



**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 7  
de l'ordre du jour : Coordination interrégionale**

**7.1 Conclusions de la 4ème réunion du Groupe ALLPIRG**

(Note présentée par le Secrétariat)

**Sommaire**

La présente note fait état des résultats et de la suite donnée par le Conseil de l'OACI aux conclusions de la 4ème réunion du Groupe consultatif ALLPIRG. La réunion a adopté un certain nombre de conclusions qui appellent des mesures de suivi de la part du Groupe régional APIRG. Ces mesures proposées, analysées à l'Appendice B à cette note sont présentées pour qu'APIRG confirme qu'il apportera sa contribution pour que soient menées à bien ces tâches.

**1. Introduction**

1.1 La quatrième réunion du groupe consultatif ALLPIRG (ALLPIRG/4) s'est tenue au siège de l'OACI à Montréal du 6 au 8 février 2001. 76 délégués ont pris part à cette réunion, dont 23 observateurs. Le rapport de la réunion est joint en annexe. Tout en accordant une attention particulière aux questions interrégionales, la réunion susdite a formulé seize conclusions portant sur un vaste gamme de sujets, que vous trouverez à l'Appendice A à la présente note.

1.2 Le Conseil de l'OACI, le 8 juin 2001, lors de la sixième réunion de sa 163ème Session a, après examen, fait sien le rapport de la 4ème réunion de ALLPIRG en prenant en compte les observations de la Commission de la Navigation aérienne. Tout en confirmant le rôle de l'OACI dans le suivi des conclusions, le Conseil a invité tous les groupes de planification et de mise en oeuvre (PIRG) à donner d'ores et déjà suite à certaines conclusions tel qu'il ressort de l'Appendice B.

## **2. Suivi proposé des Conclusions de la réunion ALLPIRG/4**

2.1 Le champ des mesures de suivi de la part des PIRG, des diverses conclusions s'étend, dans certains cas, aux Etats et autres partenaires du CNS/ATM. Ce distinguo devient évident lorsqu'on examine la suite à donner aux conclusions de la 4ème réunion de ALLPIRG figurant à l'Appendice B. En pareils cas, il est évidemment souhaitable qu'il y ait coordination à cet égard.

2.2 L'on estime que l'une des premières initiatives de coordination de la part de la 13ème réunion d'APIRG, c'est de déterminer des sous-tâches pour chaque mesure de suivi et d'évaluer les ressources requises pour ce faire. La 13ème réunion d'APIRG n'aura plus qu'à confirmer son rôle dans le suivi et s'engager à fournir les ressources nécessaires.

### **1. Suite à donner par la réunion**

3.1 A la lumière de ce qui précède, la réunion est invitée, après étude des Appendices à :

- a) confirmer le rôle de suivi d' APIRG, selon le cas ; et
- b) indiquer éventuellement la conduite à tenir.

## APPENDICE A

CONCLUSIONS FORMULÉES PAR LA 4<sup>ème</sup> RÉUNION DE ALLPIRG**Conclusion 4/1 - Cadre général et mandat des réunions de coordination interrégionale**

Il est conclu que le Conseil accepte d'adopter un cadre général et le mandat des réunions de coordination interrégionale tel qu'il ressort des Appendices A et B au rapport au titre du Point 2 de l'ordre du jour.

**Conclusion 4/2 - Réunions interrégionales spécialement consacrées aux zones d'interface**

IL est convenu que l'OACI convoque des réunions interrégionales, en cas de besoin, dont l'objet est d'examiner particulièrement les problèmes d'interface et d'autres questions intéressant les états voisins et/ou les régions voisines dans leur ensemble.

**Conclusion 4/3 - Attention particulière accordée aux questions régionales et aux éléments manquants**

Il est conclu que pour faciliter la planification et l'harmonisation des systèmes de navigation aérienne entre les régions, l'OACI et les partenaires des systèmes CNS/ATM accordent une attention particulière aux questions interrégionales et aux éléments manquants tels qu'il ressort de l'Appendice C au rapport au titre du Point 2 de l'ordre du jour.

**Conclusion 4/4 - Publication et entretien des documents Plan de Navigation aérienne/FASID**

Il est conclu :

- a) que l'OACI s'assure que les ressources nécessaires et la priorité voulue sont accordées à la publication des documents Plan de Navigation aérienne/FASID; et
- b) que le Plan de Navigation aérienne/FASID soit actualisé par le biais d'amendements réguliers

**Conclusion 4/5 - Uniformité de l'information aéronautique**

Il est conclu que, sur la base des travaux effectués dans la région EUR, l'OACI :

- a) prenne toutes dispositions utiles pour sensibiliser tous les Etats à la nécessité d'assurer l'uniformité de l'information aéronautique, y compris l'élaboration

d'éléments indicatifs additionnels, s'il y a lieu ;

- b) appelle l'attention des Etats sur l'importance de se conformer à la nouvelle présentation type de l'information aéronautique de l'OACI.

