



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 34 : Navigation aérienne – Surveillance et analyse

CAPACITÉ ET EFFICACITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par la CANSO)

SOMMAIRE

La 4^e édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750, référence A38-WP/39) fournit des lignes directrices aux États, pour la mise en œuvre des groupes régionaux (PIRG), aux fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), aux aéroports, aux utilisateurs de l'espace aérien et aux intervenants de l'industrie pour la planification et la mise en œuvre des améliorations opérationnelles, accomplies selon la méthodologie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (méthodologie ASBU) et les feuilles de route technologiques afférentes. L'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité du système mondial de l'aviation sont les objectifs généraux poursuivis.

Cependant, l'augmentation de la capacité et de l'efficacité du système mondial de l'aviation n'est pas seulement une question d'ordre technologique. La façon dont l'espace aérien est structuré et organisé et dont les services de gestion du trafic aérien sont organisés et dispensés a une incidence directe sur la capacité et l'efficacité du système. À cet égard, l'Annexe G – *Délimitation des espaces aériens ATS* de la proposition révisée de Résolution intitulée *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne* (Résolution A38-xx, référence A38-WP/86) revêt une importance particulière. La CANSO considère également qu'une mise en évidence des défis en ce qui concerne la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne dans certaines parties du monde peut avoir pour effet d'accélérer leur résolution et suggère que cette question soit abordée dans le *Rapport mondial de navigation aérienne* de l'OACI (référence A38-WP/87.)

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à reconnaître que la façon dont l'espace aérien est conçu et structuré et dont les services de gestion du trafic aérien sont organisés et dispensés, peut représenter d'importants défis sur les plans de la capacité et de l'efficacité dans certaines régions ;
- b) à recommander que ces défis de l'ordre des capacités et de l'efficacité soient clairement identifiés dans le *Rapport mondial de navigation aérienne* annuel de l'OACI afin d'aider les États à comprendre quels secteurs peuvent nécessiter une attention particulière et identifier des ententes de coopération potentielles entre États qui permettraient d'améliorer la performance de la navigation aérienne.

¹ Versions linguistiques fournies par la CANSO.

1. INTRODUCTION

1.1 La 38^e session de l'Assemblée est invitée, dans le cadre de A/38-WP/86, à étudier les modifications qu'il est proposé d'apporter à la Résolution A37-15 et à adopter la proposition révisée de Résolution portant sur l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI, et les pratiques connexes, liées spécifiquement à la navigation aérienne. La CANSO souhaite mettre en évidence l'importance de cette Résolution, en particulier l'Annexe G – *Délimitation des espaces aériens ATS*, afin d'augmenter la capacité et d'améliorer l'efficacité du système de navigation aérienne mondial.

1.2 La CANSO est aussi d'avis que, étant donné l'importance de cette Résolution, les plans d'action doivent être divisés aux niveaux mondial et régional afin d'apporter des solutions aux défis spécifiques de certains espaces aériens quant à la capacité et à l'efficacité. Ces défis doivent être identifiés clairement dans le *Rapport mondial de navigation aérienne* annuel de l'OACI afin d'aider les États à comprendre quels secteurs peuvent nécessiter une politique spéciale et/ou une intervention législative afin d'améliorer la performance de l'État ou de la région en matière de navigation aérienne, et aider à diffuser l'information au sujet des mises à niveau réalisées avec succès et des meilleures pratiques qui ont été suivies pour y parvenir.

2. ANALYSE

2.1 L'objectif du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) est d'augmenter la capacité et l'efficacité du système mondial de l'aviation civile tout en améliorant la sécurité – ou à tout le moins en maintenant le niveau actuel. La quatrième édition du GANP fournit des lignes directrices quant à la planification et la mise en œuvre d'améliorations d'ordre opérationnel, ainsi que quant aux technologies, à l'avionique, aux procédures, aux normes et aux autorisations de nature réglementaire requises pour ce faire. Ces améliorations seront mises en œuvre en utilisant la méthodologie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (méthodologie ASBU), qui constitue le fondement du GANP révisé.

2.2 Cependant, l'augmentation de la capacité et de l'efficacité du système mondial de l'aviation civile n'est pas seulement une question d'ordre technologique. La façon dont l'espace aérien est structuré et organisé et dont les services de gestion du trafic aérien sont organisés et dispensés a une incidence directe sur la capacité et l'efficacité du système. Dans certaines régions ou sous-régions, la gestion de l'espace aérien freine la croissance du trafic aérien et la prestation des services de navigation aérienne est un obstacle à l'efficacité.

