



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 22 : **Élaboration d'un exposé récapitulatif à jour de la politique permanente de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne**

DÉLIMITATION DES ESPACES AÉRIENS COUVERTS PAR DES SERVICES DE TRAFIC AÉRIEN

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

SOMMAIRE

La présente note vise à appuyer la politique de longue date de l'OACI, qui préconise la définition des régions d'information de vol (FIR) sur la base de facteurs techniques et opérationnels, et à recommander que l'espace aérien ne soit pas segmenté à des fins qui ne contribuent pas à la sécurité ou à l'efficacité opérationnelle de la gestion du trafic aérien (ATM).

La suite proposée à l'Assemblée figure au paragraphe 4.

RÉFÉRENCES

A35-WP/8	Doc 9082, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i>
Annexe 2 — <i>Règles de l'air</i>	
Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i>	Doc 9790, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 5 octobre 2001)
Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 L'article 1^{er} de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) (la Convention de Chicago) reconnaît que «chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire». L'OACI et ses États contractants se sont rendu compte depuis longtemps que la meilleure façon de protéger cette souveraineté est de déléguer la responsabilité des services de navigation aérienne en établissant des régions d'information de vol (FIR). La politique de l'OACI est de regrouper et d'élargir dans la mesure du possible les FIR en vue d'une efficacité accrue.

1.2 Plusieurs États contractants ont proposé récemment de diviser les FIR établies en segments plus petits pour des raisons autres que le traitement efficace du trafic aérien. Ces propositions ont souvent pour origine des préoccupations politiques et autres, qui ne sont pas liées à la sécurité. Dans certains cas, elles ont pour motif l'intention de recevoir une part des redevances d'usage imposées. Or, d'après les principes directeurs de l'OACI, les redevances d'usage doivent être liées de façon raisonnable au coût de la fourniture des services.

1.3 Il est bien établi dans la Convention de Chicago, les résolutions de l'Assemblée, l'Annexe 11 et d'autres directives de l'OACI que les FIR devraient être établies et conçues de manière à assurer l'écoulement efficace du trafic, et que les redevances d'usage ne devraient être imposées que dans le but de recouvrer le coût des services et des installations de navigation aérienne nécessaires, selon les indications des plans régionaux de navigation aérienne.

2. ANALYSE

2.1 La segmentation des FIR à des fins non liées 1) à la réalisation de l'efficacité opérationnelle, ni 2) au maintien du niveau de sécurité actuel, est contraire aux dispositions des résolutions et des directives de l'OACI.

2.2 L'Annexe 11 (paragraphe 2.1.1 et note connexe) confirme la politique voulant que l'établissement de FIR n'a pas de rapport direct avec la souveraineté :

«Note.— Lorsqu'un État délègue à un autre État le soin d'assurer des services de la circulation aérienne au-dessus de son territoire, cette délégation ne porte pas atteinte à sa souveraineté nationale. De même, la responsabilité de l'État assurant les services est limitée à des considérations techniques et opérationnelles relativement à l'acheminement sûr et rapide des aéronefs utilisant l'espace aérien en cause.»

Le paragraphe 2.1.2 de l'Annexe 11 stipule par ailleurs que la responsabilité des services de la circulation aérienne (ATS) à l'égard de l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer sera déterminée par des accords régionaux de navigation aérienne.

2.3 Le paragraphe 1^{er} du dispositif de l'Appendice N de la Résolution A33-14 de l'Assemblée précise :

«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 les conditions optimales d'efficacité et d'économie tant pour les États fournisseurs que pour les usagers de ces services;»

2.4 Par ailleurs, le paragraphe 1 des règles pratiques de ladite résolution indique que :

«les États contractants devraient rechercher la délimitation la plus efficace et la plus économique des espaces aériens ATS, le meilleur emplacement pour les points de transfert de contrôle et les procédures les plus efficaces de coordination en coopérant avec les autres États intéressés et avec l'Organisation.»

2.5 En octobre 2003, la onzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI a entériné le concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale, en recommandant entre autres que :

«l'OACI, les États et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) considèrent que le concept opérationnel d'ATM mondiale constitue le cadre mondial commun pour guider la planification et la mise en œuvre des systèmes ATM et pour concentrer toutes les activités de mise au point de l'ATM.»

