



Conseil de sécurité

Distr. générale
11 octobre 2001
Français
Original: anglais

Rapport du Secrétaire général présenté conformément au paragraphe 13 b) de la résolution 1343 (2001) du Conseil de sécurité concernant le Libéria

I. Introduction

1. Au paragraphe 13 b) de sa résolution 1343 (2001) en date du 7 mars 2001, le Conseil de sécurité m'a prié de lui fournir, six mois après la date de l'adoption de la résolution, un rapport sur les mesures prises par le Gouvernement libérien pour améliorer sa capacité en matière de contrôle et de surveillance de la circulation aérienne, conformément aux recommandations du Groupe d'experts créé en application de la résolution 1306 (2000) et aux conseils que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pourrait fournir.

2. Le présent rapport, soumis comme suite à cette demande, est fondé sur les informations communiquées au Bureau des Nations Unies au Libéria sur les mesures prises par le Gouvernement libérien concernant le contrôle et la surveillance de la circulation aérienne, de même que celles qu'il a prises pour obtenir des conseils et une assistance de l'OACI dans ce domaine.

II. Mesures prises par le Libéria en janvier afin d'améliorer sa capacité en matière de contrôle et de surveillance de la circulation aérienne

3. Au paragraphe 4 b) de mon dernier rapport (S/2001/424), j'ai indiqué que le Gouvernement libérien avait, conformément aux informations fournies au Bureau des Nations Unies au Libéria, interdit de vol tous les aéronefs immatriculés au Libéria tant que leurs propriétaires n'auraient pas produit leur certificat de

navigabilité, conformément aux règlements et normes de l'aviation civile adoptés par le Libéria sur la base de ceux de l'OACI. Cette mesure, adoptée le 22 janvier 2001, a été prise à la suite de la publication du rapport du Groupe d'experts établi conformément à la résolution 1306 (2000) du Conseil de sécurité (S/2000/1195).

4. Aux paragraphes 12 et 13 de mon rapport, j'ai également décrit d'autres mesures prises par le Gouvernement libérien à la suite de l'immobilisation au sol des aéronefs immatriculés au Libéria et l'assistance et la coopération que le Gouvernement libérien avait sollicitées auprès de l'OACI.

III. Mesures adoptées par le Libéria après janvier

5. Après l'adoption des mesures susmentionnées, en janvier, le Gouvernement libérien a, selon les informations communiquées au Bureau des Nations Unies au Libéria, pris les mesures supplémentaires suivantes :

a) Afin de remédier aux insuffisances et aux déficiences de son système de surveillance de l'espace aérien, le Gouvernement libérien aurait acheté au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, une installation clefs en main, afin de remplacer sa tour de contrôle vétuste. Le nouveau matériel doit être installé par la société System Interface Limited of Essex d'ici à décembre 2001. Le nouveau système comprendrait un pupitre de commande à trois positions, un dispositif d'alarme en cas d'accident, un système d'horloge ATC, un voyant lumineux, des émetteurs et récepteurs à très haute fréquence, un enregistreur de



conversations, du matériel destiné à la tour de contrôle et un système de distribution électrique de secours, afin d'assurer un fonctionnement continu;

b) D'après le Gouvernement, l'installation d'un nouveau système de contrôle de la circulation aérienne renforcerait la capacité du pays dans ce domaine et aiderait également à dépasser les limitations des systèmes conventionnels, tout en renforçant le système de gestion du trafic aérien, conformément au concept de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM). Le Gouvernement estime que sa décision d'acquiescer le système en question représente une approche graduelle vers la mise en oeuvre de systèmes CNS/ATM;

