



A38-WP/393
TE/172
28/9/13

ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 32 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 32 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission technique pour examen.

Point 32 : Navigation aérienne — Politique

32.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Comité reconnaît la nécessité d'entériner le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en examinant du même coup des propositions visant à le renforcer par les moyens suivants : mieux exploiter les occasions présentées par la Résolution A37-15 de partager les travaux avec d'autres organisations ; énoncer explicitement le statut des références figurant dans le GANP et des ressources GANP en ligne ; se mettre d'accord sur un processus formel au moyen duquel le GANP doit être tenu à jour ; élaborer une feuille de route de la normalisation ; prendre des dispositions pour l'examen des priorités et pour des échanges réguliers d'information avec les États et les organisations internationales qui mettent en œuvre des plans majeurs de développement de la gestion du trafic aérien (ATM). Ces propositions ainsi que d'autres font l'objet de plusieurs notes de travail.

32.2 Les notes A38-WP/39, présentée par le Conseil, A38-WP/81, présentée par la Lituanie au nom de l'Union européenne (UE), de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et d'EUROCONTROL, et A38-WP/135, présentée par les États-Unis, demandaient explicitement que l'on entérine le GANP comme orientation stratégique pour la navigation aérienne mondiale, d'autres notes le demandant aussi explicitement en suggérant des moyens de réaliser les objectifs du GANP tout en les tenant aussi à jour.

32.3 La Commission examine la note A38-WP/79, présentée par la Lituanie au nom de l'UE, de la CEAC et d'EUROCONTROL, et prend note du défi que pose la mise en œuvre du GANP, suggérant que l'OACI optimise ses arrangements de travail pour prioriser ses activités afin d'appuyer au mieux le GANP. La note propose aussi un ensemble de priorités. Les méthodes suggérées pour optimiser les arrangements de travail comprennent le meilleur usage possible de l'expertise disponible au sein de l'industrie et d'autres groupes de parties prenantes, en particulier dans les régions, conformément à la Résolution A37-15 de l'Assemblée. Diverses façons de réaliser ces objectifs sont suggérées, y compris l'établissement de petits groupes multidisciplinaires qui élaboreraient des normes et pratiques recommandées (SARP) de haut niveau, les priorités étant établies par l'une ou l'autre instance de normalisation.

32.4 La Commission examine la note A38-WP/81, présentée par la Lituanie au nom de l'UE, de la CEAC et d'EUROCONTROL, qui demande à l'OACI d'entreprendre : l'élaboration d'une feuille de route de la normalisation qui tienne également compte des besoins des Blocs 2 et 3 des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) en vue de leur inclusion dans la prochaine édition du GANP ; l'établissement d'un processus de maintenance du GANP indiqué à l'Appendice 1 (du GANP) ; l'élaboration d'un inventaire en ligne des normes à l'appui du GANP qui indiquerait aussi leur statut formel et prévoirait un processus pour mettre à jour les descriptions des modules du GANP.

32.5 Ayant examiné la note A38-WP/135, présentée par les États-Unis, la Commission exprime l'avis que des normes critiques doivent être priorisées pour réaliser en temps utile les avantages des ASBU, et offre une proposition d'ensemble de priorités. La note encourage également l'OACI à travailler avec ses bureaux régionaux et ses États membres pour mettre en œuvre les ASBU les plus appropriés pour chaque région.

32.6 La note A38-WP/194, présentée par la Chine, invite l'OACI à appuyer le Plan ATM Asie/Pacifique sans discontinuité ; à donner des orientations et une assistance à la région Asie/Pacifique, en particulier aux pays en développement, pour mettre en œuvre les ASBU ; et à commencer à travailler

aux exigences relatives à l'automatisation des systèmes ATM qui sont déjà énoncés dans le Plan ATM Asie/Pacifique sans discontinuité.

32.7 La Commission examine la note A38-WP/274, présentée par le Japon, qui décrit les efforts de modernisation de l'ATM déployés au Japon, connus sous le nom d'actions conjointes pour la réforme des services de circulation aérienne (CARATS), qui sont alignés sur le GANP. Cette note explique l'approche japonaise en matière de CARATS, qui fait intervenir la coordination et la collaboration de toutes les parties prenantes. Elle fait également remarquer que les progrès dépendront de la détermination des mécanismes coûts-avantages pour chaque élément d'un module ASBU, puis de la recherche d'un accord à ce sujet avec les parties prenantes touchées. Pour que cela se fasse efficacement, la note A38-WP/274 prie instamment l'OACI de fournir davantage de renseignements sur les éléments dont se compose chaque module ASBU ainsi que sur la méthode à utiliser pour déterminer les coûts et les avantages et pour suivre les progrès réalisés relativement à chaque élément.

32.8 La Commission note que la plupart des travaux proposés est déjà en cours mais que certaines des propositions ci-dessus seront renvoyées au Conseil pour complément d'étude compte tenu des questions budgétaires.

32.9 La Fédération de Russie présente la note A38-WP/218. Appuyée par la Commission, cette note exprime le besoin d'un accord mondial sur les principes, la normalisation et la mise en œuvre harmonisée de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM). La Commission est informée qu'il y a déjà eu des débats au sein de l'OACI sur l'établissement d'un groupe d'experts SWIM qui pourrait être chargé de cette tâche. En conséquence, elle convient de renvoyer la recommandation énoncée dans la note A38-WP/218 au Conseil pour complément d'étude.

32.10 La Commission examine la note A38-WP/278, présentée par le Comité aéronautique inter-États (CAI) et la note A38-WP/283, présentée par la Fédération de Russie. Ces deux notes proposent l'élaboration et la normalisation d'un système de sécurité en cas de turbulence de sillage (WVSS), expliquant les avantages et les éléments de base d'un tel système. En outre, la deuxième note demande d'ajouter un nouveau module au Bloc 1 des ASBU, dont la Commission note qu'il pourrait être envisagé pour la prochaine édition du GANP. La Commission convient de transmettre la proposition de WVSS au Conseil en notant que toute décision d'élaborer des SARP sur le WVSS devrait attendre que l'on réalise des évaluations des incidences économiques, techniques et opérationnelles découlant de la version finale du concept et de l'architecture WVSS proposés.

32.11 Examinant la note A38-P/310, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), relative à la navigation fondée sur les performances (PBN) en ce qui concerne la participation des aéroports à la planification des routes PBN, la Commission appuie la recommandation formulée au paragraphe 2.6 et la résolution correspondante de l'Assemblée générale de l'ACI reproduite en appendice à la note. L'OACI tiendra compte des questions relatives à la consultation et la participation des aéroports au stade de la planification de la PBN.
