



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 37 : Élaboration d'un exposé récapitulatif à jour de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

Point 44 : Élaboration d'un exposé récapitulatif à jour de la politique permanente et des règles pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

OBSTACLES INSTITUTIONNELS À LA MISE EN ŒUVRE DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM MONDIALE DE L'OACI

(Note présentée par la CANSO)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Résolution de l'Assemblée A35-15 a prié instamment que des dispositions soient prises pour assurer que le futur système ATM mondial soit axé sur les performances et a demandé aux États « d'utiliser le Concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI comme cadre commun pour orienter la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ». L'Assemblée a également décidé que « la souveraineté et les frontières des États ne devraient pas être touchées par la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM » et a constaté « qu'il faut que les États s'attaquent individuellement et collectivement à des questions économiques et institutionnelles ».

Bien que la note A37-WP/29 ne propose aucun amendement de la Résolution A35-15, le présent document entend mettre en relief un point clé figurant dans cette note, à savoir que pour assurer que le futur système ATM mondial soit axé sur les performances, les États doivent - collectivement et/ou individuellement - aborder les aspects économiques, institutionnels, juridiques et stratégiques relatifs à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à noter que les défis à relever en vue de réaliser l'objectif d'un système de navigation aérienne intégré, harmonisé et interopérable dans le monde entier sont principalement d'ordre institutionnel plutôt que d'ordre opérationnel/technique ;
- b) à exhorter les États à reconnaître que ces défis institutionnels nécessitent une implication et un engagement politique importants afin de les résoudre.

¹ Toutes les versions linguistiques ont été soumises par la CANSO.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A, D et E.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 7300/9, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM</i> Doc 9828, <i>Report of the Eleventh Air Navigation Conference (2003)</i> Doc 9854, <i>Concept opérationnel d'ATM mondiale</i> Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 28 septembre 2007)</i> Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La Résolution de l'Assemblée A35-15 a prié instamment que des dispositions soient prises pour assurer que le futur système ATM mondial soit axé sur les performances et a demandé aux États « d'utiliser le Concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI comme cadre commun pour orienter la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ». La 35^e session de l'Assemblée a également décidé que « la souveraineté et les frontières des États ne devraient pas être touchées par la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM » et a constaté « qu'il faut que les États s'attaquent individuellement et collectivement à des questions économiques et institutionnelles ».

1.2 Le Plan mondial de navigation aérienne actuel (Doc 9750), élaboré sur la base d'une feuille de route de l'industrie faisant suite à la onzième Conférence de navigation aérienne, comporte des orientations comprenant les éléments techniques, opérationnels, économiques, environnementaux, financiers, légaux et institutionnels nécessaires à la transition du système d'ATM vers le Concept opérationnel d'ATM mondiale.

1.3 La 35^e session de l'Assemblée a reconnu « le rôle central que l'OACI devra jouer ... en facilitant la fourniture d'assistance aux États en ce qui concerne les aspects techniques, financiers, managériaux, légaux et coopératifs de la mise en œuvre ». Jusqu'ici, les avancées en vue de réaliser l'objectif d'un système de navigation aérienne intégré, harmonisé et interopérable dans le monde entier ont été lentes en raison des obstacles institutionnels rencontrés.

2. DISCUSSION

2.1 Il est rappelé qu'en vertu de l'article 28 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300), chaque État contractant de l'OACI s'engage à fournir des services et installations d'aéroport et de navigation aérienne conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) figurant dans les Annexes à la Convention. La Convention ne pose aucune contrainte quant à la *manière* dont les États doivent procéder à la fourniture des services d'aéroport et de navigation aérienne. Les États sont libres de choisir la structure organisationnelle et la forme juridique de l'entité qui fournira les services ; ils doivent désigner l'autorité en charge de la fourniture des services, que ce soit l'État lui-même ou un organisme compétent. Cependant, alors que les fonctions opérationnelles peuvent être déléguées, l'État demeure responsable du respect de la Convention.

2.2 En dépit de la latitude accordée aux États par la Convention dans l'établissement des mécanismes organisationnels et opérationnels en vue de la fourniture de services de navigation aérienne, les services de navigation aérienne demeurent en grande partie le seul maillon de la chaîne de valeur de l'aviation encore organisé, exploité et détenu sur le plan national. La Libéralisation du transport aérien a contraint les compagnies aériennes à procéder à des restructurations et à des réorganisations et, dans certains États et régions, a permis des fusions et des regroupements. Les aéroports ont également été autorisés à être exploités et privatisés, et dans certains cas, sont devenus parties intégrantes de sociétés aéroportuaires ou d'infrastructures mondiales. Pour une fonction réellement mondiale par nature, les services de navigation aérienne doivent être en mesure de se restructurer et de s'organiser en vue de leur intégration, de leur harmonisation et de leur interopérabilité dans le monde entier.