c) Selon le Gouvernement, le concept ci-dessus correspond à la recommandation de l'OACI demandant aux États d'appliquer un système de contrôle régional dès que possible, afin de renforcer la sécurité de la circulation aérienne. Les autorités ont également indiqué que le nouveau concept opérationnel contribuerait pour une large part à renforcer l'efficacité. Elles ont par ailleurs fait observer à ce sujet qu'une gestion efficace du trafic aérien était indispensable pour assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale et souligné que l'application de nouvelles technologies devrait répondre aux besoins en ce qui concerne la mise en place d'un système régional de gestion du trafic aérien. À leur avis, la nouvelle approche devait, dans un premier temps, améliorer la coordination des services chargés de la circulation aérienne, ce qui devrait, en dernier ressort, contribuer à mettre en place un système intégré de gestion du trafic aérien;

d) Le Gouvernement libérien a également fait savoir que des mesures étaient prises afin d'établir des liens entre le Centre de contrôle du trafic aérien de l'aéroport international Roberts à Monrovia et les aéroports de l'arrière-pays, à mesure qu'ils deviendraient opérationnels, et qu'entre-temps, la Direction de l'aviation civile et l'Organisme libérien chargé des aéroports intérieurs préparaient une évaluation et une inspection de ces installations;

e) Afin de renforcer sa capacité de supervision et de contrôle, le Gouvernement libérien a indiqué qu'il avait l'intention d'installer une liaison hertzienne entre le Bureau du Directeur de l'aviation civile à Monrovia et le Centre de contrôle du trafic aérien de l'aéroport international Roberts.

Initiative prise par le Libéria concernant la gestion du trafic aérien dans le cadre de la région d'information de vol de Roberts

6. Conformément à la tendance générale à la constitution de groupements régionaux et d'espaces aériens combinés, le Libéria, d'après le Gouvernement, demeure membre de la région d'information de vol de Roberts et adhère donc au plan de navigation aérienne pour l'Afrique et l'océan Indien, et se conforme aux autres exigences opérationnelles et protocoles concernant le trafic aérien. Le Gouvernement a toutefois souligné que, du fait de la poursuite des incursions transfrontières par des éléments dissidents et en raison des préoccupations nationales croissantes suscitées par ces incidents, il avait décidé d'assumer provisoirement la gestion de l'espace aérien libérien en attendant une amélioration des relations entre les pays membres de l'Union du fleuve Mano.

7. D'après le Gouvernement, le plan d'urgence susmentionné exige l'installation d'équipements appropriés au Centre de contrôle du trafic aérien de l'aéroport international Roberts et la réactivation du matériel du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques installé au Centre de contrôle du trafic aérien de l'aéroport international Roberts, ainsi que la réactivation et l'exploitation de la région d'information de vol de Roberts par une équipe composée exclusivement de techniciens libériens travaillant sous la supervision directe de la Direction libérienne de l'aviation civile.

8. Le Gouvernement a affirmé que, grâce aux innovations techniques provisoires susmentionnées, la Direction de l'aviation civile jouait un rôle plus actif dans la gestion de l'espace aérien, responsabilité qui, jusqu'à présent, incombait pour l'essentiel à l'aéroport international Roberts et à sa région d'information de vol. À ce sujet, le Gouvernement appelle l'attention sur la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), qui s'applique aux normes internationales et pratiques recommandées, et il rappelle le principe selon lequel chaque État exerce une souveraineté intégrale et exclusive sur l'espace aérien situé au-dessus de son territoire.

IV. Contacts entre le Gouvernement libérien et l'Organisation de l'aviation civile internationale

9. Le Gouvernement libérien ayant décidé, à titre provisoire, de gérer son espace aérien, le Secrétaire général de la région d'information de vol de Roberts a demandé la convocation d'une réunion officieuse de coordination de la gestion du trafic aérien dans cette région. D'après le Gouvernement, la réunion s'est tenue sous les auspices du bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale installé à Dakar, les 26 et 27 mars 2001. D'après les autorités libériennes, plusieurs questions ont été examinées, dont les suivantes :

a) Échange de vues préliminaire sur les procédures de l'OACI concernant le plan de navigation aérienne pour l'Afrique/océan Indien;

