aérienne **approuvé par le Conseil ou conformément aux Normes et Pratiques recommandées de l'OACI et qui a une incidence négative sur la sécurité, la régularité et/ou l'efficacité de l'aviation civile internationale** est considérée comme une ~~lacune~~ carence. ~~Une situation où une installation ou un service existant est partiellement hors de service, incomplet et ne fonctionnant pas selon les Procédures et spécifications de l'OACI en la matière est considérée comme une carence. L'effet net soit d'une lacune soit d'une carence est l'incidence négative sur la sécurité, la régularité, et/ou l'efficacité de l'aviation civile internationale~~

### **3. COLLECTE D'INFORMATIONS**

#### **2.1 Sources des Bureaux régionaux**

2.1.1 Comme fonction courante, les Bureaux régionaux sont censés tenir une liste de carences spécifiques dans la région, s'il y a lieu. Pour s'assurer que cette liste est aussi claire et complète que possible, il est entendu que les bureaux régionaux prendront les dispositions suivantes :

- a) comparer l'état de mise en oeuvre des installations et services de navigation aérienne avec le plan régional de navigation aérienne et identifier les installations, services et procédures non mis en oeuvre ;
- b) examiner les rapports de mission afin de déceler les carences qui influent négativement sur la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;
- c) procéder à une analyse systématique des différences par rapport aux Normes et Pratiques recommandées de l'OACI notifiées par les Etats afin de déterminer leurs causes et, le cas échéant, leur incidence sur la sécurité;
- d) examiner les comptes rendus d'incidents et d'accidents aériens afin de déceler les carences éventuelles dans les systèmes et procédures ;
- e) examiner les contributions adressées aux Bureaux régionaux par les usagers des services de navigation aérienne sur la base de la Résolution de l'Assemblée A31-5 - Appendice M ;
- f) évaluer et établir des priorités pour les résultats de a) à e) conformément au paragraphe 4 ;
- g) faire le compte rendu des résultats aux Etats concernés, pour suite à donner;
- h) faire rapport des résultats de g) au groupe PIRG compétent pour examen approfondi, fournir des conseils et faire rapport au Conseil de l'OACI, selon le cas, par le biais des rapports des groupes PIRG.

#### **2.2 Source des Etats**

2.2.1 Pour recueillir des informations des diverses sources, les Etats devraient, outre se conformer à la Résolution A31-10 de l'Assemblée, mettre au point un mécanisme de compte rendu conformément aux dispositions de l'Annexe 13, paragraphe 7.3. Ces mécanismes ne doivent pas pénaliser si l'on veut connaître le plus grand nombre de carences.

## 2.3 Sources des usagers

2.3.1 Les organisations internationales concernées, dont l'IATA et l'IFALPA sont des sources sûres d'informations sur les carences, notamment celles liées à la sécurité. En tant qu'usagers des installations et services de navigation aérienne, elles doivent identifier les installations, procédures et services non assurés ou qui sont hors d'usage pour de très longues périodes ou qui ne sont pas pleinement opérationnels. Dans ce contexte, il convient de noter que la Résolution de l'Assemblée A31-5 - Appendice M et diverses décisions du Conseil font obligation aux usagers des installations et services de la navigation aérienne de faire rapport sur tout problème grave rencontré en raison de la non-mise en oeuvre des installations ou services de navigation aérienne prévus aux plans régionaux. L'on souligne que cette procédure, ainsi que le mandat des PIRG devraient former une base solide pour l'identification, le compte rendu et la résolution des questions de non-mise en oeuvre.

## 3. Information sur les carences

3.1 Pour permettre aux PIRG de l'OACI de procéder à des évaluations approfondies des carences, les Etats et les organisations internationales concernées dont l'IATA et l'IFALPA sont censées communiquer les informations en leur possession aux Bureaux régionaux de l'OACI pour suite à donner, selon le cas, y compris des mesures à prendre lors des réunions des PIRG.

3.2 Ces informations doivent comprendre au moins :

- une description de la carence, l'évaluation du risque, les solutions éventuelles, la date limite, la partie responsable, les mesures convenues à prendre et suite déjà donnée.

3.3 L'ordre du jour de chaque réunion PIRG doit comporter un point sur les carences dans le domaine de la navigation aérienne, notamment les informations communiquées par les Etats, l'IATA et l'IFALPA, outre les points suggérés par le Bureau régional conformément au paragraphe 2.1 ci-dessus. L'examen des carences sera une priorité élevée à chaque réunion. En examinant les listes des carences, les PIRG doivent faire une évaluation de l'incidence sur la sécurité en vue d'un examen subséquent par la Commission de navigation aérienne de l'OACI

3.4 Conformément à ce qui précède et eu égard à la nécessité d'utiliser éventuellement ces informations dans le processus de planification et de mise en oeuvre, il est nécessaire qu'une fois une carence a été identifiée et validée que les domaines ci-après d'information soient consignés dans le rapport sur les carences observées dans le domaine de navigation aérienne. Voici lesdits domaines tel qu'il ressort du formulaire en annexe :

### a) Identification des besoins

Conformément aux procédures de l'OACI, les plans régionaux de navigation aérienne précisent en détail les besoins en matière de navigation aérienne, au niveau des installations, services et procédures servant à soutenir l'exploitation de l'aviation civile internationale dans une région donnée. Par conséquent, les carences doivent avoir trait à un besoin identifié dans les documents des Plans régionaux de Navigation aérienne. Première chose intéressant la liste des carences, c'est que les besoins avec le titre de la réunion et la recommandation pertinente doivent être précisés. En outre, le nom de l'Etat ou des Etats concernés et/ou le nom de l'installation telle

que l'aéroport, la FIR ou CCR, la tour, etc.... devraient être inclus.

