



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

ORGANISATION ET GESTION DE L'ESPACE AÉRIEN DU PACIFIQUE

(Note présentée par Kiribati)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note fait connaître à l'Assemblée les initiatives et politiques des Petits États insulaires en développement (SIS) du Forum des États insulaires du Pacifique (PIF), ainsi que les lignes d'action proposées pour les prochaines années.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte des informations contenues dans la présente note ;
- b) à approuver les plans en vue d'un seul grand bloc d'espace aérien géré de manière centralisée dans le Pacifique, couvrant l'espace aérien au-dessus des territoires souverains des Petits États insulaires en développement (SIS) du Forum des États insulaires du Pacifique (PIF) ;
- c) à aborder toute question pertinente le cas échéant.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique d'une gestion plus efficace de l'espace aérien supérieur.
<i>Incidences financières :</i>	La proposition relative à l'espace aérien supérieur du Pacifique contribuera certainement à améliorer les bénéfices économiques des États au-dessus du territoire souverain desquels s'étend l'espace aérien.
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 Le Forum des États insulaires du Pacifique (PIF) est un groupement politique de 16 États indépendants et autonomes. Les membres incluent l'Australie, les Îles Cook, les États fédérés de Micronésie, les Fiji, Kiribati, Nauru, la Nouvelle-Zélande, Nioué, les Palaos, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la République des Îles Marshall, Samoa, les Îles Salomon, les Tonga, les Tuvalu et Vanuatu. Les membres associés incluent la Nouvelle-Calédonie, les Tokélaou et la Polynésie française. Les observateurs actuels du Forum incluent : Wallis et Futuna, le Commonwealth, les Nations Unies, la Banque asiatique de développement, la Commission des pêches du Pacifique occidental et central, la

Banque mondiale, le Groupe des États d’Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (Groupe ACP), les Samoa américaines, Guam, le Commonwealth des Mariannes septentrionales et l’Organisation internationale pour les migrations avec Timor-Leste comme observateur spécial.

1.2 Les petits États insulaires (SIS) font partie du PIF.

1.3 Il y a quelques années, le PIF a instauré une politique de gestion de l’espace aérien supérieur dans le Pacifique central aux fins d’une plus grande efficacité et pour reconnaître les bénéfices économiques potentiels pour les États au-dessus du territoire souverain desquels s’étend l’espace aérien. La politique a été diffusée dans tous les États du PIF en 2016 (voir Circulaire 419), et indique que :

« étant donné que de précédentes études, comme la Pacific Forum Airspace Management Concept Study de 1999 (Étude sur le concept de gestion de l’espace aérien du Forum du Pacifique) et le rapport d’organisations internationales partenaires de 2001, recommandaient un appel d’offres pour des services de circulation aérienne par un entrepreneur local. »

1.4 Les trois dernières réunions annuelles du PIF ont publié un communiqué fournissant chacun, entre autres, le rapport des débats sur l’espace aérien et des mises à jour de la politique du PIF et des SIS. Les paragraphes spécifiques à l’espace aérien dans ces communiqués ont été diffusés auprès des parties concernées de l’espace aérien du Pacifique et les communiqués complets peuvent être consultés sur le site web du PIF.

1.5 Les informations sur les débats et la politique du PIF et des SIS concernant l’espace aérien dans le Pacifique ont été fournies à APANPIRG ATMSG/5 et ATMSG/6 et analysées par APANPIRG/28 et APANPIRG/29, notamment à une réunion informelle des parties concernées assistant à APANPIRG/28.

1.6 Durant 2019, le sujet a bénéficié d’une attention grandissante au sein des membres des SIS et il a été soulevé à plusieurs réunions régionales, notamment DGCA/55, à Nadi (Fiji), en octobre 2018, au cours de laquelle la Secrétaire générale de l’OACI en a été informée. Une mission de Vanuatu au siège de l’OACI a également soulevé la question durant sa visite, en février 2019. Une note officielle de synthèse a été diffusée auprès des membres du PIF.

2. ANALYSE

Analyse du PIF

2.1 L’analyse des réarrangements de l’espace aérien supérieur du Pacifique se poursuit depuis 1993 et peut-être avant cela. De nombreuses études ont été réalisées et des rapports publiés. À une exception près (2003), les rapports ont recommandé de réorganiser l’espace aérien afin de pouvoir le gérer plus efficacement, en conformité avec les politiques de l’OACI, et en reconnaissant les questions de souveraineté des États océaniques, notamment Kiribati.

2.2 La question a été communiquée et soulevée au Sommet des Présidents micronésiens tenue en février 2019 et, depuis, elle a été également soulevée à diverses réunions avec des partenaires de développement en visite à Kiribati ou souhaitant avoir des réunions bilatérales offshore.