b) Examen de la décision prise unilatéralement par le Libéria de contrôler et de gérer son espace aérien et de ses incidences sur la sécurité du trafic aérien, et les courants de circulation aérienne, conformément au plan de navigation aérienne et aux règlements pour l'Afrique et l'océan Indien;

c) Examen des incidences sur le réseau de routes des services de la circulation aérienne dans la région d'information de vol de Roberts en ce qui concerne les unités assurant des services en matière de trafic aérien, conformément au plan de navigation aérienne et aux règlements visant la zone Afrique/océan Indien;

d) Examen des incidences sur les problèmes de communication et de coordination en ce qui concerne le plan de navigation aérienne pour la région de l'Afrique/océan Indien;

e) Examen des incidences sur les lettres opérationnelles des accords entre le centre de contrôle du trafic aérien de Roberts et les centres de contrôle d'approche de Conakry, Freetown et Roberts dans la région d'information de vol de Roberts et les centres adjacents relatifs à la gestion du trafic aérien/recherches et sauvetage/communications, navigation et surveillance/services d'informations aéronautiques;

f) Mise au point et harmonisation des plans d'urgence concernant la gestion des systèmes de gestion du trafic aérien, de recherche et sauvetage, de

communication, navigation et surveillance, et de services d'information aéronautique dans la région d'information de vol de Roberts.

10. À cette réunion, le Gouvernement libérien a affirmé que certaines régions d'information de vol au sein de la région Afrique/océan Indien correspondaient pratiquement aux frontières nationales et qu'il était donc logique que les États assument la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien situé au-dessus de leur territoire et exercent de ce fait un monopole réglementaire. Mais il a affirmé aussi qu'il approuvait entièrement et appliquait le principe de l'OACI selon lequel les États membres pourraient mettre en commun des installations et des services, réaliser des économies et gains d'efficacité.

11. Le Gouvernement libérien a également fait savoir que les participants à la réunion de Dakar s'étaient entendus sur les points suivants :

a) L'intégrité de la région d'information de vol de Roberts serait maintenue, conformément au plan de navigation aérienne OACI/Afrique/océan Indien;

b) La sécurité de la navigation aérienne internationale conserverait une importance prioritaire et serait assurée conformément aux procédures de l'OACI;

c) Le Libéria contrôlerait son espace aérien tout en demeurant membre de la région d'information de vol de Roberts et en coopérant avec ses voisins;

d) Il était nécessaire de rechercher des solutions opérationnelles dans le cadre de la région d'information de vol pour les points soulevés par le Libéria;

e) Tous les États concernés devraient établir des relations de coopération et coordonner leurs activités;

f) Des solutions techniques devraient être examinées afin de préserver à la fois l'intégrité de la région d'information de vol de Roberts et la souveraineté de chaque État partie.

12. Un projet de mémorandum d'accord sur les questions ci-dessus, entre toutes les parties concernées dans le cadre de la région d'information de vol de Roberts, avait été transmis, accompagné des observations du Gouvernement libérien, afin d'être signé par le centre de contrôle d'approche et la région d'information de vol de Roberts, d'après le rapport du Gouvernement.

13. D'après le Gouvernement, les participants à la réunion sont également convenus de la nécessité de trouver une solution technique et opérationnelle qui soit acceptable par toutes les parties et ne compromette pas le fonctionnement de la région d'information de vol de Roberts. Un petit groupe de travail composé des trois parties, à savoir la Guinée, le Libéria et la Sierra Leone, ainsi que du secrétariat de la région d'information, aidé par le secrétariat de l'OACI, a été créé et a proposé que le Centre de contrôle du trafic aérien de Roberts :

a) Émette les autorisations et coordonne le trafic pour le service du contrôle des approches de Roberts jusqu'aux points d'entrée dans l'espace aérien libérien de Matru, Tekto, Ponka et Ritam;

b) Remette en activité le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques à l'aéroport international de Roberts;

c) Évalue et forme au besoin du personnel de communication libérien chargé d'utiliser et d'entretenir le matériel;

d) Assigne uniquement des Libériens au service du contrôle des approches de Roberts.