2.6 Le concept opérationnel d'ATM comprend notamment les dispositions suivantes :

«2.2.2 Sans remettre en question les souverainetés, l'espace aérien sera organisé à l'échelle mondiale. Le nombre de zones ATM homogènes et de zones d'acheminement sera tenu au minimum et on évaluera les possibilités de réunir des zones adjacentes. Les membres concernés de la communauté ATM assureront la planification stratégique de toute zone définie. Le fournisseur de services ATM gérant cet espace aérien effectuera des changements tactiques dans un espace aérien spécifique.»

2.2.3 La planification coordonnée entre zones adjacentes visera la création d'un espace aérien unique. Cet espace aérien ne présentera ni discontinuité ni discordance opérationnelles; il sera organisé pour satisfaire en temps utile aux besoins des divers types d'utilisateurs. La transition entre les zones ne sera jamais perceptible par les utilisateurs.»

2.7 Il convient de noter en outre les dispositions de l'Article 15 de la Convention de Chicago, notamment celle-ci :

«Aucun État contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.»

2.8 Il est bien établi par l'OACI que des redevances ne doivent être imposées que pour appuyer les installations et services fournis dans l'intérêt du transport aérien international. L'introduction de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) comprend la disposition ci-après :

Portée et prolifération des redevances

8. Le Conseil recommande que les États :

- 1) n'autorisent l'imposition de redevances qu'aux seuls services et fonctions qui sont fournis pour les activités de l'aviation civile, qui leur sont directement liés, ou qui sont dans leur intérêt en dernière analyse;*
- 2) s'abstiennent d'imposer des redevances à caractère discriminatoire pour l'aviation civile internationale vis-à-vis des autres modes de transport international.*

2.9 Plus loin, dans le même document (Doc 9082), le paragraphe 38 2) recommande l'application du principe suivant :

«Les coûts à prendre en compte devraient être les coûts évalués en fonction des installations et services, y compris les services par satellite, prévus et mis en œuvre dans le cadre du ou des plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI, complétés le cas

échéant selon les recommandations formulées par la réunion régionale de navigation aérienne concernant la région en cause et approuvées par le Conseil. Ne devraient pas être pris en compte les coûts d'autres installations et services, sauf s'ils sont fournis à la demande des exploitants, ni les coûts d'installations ou services fournis sur une base contractuelle, ou par les transporteurs eux-mêmes, ni des dépenses excessives dans la construction, l'exploitation ou l'entretien.»

2.10 Dans la Résolution A33-19 de l'Assemblée, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, il est noté à l'Appendice F, Section II, qu'«un équilibre devrait être réalisé entre les intérêts financiers respectifs des fournisseurs d'aéroports et de services de navigation aérienne d'une part, et des compagnies aériennes d'autre part». Les plans régionaux de navigation aérienne devraient délimiter les espaces aériens sur la base de l'efficacité et de l'économie pour les usagers aussi bien que pour les fournisseurs et préserver un tel équilibre.

3. CONCLUSION

3.1 La segmentation de l'espace aérien pour des raisons politiques ou pour soutirer de nouvelles redevances d'usage a non seulement pour résultats inutiles de réduire l'efficacité et d'augmenter les coûts pour les usagers, mais aussi d'aller à l'encontre de politiques OACI établies de longue date.

3.2 La division de FIR établies en petits morceaux d'espace aérien exacerbe les besoins de coordination et augmente la charge de travail des contrôleurs de la circulation aérienne sans que l'utilisateur n'en tire un avantage quelconque. En outre, cet éclatement de l'espace aérien risque de réduire le niveau de sécurité, en raison de l'augmentation des changements de fréquences qu'entraîne une telle segmentation.

4. SUITE RECOMMANDÉE À L'ASSEMBLÉE

4.1 L'Assemblée est invitée à approuver l'amendement de l'Appendice N de la Résolution A33-14, recommandé dans la note A35-WP/8 et décrit dans l'appendice à la présente note.

APPENDICE

PROJET DE RÉSOLUTION A 35-X (destiné à remplacer la Résolution A33-14)

APPENDICE N

Délimitation des espaces aériens ATS
~~dans les plans régionaux de navigation aérienne~~

L'Assemblée,

...

Décide, en ce qui concerne les plans régionaux de navigation aérienne,

1. 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 les conditions optimales d'efficacité et d'économie tant pour les États fournisseurs que pour les usagers de ces services;

2. que les espaces aériens ATS établis ne devraient pas être segmentés pour des raisons autres que des considérations techniques, opérationnelles et de sécurité;

— FIN —