2.3 Nous rappelons que l'article 28 de la Convention relative à l'aviation civile internationale exige que chaque pays signataire assume la responsabilité de fournir à l'intérieur de son territoire les aéroports, les services radio, les services météorologiques et autres services à la navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes internationales et aux pratiques recommandées (SARP). L'Annexe 11 à la Convention prévoit aussi qu'un État contractant peut déléguer à un autre État, par accord mutuel, la charge d'assurer les services de la circulation aérienne au-dessus de son territoire. Les accords de coopération entre États signataires sont encouragés et pourraient mener à une gestion plus efficace du trafic aérien.

2.4 En ce qui concerne la planification de la navigation aérienne et la structure de l'espace aérien au niveau régional, la Résolution A37-15, Annexe M, spécifie que « les limites des espaces aériens ATS, qu'ils soient situés au-dessus des territoires des États ou au-dessus de la haute mer, seront fixées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, en vue d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité et l'économie tant pour les fournisseurs que pour les usagers de ces services ». Et que « les espaces aériens ATS établis ne devraient pas être segmentés pour des raisons autres que techniques,

opérationnelles, de sécurité ou d'efficacité ». Les États sont encouragés à établir conjointement une seule et unique administration des services de gestion du trafic aérien responsable d'assurer les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien ATS couvrant les territoires de deux ou plusieurs États.

2.5 Il est important de rappeler que la 37^e session de l'Assemblée a reconnu et déclaré qu'un État qui délègue à un autre la responsabilité d'assurer des services de trafic aérien dans l'espace aérien au-dessus de son territoire le fait sans aucune atteinte à sa souveraineté. Il s'agit d'une reconnaissance claire et sans équivoque de l'Article 1 de la Convention qui reconnaît que chaque État a une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien situé au-dessus de son territoire. La souveraineté correspond à l'autorité ou le pouvoir suprême et indépendant d'un État de prendre des décisions et d'agir. Par conséquent, la décision d'un État de déléguer à un autre État la prestation des services de gestion du trafic aérien et la désignation d'un fournisseur de services de trafic aérien est un acte de souveraineté, non pas une renonciation à la souveraineté.

2.6 Il est clair aussi, d'après l'article 28 de la Convention, que lorsqu'il délègue la responsabilité fonctionnelle de la prestation de services à un autre État, l'État délégrant conserve une responsabilité résiduelle – l'obligation de s'assurer que la prestation de services soit correctement réglementée et supervisée. L'État délégrant doit établir les exigences que l'État prestataire de services a l'obligation de respecter dans le cadre de la mise en œuvre et du maintien des installations et des services, et l'État délégrant et l'État prestataire se réservent tous deux le droit de révoquer une telle entente en tout temps.

2.7 Il existe plusieurs exemples d'États ayant délégué à un autre la responsabilité d'assurer les services de gestion du trafic aérien, lorsqu'il était pertinent de le faire pour des raisons techniques, opérationnelles, de sécurité et d'efficacité. Il y a délégalation mutuelle entre les États-Unis et le Canada ; les îles Tonga ainsi que Samoa ont délégué la prestation de services à la Nouvelle-Zélande ; il existe de nombreux accords de délégalation en Europe, entre la Finlande, la Suède et la Norvège, et entre la France et la Suisse. Ce genre d'accords doivent être encouragés, en particulier dans les régions et sous-régions qui font face à d'importants défis en matière de capacité et d'efficacité.

3. CONCLUSION

3.1 Si le GANP fournit un cadre stratégique pour la planification et la mise en œuvre d'améliorations sur le plan opérationnel, il ne traite pas de la façon dont l'espace aérien est conçu et structuré, ni de la façon dont les services de gestion du trafic aérien sont organisés et dispensés, ce qui risque d'avoir un impact direct sur les capacités et l'efficacité du système mondial de navigation aérienne. L'Annexe G – *Délimitation des espaces aériens ATS de la proposition révisée de Résolution intitulée Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne* (Résolution A38-xx) fournit les bases d'une action concertée entre les États et les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) afin de trouver une solution aux défis de capacité et d'efficacité dans leurs régions respectives.