

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

NÉCESSITÉ D'ACCROÎTRE LES EFFORTS DE COOPÉRATION ET DE COORDINATION ENTRE LES ÉTATS DES RÉGIONS D'INFORMATION DE VOL ADJACENTES DANS LES RÉGIONS CAR ET SAM DE L'OACI

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail expose les aspects pratiques que les États doivent prendre en compte dans le cadre de la coordination et de la coopération entre les transports aériens civils et militaires, qui permettent d'assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile et de satisfaire aux exigences de la circulation aérienne militaire par la mise en place d'un espace aérien dynamique. En outre, cette note plaide pour la nécessité d'analyser les risques liés au non-respect de normes claires et établies entre des États contigus dans la fourniture de services de la circulation aérienne. Cela passe nécessairement par une parfaite intégration des procédures de surveillance et de planification des vols dans les centres de contrôle de zone (ACC) des unités concernées.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à souligner la nécessité d'une coordination étroite entre les États contigus des Caraïbes et d'Amérique du Sud afin d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien intercontinental tout en maintenant les normes de sécurité et d'efficacité prévues dans le *Plan mondial de navigation aérienne (GANP)* et le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)* ;
- à demander à l'OACI de reconnaître la nécessité d'une collaboration et d'une coopération accrues entre États contigus pour le maintien et la régularité de la navigation aérienne internationale conformément aux critères de sécurité grâce au respect des accords d'opérations en vigueur ;
- à exhorter l'OACI à développer les relations de travail entre les deux régions en vue de la réalisation des objectifs stratégiques de l'Organisation dans l'intérêt de la communauté aéronautique internationale.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité de l'aviation et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i> <i>Plan mondial de navigation aérienne (GANP)</i> <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)</i> Doc 4444, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion de la circulation aérienne (PANS-ATM)</i> Accords d'opérations entre États pour la fourniture de services de la circulation aérienne

¹ Version espagnole fournie par le Venezuela (République bolivarienne du).

1. INTRODUCTION

1.1 Les États doivent gérer leur espace aérien de manière à satisfaire aux exigences de l'aviation civile et militaire. Pour que l'aviation internationale fonctionne comme un système sûr et harmonieux, ils sont convenus de coopérer pour définir un cadre réglementaire commun et, entre autres, les services de la circulation aérienne, couvrant l'accès à l'espace aérien ainsi que son utilisation.

1.2 Étant donné que l'espace aérien est une ressource de plus en plus rare et de plus en plus précieuse, les États doivent adopter une approche équilibrée de la gestion de la circulation aérienne afin que les exigences en matière de circulation et de sûreté nationale soient harmonisées et satisfaites. Cela nécessite communication, collaboration et coopération.

1.3 Une norme est une spécification de caractéristiques physiques, de configuration, de matériau, de performances, de personnel ou de procédure, dont l'application uniforme est reconnue comme nécessaire pour la sécurité ou la régularité de la navigation aérienne internationale et que les États contractants observeront conformément à la Convention ; tout État qui n'est pas en mesure s'y conformer est tenu de le notifier au Conseil en vertu de l'article 38 de la Convention de Chicago.

1.4 Cette convention établit les prérogatives et les limitations de tous les États membres de l'OACI et envisage l'adoption de normes et pratiques recommandées internationales (SARP) pour réglementer le transport aérien international. La Convention reconnaît et accepte le principe selon lequel chaque État a une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Il convient de souligner ici que la souveraineté est complète au-dessus du territoire de l'État en question et non de celui d'un autre État.

1.5 Grâce à l'intensification du dialogue et à l'évolution de la culture, la coopération civilo-militaire est en train de devenir un sujet d'intérêt mondial, en raison de ses énormes avantages pour les systèmes de gestion de la circulation aérienne (ATM) et d'autres activités aéronautiques, civiles comme militaires.

2. ANALYSE

2.1 L'article 3 d) de la Convention de Chicago stipule que « Les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État ».

2.2 Le chapitre 1 de la Circulaire 330-AN/189 de l'OACI, *Coopération civilo-militaire dans la gestion de la circulation aérienne*, stipule au point 1.2.3 que « les États doivent tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État. Ceci laisse à chacun des États la réglementation de ces opérations et services, ce qui engendre une grande diversité de règlements militaires. Or, spécialement dans un espace aérien encombré, une réglementation harmonisée est une condition requise pour un système d'aviation sûr, efficace et écologiquement durable ». Cette harmonisation doit être associée aux exigences opérationnelles et aux critères de sécurité des États adjacents.

2.3 Comme indiqué dans l'avant-propos de l'Annexe 11, un État peut déléguer à un autre État la responsabilité de fournir des ATS. Toutefois, les États conservent la souveraineté sur l'espace aérien faisant l'objet de cette délégation, comme le confirme la Convention à laquelle ils ont adhéré. Ce

facteur peut nécessiter – et c’est d’ailleurs le cas – une coordination supplémentaire dans la coopération civilo-militaire et le respect des accords bilatéraux ou multilatéraux.

2.4 En conséquence, la Circulaire OACI 330-AN/189 souligne au point 1.2.6 que de plus en plus d’opérations militaires multinationales traversant des frontières internationales exigent des processus complexes de coordination et de planification pour éviter une ségrégation ou des restrictions inutiles et atteindre le niveau de sécurité requis. À la lumière de l’article 3 d), l’OACI devrait aider les États à harmoniser les opérations de leurs aéronefs et des services connexes au plan régional – et idéalement, au plan mondial.

2.5 Au vu de ce qui précède, la Convention relative à l’aviation civile internationale reconnaît la nécessité d’un cadre réglementaire établissant des obligations pour les États en ce qui concerne les questions civilo-militaires, telles que l’élaboration de règles de sécurité de l’aviation conformes aux SARP de l’OACI énoncées dans les Annexes à la Convention (article 37), et l’adoption de mesures relatives, par exemple, à l’ATM, telles que spécifiées dans ces annexes, comme la classification de l’espace aérien et la coordination liées aux activités civilo-militaires.

2.6 Cela doit être étendu au-delà des frontières territoriales ou des limites pour la fourniture de services de la circulation aérienne ou encore de la région d’information de vol (FIR) de chaque État, même lorsqu’il s’agit d’un espace aérien international ou d’un espace aérien au-dessus des eaux internationales, étant donné que certains États fournissent des services dans ces espaces puisqu’ils entrent dans les limites des FIR.

2.7 D’où l’importance de l’harmonisation des activités et des opérations civilo-militaires qui transcendent les frontières des États et peuvent à tout moment nuire à la sécurité des opérations civiles dans l’espace aérien relevant de la responsabilité d’un État adjacent.

2.8 L’Annexe 2 — *Règles de l’air* énonce des normes relatives aux vols et aux manœuvres d’aéronefs relevant de l’article 12 de la Convention. Elle contient des dispositions relatives à la coordination avec les autorités militaires eu égard à l’intégrité et à la souveraineté territoriale de l’État, c’est-à-dire pour des raisons de défense aérienne. Afin de faciliter la coordination avec les unités militaires compétentes, un plan de vol doit être soumis pour tout vol à l’intérieur de la zone désignée ou le long des voies aériennes désignées. Le fait de soumettre un plan de vol dans ces cas facilite la coordination et le contrôle des vols avec échange transparent de données en temps réel.