



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 33 : Autres questions à examiner par la Commission technique

AMÉLIORATION DU PROCESSUS DE DÉLIMITATION DE L'ESPACE AÉRIEN

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note propose d'améliorer le processus de délimitation de l'espace aérien non souverain au-dessus de la haute mer afin d'assurer l'efficacité et la rentabilité des opérations pour les fournisseurs de services et les usagers de l'espace aérien. Elle expose une approche de délimitation de cet espace fondée sur des données scientifiques, étayée par les besoins techniques et les exigences d'exploitation et non par des considérations politiques.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte du contenu de la présente note de travail ;
- b) demander au Secrétaire de l'OACI de mettre à jour les dispositions de l'Organisation à ce sujet à l'aide des dispositions proposées dans la présente note de travail, s'il y a lieu.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques Sécurité, Capacité et efficacité de la navigation aérienne et Développement économique du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront financées par le ou les États qui demandent la modification.
<i>Références :</i>	Doc 7030 – <i>Procédures complémentaires régionales</i> Doc 9864 – <i>Règlement et Règles de procédure du Registre international</i> Annexe 11 – <i>Services de la circulation aérienne</i> Résolution A40-4 de l'Assemblée, appendices G et H MID Air Navigation Plan, Volume 1 ¹

¹ [Microsoft Word - MID eANP VOL. 1 - Déc. \(icao.int\)](https://www.icao.int)

1. INTRODUCTION

1.1 L'intégralité de la présente note de travail vise à améliorer le processus de délimitation des régions d'information de vol (FIR) dans un espace aérien non souverain dans l'unique but de faciliter le voyage aérien et d'inciter chaque État à appliquer les responsabilités qui lui incombent à l'égard du public de l'aviation en évitant de perturber inutilement la circulation aérienne pour servir des intérêts qui ne seraient pas ceux du secteur.

1.2 L'Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne* porte sur la prestation de services de la circulation aérienne (ATS) dans les FIR, qui sont les zones désignées dans lesquelles un État est chargé d'assurer ces services. Les FIR peuvent comprendre non seulement l'espace aérien souverain mais aussi celui qui se situe au-dessus de la haute mer, comme le précise le paragraphe 2.1.2 de l'Annexe :

« Les portions de l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer ou de souveraineté indéterminée dans lesquelles seront assurés les services de la circulation aérienne seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne. L'État contractant qui aura accepté d'assurer les services de la circulation aérienne dans ces portions de l'espace aérien prendra alors des dispositions pour que ces services soient établis et assurés conformément aux dispositions de la présente Annexe. »

1.3 Afin de centraliser les informations, l'OACI a recours à des plans régionaux de navigation aérienne (ANP) qui définissent les dispositions, les politiques et les éléments indicatifs relatifs aux responsabilités incombant aux États en matière de fourniture d'installations et de services destinés à la navigation aérienne internationale, conformément à l'article 28 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago, Doc 7300) et aux accords régionaux de navigation aérienne.

1.4 L'appendice G de la résolution A40-4 de l'Assemblée indique aussi, outre les raisons mentionnées dans le paragraphe 1.2 ci-dessus, que le but de l'établissement d'un espace aérien au-dessus du territoire d'un État est d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité et l'économie tant pour les fournisseurs que pour les usagers de ces services, qu'il vise également à ne pas segmenter cet espace aérien pour des raisons autres que techniques, opérationnelles, de sécurité ou d'efficacité.

2. ANALYSE

2.1 L'Assemblée a déterminé que les plans régionaux devraient être révisés lorsqu'il devient évident qu'ils ne correspondent plus aux besoins existants et prévus de l'aviation civile internationale et que, si la nature d'une modification prescrite le permet, l'amendement correspondant du plan régional devrait être élaboré par correspondance entre l'Organisation et les États membres et organisations internationales intéressés.

2.2 La présente note de travail propose d'améliorer les procédures établies en matière d'amendement du Volume 1 des plans régionaux de navigation aérienne en demandant à la partie requérante, qu'il s'agisse d'un État, d'une organisation ou du Secrétaire général, d'accompagner la proposition d'amendement de raisons motivées sur le plan scientifique.

2.3 Étant donné que la raison d'être des FIR est de faciliter la circulation aérienne dans des volumes d'espace aérien définis, notamment au-dessus de la haute mer dans un espace aérien non souverain, toute assignation de responsabilité devrait être limitée aux fonctions d'ordre technique et opérationnel

intéressant la sécurité et la régularité de la circulation aérienne dans l'espace aérien considéré. Par conséquent, l'entité instigatrice du changement devrait réaliser des évaluations et études globales des risques de sécurité. Ces dernières devraient se fonder sur des données actuelles et des prévisions de circulation, sur des modélisations de l'espace aérien et des simulations adaptées, ainsi que sur l'issue de consultations menées auprès des usagers de l'espace aérien, qui appuient la proposition d'amendement tout en répondant au besoin évident d'assurer la sécurité, l'efficacité et la rentabilité des vols tant pour les fournisseurs que pour les usagers de ces services.

2.4 Il est proposé dans la présente note de travail de modifier les critères généraux de la procédure d'amendement des plans régionaux de navigation aérienne afin d'assurer la validité de la proposition d'amendement des ANP, et de demander que les propositions soient entièrement motivées, exactes et adaptées aux besoins du secteur de sorte à assurer en toute sécurité l'écoulement rapide et ordonné de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer dans un espace aérien non souverain.

2.5 Il est essentiel d'inclure les États concernés et de mener des consultations et de conclure des accords avec les FIR en question au préalable, et des informations devraient être communiquées à ce sujet. En outre, les usagers de l'espace aérien devraient eux aussi participer aux discussions.

2.6 Il convient de tenir compte des préoccupations des États concernés dans le contexte d'une proposition d'amendement des ANP, laquelle est présentée à la Commission de navigation aérienne (ANC) de l'OACI selon les règles établies, étayée de preuves suffisantes qui permettront à la Commission d'approuver les éventuelles modifications et de décider de la suite à donner.