**b) Identification de la carence**

Ce point identifie la carence et comprend les éléments ci-après :

- i) une description succincte de la carence
- ii) la date à laquelle cette carence a été signalée pour la première fois ;
- iii) référence importante (réunions, rapports, missions, etc....)

**c) Identification des mesures correctives**

Cette identification comporte :

- i) une description succincte des mesures correctives à prendre ;
- ii) identification de l'organe d'exécution ;
- iii) date prévue à laquelle les mesures correctives auront été prises\*
- iv) si possible, donner une indication des coûts y relatifs.

**5. Evaluation et établissement des priorités**

5.1 Il serait indiqué d'avoir trois ordres de priorité en fonction de la sécurité, de la régularité et de l'évaluation de la sécurité comme suit :

Priorité "U" = Besoins urgents ayant une incidence directe sur la sécurité et qui appellent la prise de mesures correctives immédiates.

Besoins urgents comportant une spécification d'ordre physique, de configuration, matérielle, de performance, de personnel ou de procédure, dont l'application est requise d'urgence pour la sécurité de la navigation aérienne.

Priorité "A" = Priorité absolue pour les besoins de la sécurité de la navigation aérienne. La priorité absolue comportant toute spécification d'ordre physique, matérielle, de configuration, de performance, de personnel ou de procédure, dont l'application est jugée nécessaire pour la sécurité de la navigation aérienne.

Priorité "B" = Besoins intermédiaires nécessaires à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

---

\*Il convient de noter qu'une plus longue période de mise en oeuvre pourrait être accordée dans les cas où l'agrandissement ou l'aménagement d'une installation sont destinés aux opérations moins fréquentes ou dans le cas de dépenses exorbitantes.

Besoins de priorité intermédiaire comportant toute spécification d'ordre physique, de configuration, matérielle, de performance, de personnel ou de procédure, dont la mise en oeuvre est jugée nécessaire pour la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

## **6. Tableau type de compte rendu à l'usage des PIRG**

- 6.1 A la lumière de ce qui précède, le tableau type en annexe doit servir aux PIRG dans l'identification, l'évaluation et l'établissement des priorités des carences. Il serait préférable qu'un tableau différent soit conçu pour chacun des domaines suivants : AGA, ATM, SAR, CNS, AIS/MAP, MET ; toutefois, tous les tableaux devraient être uniformes.

## **7. Suite à donner par les Bureaux régionaux**

- 7.1 Avant chaque réunion PIRG, le Bureau régional concerné fournira une documentation à l'avance concernant le dernier état des carences.
- 7.2 Il convient de noter que les Bureaux régionaux doivent signaler, documents à l'appui, les cas graves de carences à la Commission de la Navigation aérienne par l'entremise du siège de l'OACI en toute priorité, plutôt que d'attendre de faire rapport à la prochaine réunion PIRG et qu'ensuite la Commission de Navigation aérienne et le Conseil soient saisis.

**FORMULAIRE DE COMPTE RENDU DES CARENES DANS LE DOMAINE ..... DANS LA REGION .....**

Identification		Carences				Mesures correctives			
Besoins	Etats/ Installations	Description	1ère date de compte rendu	Etat de mise en oeuvre <del>Carence/lacune</del>	Observations	Description	Organe d'exécution	Date d'achèvement	Ordre de Priorité
Besoin de la Partie ..., par. (Tableau).. du plan de navigation aérienne	Terra X Terra Y	Circuits vocaux non mis en oeuvre Villa X - Villa Y	12/2/9X	<del>Carence</del>  <b>PRIÈRE DE SUPPRIMER CETTE COLONNE</b>	Réunion de coordination entre Terra X et Terra Y le 16/7/9X pour finaliser la mise en oeuvre du circuit via le satellite	Mise en oeuvre des circuits en phonie directe via le satellite	Terra X	Août 199X	A

D = Carence

\*\* La priorité des mesures à prendre pour éliminer une carence en se fondant sur les évaluations de la sécurité suivantes :

Priorité "U" = Besoins urgents ayant une incidence directe sur la sécurité et qui appellent la prise de mesures correctives immédiates.

Besoins urgents comportant une spécification d'ordre physique, de configuration, matérielle, de performance, de personnel ou de procédure, dont l'application est requise d'urgence pour la sécurité de la navigation aérienne.

Priorité "A" = Priorité absolue pour les besoins de la sécurité de la navigation aérienne.

