



NOTE DE TRAVAIL

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne

**3.1 : Propositions visant à améliorer l'efficacité des services de navigation aérienne
à l'appui du LTAG**

**EXIGENCES MINIMALES DE NIVEAU DE SERVICE
AU-DESSUS DE LA HAUTE MER**

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient une proposition visant à créer un cadre relatif aux exigences minimales de niveau de service (MSLR) pour les régions d'information de vol (FIR) au-dessus de la haute mer afin de renforcer les services de navigation aérienne (ANS). S'appuyant sur la Convention relative à l'aviation civile internationale, la présente note évalue le besoin de minimums de séparation normalisés et de services de la circulation aérienne (ATS) améliorés dans l'espace aérien océanique au-dessus de la haute mer afin d'éliminer les goulets d'étranglement mondiaux et de réduire les incidences environnementales. Elle en appelle à une collaboration mondiale et à des solutions de gestion du trafic aérien (ATM) modernes. La proposition de cadre relatif aux exigences minimales de niveau de service (MSLR), supervisé par l'OACI, vise à normaliser les minimums de séparation, à promouvoir la collaboration avec les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et à assurer un accès équitable à l'espace aérien océanique. La note recommande l'adoption du programme MSLR afin d'optimiser la gestion du trafic aérien et de renforcer l'efficacité de la navigation aérienne mondiale.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la recommandation figurant au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 S'inspirant de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) qui dispose que « le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension » ; et « considérant qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde » et que les gouvernements signataires sont « convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique », la présente note propose

d'établir un cadre pour l'application d'exigences minimales de niveau de service (MLSR) pour les régions d'information de vol (FIR) au-dessus de la haute mer (espace aérien océanique).

1.2 Sans restreindre le droit des États contractants à exercer leurs droits souverains, la présente note expose des préoccupations relativement à l'espace aérien qui serait disponible pour toute l'humanité au-dessus de la haute mer et de l'espace océanique en vue de faciliter des services de la circulation aérienne (ATS) sûrs, efficaces et rapides.

1.3 Aux termes de l'article 22 de la Convention « chaque État contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé ».

2. ANALYSE

2.1 Du fait de l'absence d'arrangements concernant des minimums de séparation unifiés entre les FIR et les régions de navigation aérienne, de nombreux espaces aériens, en particulier dans les régions de navigation aérienne de l'OACI, sont considérés comme des goulets d'étranglement qui exigent une attention immédiate afin de faciliter les mouvements de trafic mondiaux, de fournir des services ATS efficaces et de réduire les effets néfastes sur l'environnement des activités d'aviation.

2.2 Une collaboration mondiale est nécessaire pour donner corps à des initiatives qui attireront l'attention et conduiront à la mise en œuvre d'améliorations continues dans la gestion de l'ATS d'une région à une autre au-dessus de la haute mer avec l'adoption de solutions de gestion du trafic aérien modernes, la gestion efficace des courants de trafic aérien (ATFM), l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA) et l'amélioration de la coordination civilo-militaire sur une large portion de l'espace aérien.

2.3 Le fait de ne pas tenir compte de ce problème permanent qui touche de grandes portions de l'espace aérien au-dessus de la haute mer ne fera que transformer les goulets d'étranglement actuels en configurations ambiguës et empêchera d'assurer des services ATS inefficaces et de répondre au développement futur des services ATM, aux avancées technologiques rapides et à l'expansion des flottes des usagers de l'espace aérien. De plus, il est nécessaire que tous les acteurs comprennent l'importance d'équilibrer la demande de trafic aérien prévue et les évaluations réalistes de la capacité actuelle de l'espace aérien avec les capacités de chaque État contractant à jouer son rôle à l'égard de la communauté de l'aviation.

2.4 Par conséquent, la présente note suggère de mettre en place un programme de supervision des MLSR dans l'espace aérien au-dessus de la haute mer sous les auspices de l'OACI et de ses bureaux régionaux en offrant un cadre d'évaluation clair des mesures ATS actuelles et des minimums sous la forme de données ouvertes, de prise de décision en collaboration, de consultation et de mobilisation auprès des usagers de l'espace aérien, d'outils de visualisation de données et de mesures normalisées de performance et de comptes rendus.

2.5 Les objectifs du cadre MLSR proposé sont les suivants :

- a) établir des minimums de séparation normalisés pour l'espace aérien au-dessus de la haute mer afin d'améliorer l'efficacité de la navigation aérienne ;

- b) promouvoir la collaboration entre les ANSP et les usagers de l'espace aérien afin de veiller à la compatibilité et à l'uniformité dans l'application des minimums de séparation ;
- c) fournir un accès juste et équitable à l'espace aérien, pour réduire les minimums de séparation excessifs dans l'espace océanique et l'espace aérien au-dessus de la haute mer ;
- d) mettre en place une plateforme d'évaluation et de supervision afin de résoudre les inefficacités actuelles de la navigation aérienne et de fournir aux usagers de l'espace aérien le niveau d'excellence de service voulu par l'OACI.

3. CONCLUSION

3.1 Il est essentiel d'établir un cadre MSLR pour l'espace aérien au-dessus de la haute mer afin d'améliorer l'efficacité et la sécurité de la navigation aérienne. Grâce à des efforts collaboratifs et à la mise en œuvre d'une telle initiative sous la supervision de l'OACI, des avancées importantes peuvent être réalisées dans l'optimisation de la gestion du trafic aérien dans les FIR qui s'étendent au-dessus de la haute mer.

3.2 En priorisant des minimums de séparation normalisés et des solutions technologiques, la communauté de l'aviation peut atténuer les difficultés et renforcer l'efficacité globale du système de navigation aérienne mondiale.

3.3 Compte tenu de ce qui précède, la Conférence est invitée à approuver les recommandations suivantes :

- a) création d'un programme MSLR pour évaluer la gestion du trafic entre les régions afin de renforcer les services de navigation aérienne pour les usagers de l'espace aérien ;
- b) mise en place d'un cadre MSLR de supervision pour les FIR qui englobe des portions au-dessus de la haute mer ;
- c) soutien aux efforts interrégionaux visant une intégration rationalisée des MSLR par l'intermédiaire des bureaux régionaux de l'OACI.