



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**

OPÉRATIONS TRANS-FRONTALIÈRES

[Note présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note fournit des informations sur l'exploitation transfrontalière des services de la circulation aérienne (ATS), et invite l'OACI à veiller aux bonnes conditions de sécurité avant tout élargissement du concept actuel.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) prendre note des informations relatives à l'utilisation et à l'élargissement du concept d'exploitation transfrontalière des ATS ;
- b) demander au Secrétariat de l'OACI de collaborer avec toutes les parties prenantes pour que les niveaux de sécurité opérationnelle actuels soient maintenus ou renforcés en cas d'élargissement de l'exploitation transfrontalière des ATS ;
- c) demander au Secrétariat de l'OACI de mettre à jour l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* ainsi que d'autres documents pertinents pour que les niveaux de sécurité opérationnelle actuels soient maintenus ou renforcés en cas d'élargissement de l'exploitation transfrontalière des ATS ;
- d) demander au Secrétariat de l'OACI de mettre à jour l'Annexe 11 en y ajoutant des recommandations à l'intention des États en vue d'une meilleure harmonisation des méthodes d'exploitation, de conception de l'espace aérien et de classification aux frontières communes, ainsi que d'un partage des données dans une optique de sécurité et de préservation de l'environnement ;
- e) demander au Secrétariat de l'OACI de veiller à ce que tout cadre qu'il pourrait être chargé d'élaborer pour faciliter l'élargissement de l'exploitation transfrontalière des ATS tienne compte des incidences légales et juridiques, des aspects liés aux licences et compétences en vigueur, et des travaux d'autres agences spécialisées des Nations Unies comme l'OIT.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ITF.

1. INTRODUCTION

1.1 L'exploitation transfrontalière des services de la circulation aérienne existe depuis de nombreuses années.

1.2 Ce type d'exploitation se répartit en deux grandes catégories : les ATS fournis par un ou plusieurs États dans l'espace aérien situé au-dessus d'eaux en grande partie internationales, par exemple les océans, et ceux fournis par un ou plusieurs États dans l'espace aérien situé au-dessus de nations souveraines et n'appartenant pas à l'État qui assure ces services.

1.3 Il existe d'innombrables exemples de ce dernier cas partout dans le monde, en particulier aux frontières internationales où des portions de l'espace aérien sont déléguées entre deux ou plusieurs États. Il arrive aussi que les services de la circulation aérienne soient fournis par un ou plusieurs États, à un ou plusieurs États, sur une base plus large et plus complexe, comme c'est le cas pour le Centre de contrôle de l'espace aérien supérieur de Maastricht (services de la circulation aérienne fournis dans l'espace aérien situé au-dessus de quatre nations souveraines).

2. ANALYSE

2.1 L'exploitation transfrontalière des services de la circulation aérienne n'a donc rien de nouveau, et a toute sa place pour ouvrir de nouvelles perspectives à l'aviation de demain.

2.2 L'une des façons d'y parvenir, au-delà de ce qui a été mentionné précédemment, consisterait à rationaliser et à harmoniser l'espace aérien, en particulier au niveau des interfaces. Ceci englobe les procédures de gestion des aéronefs, ainsi que la conception et la classification de l'espace aérien aux interfaces.

2.3 D'autres perspectives sont ouvertes par le partage de données entre les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et les États afin d'améliorer les cadences d'arrivée et de départ et d'éviter la concentration de mouvements. Toute amélioration en la matière peut se révéler intéressante sur le plan de la sécurité, mais aussi des objectifs environnementaux.

2.4 La gestion décentralisée d'un espace aérien souverain constituerait une façon plus complexe de développer l'exploitation transfrontalière des ATS. Il pourrait s'agir d'une approche plus large et plus complète, dans laquelle un État souverain fournit des ATS en partie ou en totalité à un autre État souverain, qu'il lui soit ou non adjacent. Cette prestation de services pourrait être temporaire ou de longue durée, et être « enclenchée et désenclenchée » à intervalles réguliers ou non entre les États ou les prestataires de services. L'OACI pourrait être invitée par les États membres à élaborer un cadre à cet effet.

2.5 Ce cadre devrait tenir compte d'un large éventail de facteurs et d'incidences, dont les aspects juridiques entre les États souverains et les conséquences de l'exploitation transfrontalière sur ce plan, l'impact sur des opérations militaires souveraines et leur statut, et le statut du système judiciaire dans son ensemble.

2.6 Un tel cadre devrait tenir compte des éléments relatifs aux licences et compétences des personnels fournissant les services dans le cadre d'une exploitation transfrontalière, en particulier quand cette prestation est « désenclenchée » ou inversée entre deux ou plusieurs prestataires à intervalles réguliers ou non.

2.7 Un tel cadre devrait prendre en considération les effets sur le financement de la prestation des services de la navigation aérienne et sa répartition entre les divers acteurs.

2.8 Ce cadre devrait également prendre en considération d'autres facteurs, notamment le respect des conventions et recommandations de l'OIT. L'OACI, en tant qu'agence spécialisée des Nations Unies, à l'instar de l'OIT, a le devoir de veiller à ce que tout cadre élaboré par son Secrétariat soit conforme aux conventions et recommandations de l'OIT, afin de ne pas compliquer involontairement la tâche des États membres qui tenteraient d'élargir l'exploitation transfrontalière des ATS au niveau régional ou national.

3. CONCLUSION

3.1 D'une manière générale, il existe deux grandes méthodes d'amélioration de la prestation d'ATS aux frontières internationales et aux limites de l'espace aérien souverain : l'harmonisation des procédures et de l'espace aérien aux frontières, et l'élargissement général de la fourniture de services par un ou plusieurs États dans l'espace aérien appartenant traditionnellement à un autre État souverain.

3.2 Ces méthodes suscitent toutes deux diverses complications, mais plus particulièrement la deuxième. Une mauvaise gestion de l'élargissement de l'exploitation transfrontalière pourrait entraîner des conséquences imprévues, lesquelles pourraient, en fin de compte, compromettre les niveaux de sécurité opérationnelle actuels.