La priorité absolue comportant toute spécification d'ordre physique, matérielle, de configuration, de performance, de personnel ou de procédure, dont l'application est jugée nécessaire pour la sécurité de la navigation aérienne.

Priorité "B" = Besoins intermédiaires nécessaires à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

Besoins de priorité intermédiaire comportant toute spécification d'ordre physique, de configuration, matérielle, de performance, de personnel ou de procédure dont la mise en oeuvre est jugée nécessaire pour la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

**LIGNES DIRECTRICES POUR L'ETABLISSEMENT DE LA LISTE DES CARENCES PAR RAPPORT A UNE DIFFÉRENCE NOTIFIEE**

1. Conformément à la méthodologie uniforme, la non-mise en oeuvre d'une installation ou d'un service requis de navigation aérienne inscrit au plan régional de navigation aérienne mais non fourni, doit être considérée comme une carence. Mais il y a des exceptions à cette règle. Dans le cas où la sécurité n'est pas en jeu et qu'une installation ou service de substitution est disponible, les PIRG ne doivent pas considérer la non-mise en oeuvre comme étant une carence ou lacune.
2. Le système géodésique mondial (WGS-84) constitue un exemple. Le WGS-84 est requis pour la précision de la navigation faisant appel à la navigation par satellite. La précision est essentielle aux phases approche et atterrissage du vol. On peut donc soutenir que si un moyen de substitution à la navigation par satellite tel le système d'atterrissage aux instruments (ILS) est disponible à destination, la sécurité n'est pas en jeu. Le seul problème lié à la non-mise en oeuvre du système WGS-84, c'est la limitation du choix des systèmes. Il convient de noter que sans la mise en oeuvre du système WGS-84, il ne sera pas possible d'appliquer le concept de la RNP faisant usage du GNSS.
3. En pareils cas, les PIRG pourraient estimer que si la sécurité n'est pas compromise, point n'est besoin de considérer la non-mise en oeuvre d'un élément du plan de navigation aérienne comme étant une carence ou lacune. Ce fait est corroboré par l'avis juridique donné aux paragraphes 4, 5 et 6 ci-dessous.
4. Selon l'avis juridique, il ne faut pas confondre la méthodologie uniforme avec la procédure établie aux termes de l'Article 38 de la Convention relative à l'aviation civile internationale. En particulier, les carences relatives au respect de certaines normes doivent être signalées même si l'Etat concerné a dûment notifié une différence du fait que le non-respect de facto des Normes et Pratiques recommandées doit être signalé conformément à la méthodologie établie. Les listes des lacunes et carences sont établies pour déterminer effectivement le degré de mise en oeuvre des installations et services inscrits aux plans régionaux de navigation aérienne et procédures connexes, ce qui ne représenterait pas une infraction aux termes des Articles 37 et 38 de la Convention si les différences correspondantes avaient été dûment notifiées au regard des normes pertinentes. En fait, cela ne constituerait pas de difficultés particulières en principe du fait que lesdites listes ne constateraient alors que des situations confirmées officiellement par les Etats concernés par voie de notification des différences.
5. Il est compréhensible que certains Etats contractants ne puissent pas cautionner l'idée selon laquelle le non-respect d'une norme notifié à l'OACI comme étant une différence, soit néanmoins considéré comme une *carence* étant donné que, légalement, ces Etats auraient pleinement droit de s'écarter de cette norme. Il convient également de noter que, strictement du point de vue juridique, on ne peut pas contraindre un Etat à prendre des mesures correctives

en pareils cas à moins que la sécurité ne soit en jeu du fait que l'Etat concerné a tout à fait le droit de s'écarter de la norme en question aux termes de l'Article 38.

6. On peut en outre soutenir que, même si un Etat a l'obligation de notifier promptement à l'OACI toutes différences par rapport aux Normes et Pratiques recommandées, le non-mise en oeuvre des systèmes de navigation aérienne dans ce contexte ne doit pas être considérée ni consignée dans le formulaire de compte rendu comme une carence ou lacune de la navigation aérienne, s'il n'y a pas d'incidence négative sur la sécurité, la régularité et/ou l'efficacité de la navigation aérienne internationale, selon l'appréciation d'un groupe régional de planification et de mise en oeuvre (PIRG).

7. Somme toute, dans le cas des Etats signalant des différences à l'égard d'une installation ou d'un service requis conformément aux plans de navigation aérienne, il sera nécessaire pour les PIRG de tenir compte de la ligne directrice ci-après au moment de faire une évaluation approfondie des lacunes et carences :

“Lorsqu'un Etat, aux termes de l'Article 38, a notifié à l'OACI une différence par rapport aux Normes et Pratiques recommandées régissant la fourniture effective des installations et services inscrits à un plan de navigation aérienne, la non-mise en oeuvre d'une telle installation ou d'un tel service ne doit pas être notifiée comme étant une carence lorsqu'elle n'a pas d'incidence néfaste sur la sécurité, la régularité, et/ou l'efficacité de l'aviation civile internationale”.

- FIN -