**Conclusion 4/6 - Processus de certification du RVSM**

Il est conclu que l'OACI élabore une norme appropriée à l'intention des Etats pour ce qui est de la certification des aéronefs pour les besoins du RVSM et fournisse l'orientation nécessaire pour soutenir l'harmonisation, à l'échelle mondiale, des processus d'homologation du RVSM.

**Conclusion 4/7 - Adoption d'un format uniforme de compte rendu de la mise en oeuvre du Système géodésique mondial (WGS-84)**

Il est conclu que le tableau figurant à l'Appendice D au rapport au titre du Point 2 de l'ordre du jour soit adopté en tant que format uniforme pour le compte rendu de la mise en oeuvre du système WGS-84 par les PIRG et les Etats.

**Conclusion 4/8 - Avantages des systèmes CNS/ATM au plan environnemental**

Il est conclu :

- a) que les bureaux régionaux de l'OACI et les PIRG soutiennent les efforts de l'OACI/CAEP tendant à élargir la méthodologie destinée à quantifier pour chaque région les avantages des systèmes CNS/ATM au plan environnemental en collectant les données nécessaires ;
- b) que l'OACI/CAEP continue à élargir la méthodologie d'évaluation des avantages au plan environnemental, liés à la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM au niveau des diverses régions ; et
- c) que l'OACI poursuive la révision de la méthodologie afin de l'inclure au Plan mondial de navigation aérienne des systèmes CNS/ATM (Doc 9750) , dès que faire se peut.

**Conclusion 4/9 - Soutien de la position de l'OACI lors de la CMR-2003**

Il est conclu que les groupes de planification et les Bureaux régionaux examinent les questions d'assignation et de protection du spectre des fréquences radio et ce, en coordination avec les autorités aéronautiques nationales, le Siège de l'OACI et les organisations régionales des télécommunications.

#### **Conclusion 4/10 - Compte rendu des lacunes et carences**

Il est conclu que 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 dans le contexte d'une méthodologie uniforme d'identification et de compte rendu des lacunes et carences de la navigation aérienne, ne doit être signalée ni comme lacune ni comme carence lorsqu'elle n'a pas une incidence négative sur la sécurité, la régularité et/ou l'efficacité de l'aviation civile internationale.

#### **Conclusion 4/11 - Définition unique**

Il est conclu que l'OACI soit invitée à peaufiner l'unique définition suivante de lacune/carence en vue de l'inclure dans la méthodologie uniforme pour l'identification et le compte rendu des lacunes et carences de la navigation aérienne :

“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”.

#### **Conclusion 4/12 - Méthodes de planification et de mise en oeuvre d'EUROCONTROL**

Il est conclu que, afin de bénéficier de l'expérience et de l'expertise d'EUROCONTROL en matière de méthode de planification et de mise en oeuvre axées sur la performance, particulièrement pour ce qui est des liens de collaboration que cet organisme entretient avec ses partenaires des systèmes CNS/ATM, les PIRG :

- a) étudient l'approche à la planification et à la mise en oeuvre adoptée par EUROCONTROL en vue de l'application éventuelle de ces éléments dans leurs zones de responsabilité respectives ; et
- b) veillent à adresser dûment des invitations à EUROCONTROL pour qu'elle prenne part aux réunions PIRG.

#### **Conclusion 4/13 - Elaboration de bases de données**

Il est conclu que l'OACI :

- a) verse promptement tous les éléments sous forme de tableau de tous les plans régionaux de navigation aérienne concernant les installations et services dans un site WEB de l'OACI dans un format PDF simple ;

- b) invite les partenaires des systèmes CNS/ATM à verser leurs éléments de planification pertinents dans le site WEB visé au a) ci-dessus ;
- c) facilite l'accès libre à ce site aux Sections aux Bureaux régionaux de l'OACI, aux PIRG ainsi qu'aux partenaires du CNS/ATM participants ;
- d) tiennent à jour cette base de données en prenant en compte les amendements apportés sur la copie tangible des plans de navigation aérienne ;
- e) avec le concours des PIRG et des partenaires des systèmes CNS/ATM intéressés, peaufiner et élaborer une base des données de toute urgence pour permettre l'accès et une fonctionnalité à la mesure de son utilisation en tant qu'outil de planification et conformément aux pratiques de vente des publications de l'OACI.

**Conclusion 4/14 - Elargissement du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité**

Il est conclu que le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité soit élargi de façon à inclure les Annexes 11 et 14 et que les ressources nécessaires soient disponibles.

**Conclusion 4/15 - Mesures correctives**

Il est conclu : dans le cadre des audits effectués au titre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité, que les mesures correctives nécessaires soient prises de toute urgence.

**Conclusion 4/16 - Base de données pour la planification des systèmes CNS/ATM**

Il est conclu que l'OACI mette au point un mécanisme pour la collecte et l'actualisation des données pertinentes devant servir aux régions, sous-régions et aux Etats dans leur planification des systèmes CNS/ATM.

-----