2.3 Des règles et des exigences opérationnelles différentes sont en vigueur pour chaque fournisseur de services de navigation aérienne, telles qu'imposées par l'autorité de surveillance nationale dont il dépend. Cette fragmentation de la gestion du trafic aérien (ATM) a des incidences sur la sécurité, l'efficacité et la capacité et des effets néfastes sur l'environnement. Les performances des services de navigation aérienne sont compromises. La gestion du trafic aérien doit être organisée de manière plus fonctionnelle, tandis que l'espace aérien doit être organisé suivant des exigences opérationnelles et délimité par rapport à la nature de la structure du réseau, plutôt que par rapport aux frontières nationales.

2.4 Cette exigence d'organisation de l'espace aérien en fonction des flux de trafic, sans tenir compte des frontières nationales, est préconisée par l'OACI². De nombreuses ententes sont en vigueur dans lesquelles un fournisseur de services de navigation aérienne (FSNA) est délégué pour la fourniture de services de trafic aérien dans des régions d'information de vol, des régions de contrôle ou des zones de contrôle qui s'étendent sur le territoire d'un autre État. Ces ententes semblent logiques pour des motifs d'amélioration de la sécurité, de l'efficacité et de la capacité. Cependant, elles sont souvent officialisées par voie d'accords conclus entre des unités ATC plutôt qu'entre États, avec toutes les incertitudes institutionnelles et juridiques pouvant découler de ces accords informels.

2.5 L'organisation de l'espace aérien en blocs d'espace aérien fonctionnels dans le cadre de l'initiative du ciel unique européen peut être considérée comme une extension de ce concept d'organisation de l'espace aérien en fonction des flux de trafic, mais à plus grande échelle. Un bloc d'espace aérien fonctionnel peut s'étendre dans l'espace aérien sous la responsabilité de plus d'un État Membre de l'Union européenne, et les États Membres concernés doivent désigner le ou les fournisseurs de services de navigation aérienne au sein du bloc d'espace aérien fonctionnel. Cela pourrait déboucher sur un regroupement éventuel des fournisseurs de services de navigation aérienne. Des améliorations de la capacité et de l'efficacité sont envisageables, tout en maintenant un niveau élevé de sécurité. Des effets positifs sur l'environnement sont également escomptés.

2.6 Toutefois, cette initiative européenne de « défragmentation » de l'espace aérien et d'amélioration des performances de la gestion du trafic aérien requiert en premier lieu l'accord de l'État en vue de la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel et en second lieu l'accord du ou des fournisseurs de services de navigation aérienne devant être désignés en qualité de fournisseurs du service au sein du bloc d'espace aérien fonctionnel. Il est reconnu l'existence d'obstacles significatifs dans le domaine législatif, réglementaire et de la supervision, financier, social, de la sécurité et de la défense, juridique et de la responsabilité, lesquels nécessitent une implication et un engagement politique importants de la part des États afin de les résoudre.

² Annexe 11 de l'OACI — *Services de la circulation aérienne*, § 2.9.1.

3. CONCLUSION

3.1 La gestion du trafic aérien doit être organisée de manière plus fonctionnelle, tandis que l'espace aérien doit être organisé suivant des exigences opérationnelles et délimité par rapport à la nature de la structure du réseau, plutôt que par rapport aux frontières nationales. La précédente Assemblée a reconnu que la souveraineté et les frontières des États ne devraient pas être touchées par la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM et a constaté qu'il faut que les États s'attaquent individuellement et collectivement à des questions économiques et institutionnelles. Elle a également reconnu le rôle que les régions doivent jouer dans la planification et la mise en œuvre de ces systèmes afin d'en assurer l'harmonisation et l'interopérabilité.

3.2 L'expérience européenne démontre que les défis à relever en vue de réaliser l'objectif d'un système de navigation aérienne intégré, harmonisé et interopérable dans le monde entier sont principalement d'ordre institutionnel plutôt que d'ordre opérationnel/technique. Il est en outre reconnu que ces défis nécessitent une implication et un engagement politique importants de la part des États afin de les résoudre.

— FIN —