2.3 La réunion de 2019 du PIF est prévue en septembre. Elle se tiendra aux Tuvalu, le tout dernier État à devenir un État contractant de l'OACI. Les discussions sur l'espace aérien supérieur et le contenu de la présente note à l'Assemblée de l'OACI figurent à l'ordre du jour.

2.4 La politique du PIF prévoit la fourniture de services de gestion de l'espace aérien par un entrepreneur supervisé par une organisation rendant compte aux États au-dessus du territoire desquels s'étend l'espace aérien. Cette organisation sera également chargée de la rémunération de l'entrepreneur et des débours de fonds, prélevés sur les redevances de survol.

2.5 Il serait également nécessaire, par sécurité, de superviser la réglementation de l'entrepreneur. Cela doit être effectué par une organisation distincte car les deux rôles doivent être complètement séparés pour des raisons d'intégrité réglementaire, de politique et de probité de l'OACI.

2.6 Dans le cadre de la mise en œuvre, et certainement bien avant que la modification de l'espace aérien puisse avoir lieu, il est nécessaire que les organisations de supervision de la gestion soient établies. Une fois établies, l'une de leurs tâches premières serait le lancement de l'appel d'offre pour des services de gestion de l'espace aérien.

Politique de l'OACI

2.7 La politique de l'OACI relative à l'établissement de nouvelles FIR ou la fragmentation de FIR actuelles s'oppose clairement à la création de FIR supplémentaires et toute modification de la configuration de l'espace aérien doit faire la preuve d'une gestion et d'une exploitation plus efficaces de cet espace aérien.

2.8 La politique des SIS du PIF, si elle est mise en œuvre, permettra de suivre cette politique d'amélioration de l'efficacité. À cet égard, les activités de Kiribati se sont centrées sur la sensibilisation accrue des voisins régionaux quant à la politique du PIF et ont essayé de sensibiliser davantage la communauté de l'aviation et d'augmenter son appui aux modifications des arrangements actuels en conformité avec les politiques des SIS du PIF.

Proposition en matière d'efficacité

2.9 La politique du PIF prévoit l'établissement d'un seul grand bloc géré de manière centralisée de l'espace aérien central en employant des économies d'échelle pour faciliter la sécurité et l'efficacité de la gestion de l'espace aérien par une seule agence, afin de réduire les coûts des usagers de l'espace aérien tout en portant à un niveau aussi élevé que possible les bénéfices des États au-dessus desquels s'étend l'espace aérien. Cela est en conformité avec les politiques de l'OACI et de la CANSO en vue d'une gestion plus efficace et économique de l'espace aérien.

2.10 Il est prévu que la réglementation du fournisseur de services soit une fonction assignée au Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO).

Recherches et sauvetage

- Durant les activités de la CAAK au sein des forums de l'aviation internationale, la question en matière de recherches et sauvetage (SAR) a été soulevée.
- Dans des circonstances normales, la région de recherche et sauvetage (SRR) coïncide avec la Région d'information de zone et les responsabilités SAR incombent à l'État chargé des FIR/SRR.

- En vertu des arrangements proposés concernant l'espace aérien supérieur des SIS du PIF, il sera nécessaire de traiter de la question SRR et des responsabilités SAR connexes.

Application plus large

- Durant les discussions avec les autres États et organisations de l'aviation internationale, la question de l'application des arrangements proposés hors les SIS a été soulevée. Cela se rapporte en particulier aux préoccupations initiales formulées par Airport Fiji Limited (AFL) relatives à la ségrégation des secteurs nord de la Région d'information de vol (FIR) Nadi.
- Comme le propose la politique de l'OACI, d'une manière générale, plus l'espace aérien est étendu plus grande est l'efficacité en matière de fourniture de services en raison des économies d'échelle. C'est également ce sur quoi repose la politique relative à l'espace aérien supérieur des SIS du PIF : les petits États auraient des difficultés à financer l'infrastructure nécessaire pour fournir des services ponctuels de gestion du trafic aérien dans l'espace aérien au-dessus de leur territoire.

Activités futures

2.11 L'avenir est planifié par étapes comme suit :

- Créer une agence de gestion de l'espace aérien composée de représentants des différents SIS. L'agence a pour objectif de préparer et communiquer au Bureau régional Asie et Pacifique (APAC) de l'OACI des propositions de modification de l'espace aérien en conformité avec les procédures existantes.
- L'agence serait ensuite chargée de la gestion et de la mise en œuvre du processus de modification, notamment de lancer un appel d'offre afin de choisir le fournisseur de services de navigation aérienne (ANSP) approprié pour fournir des services de circulation aérienne (ATS).