14. Pour ce qui est des vols militaires, le Gouvernement libérien s'est référé à l'article 4 de la Convention relative à l'aviation civile internationale par lequel les États sont convenus de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de ladite convention. À cet égard, le Gouvernement libérien a indiqué qu'il continuerait d'oeuvrer à l'amélioration de ses initiatives en matière de gestion de la navigation et de la circulation aériennes et au renforcement de la sécurité en la matière.

15. Le Gouvernement a également noté qu'au cours des réunions qu'il avait tenues en juillet 2001 avec des membres du Groupe d'experts des Nations Unies, son attention avait été appelée sur le fait que certains avions continuaient à voler sous la marque d'immatriculation libérienne « EL » bien qu'il ait indiqué qu'il avait révoqué l'immatriculation des avions émise par le Ministère des transports libérien. L'administration de l'aviation civile libérienne avait en outre commencé à mettre en place un nouveau système d'immatriculation des avions reposant sur le système des portes, conçu pour assurer une rigoureuse conformité avec la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale. Un projet de système

d'immatriculation avait, d'après le Gouvernement, été rédigé et serait examiné par des techniciens de l'OACI dans un avenir proche.

16. Dans une lettre datée du 30 juillet 2001, adressée au Secrétaire général de l'OACI par le Ministre libérien des transports, ce dernier demandait, sur la recommandation du Groupe d'experts, que la précédente immatriculation des avions « EL » devienne « RL », « LI », « LB » ou « ML » pour éviter que des individus peu scrupuleux continuent d'utiliser l'immatriculation « EL ».

V. Observations

17. D'après le rapport présenté par le Gouvernement libérien au Bureau des Nations Unies au Libéria, il semblerait que l'administration de l'aviation civile libérienne soit restée en contact avec l'OACI depuis la publication en décembre 2000 du rapport du Groupe d'experts créé en application de la résolution 1306 (2000).

18. Le Gouvernement avait envoyé son ministre des transports et son directeur de l'aviation civile au siège de l'OACI afin d'en obtenir coopération et assistance pour la réforme de son administration de l'aviation civile peu après la publication du rapport du Groupe d'experts.

19. Comme on l'a déjà indiqué au paragraphe 9 du présent rapport, une réunion officieuse de coordination sur la gestion de la circulation aérienne dans la région d'information de vol de Roberts avait eu lieu, à Dakar, sous l'égide du bureau régional de l'OACI les 26 et 27 mars 2001. L'objectif de la réunion avait été d'examiner la décision du Libéria de gérer temporairement son espace aérien.

20. D'après le Gouvernement libérien, le nouveau système d'immatriculation de l'aviation civile que l'administration de l'aviation civile libérienne a mis en place en se fondant sur le système des portes devrait être examiné par une équipe de techniciens que l'OACI dépêcherait au Libéria prochainement. En outre, la direction de l'aviation civile du Ministère libérien des transports a, le 30 juillet, demandé à l'OACI de l'autoriser à changer la marque d'immatriculation de ses avions « EL » afin de mettre un terme à l'utilisation illégale de cette marque par des exploitants sans scrupules.

21. Comme je l'ai indiqué précédemment, le présent rapport a été établi sur la base des informations communiquées au Bureau des Nations Unies au Libéria par le Gouvernement libérien. Le Bureau des Nations Unies au Libéria n'est pas à même de confirmer de manière indépendante les assertions du Gouvernement libérien concernant l'une quelconque des questions examinées.

22. On peut noter d'après le rapport fourni par le Gouvernement libérien que les autorités libériennes s'emploient à réformer leur administration de l'aviation civile et qu'elles ont demandé à l'OACI de les aider à cet égard. J'espère que l'OACI continuera de coopérer comme il convient avec les autorités libériennes et de leur fournir l'assistance nécessaire afin qu'il soit possible de parvenir aux objectifs définis à l'alinéa b) du paragraphe 13 de la résolution 1343 (2001) du Conseil de sécurité.
