



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 2 : Dotation du système mondial de navigation aérienne

2.3 : Prestation future de l'assistance météorologique aéronautique

**FOURNITURE DE RENSEIGNEMENTS HARMONISÉS À L'ÉCHELLE MONDIALE
SUR LES PHÉNOMÈNES MÉTÉOROLOGIQUES DANGEREUX**

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note montre la nécessité, non seulement de fournir des renseignements harmonisés à l'échelle mondiale sur les phénomènes météorologiques dangereux pour permettre de mettre en œuvre pleinement plusieurs mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) décrites dans le *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750) de l'OACI, mais aussi d'améliorer la coordination entre les groupes de travail de l'OACI afin que celle-ci élabore les normes et pratiques recommandées (SARP) appropriées pour les renseignements météorologiques aéronautiques harmonisés afin de soutenir les capacités opérationnelles futures déterminées dans le Doc 9750.

Mesures à prendre : La conférence est invitée à :

- a) prendre note des informations contenues dans le présent document ;
- b) accepter la recommandation figurant au paragraphe 3.3.

1. INTRODUCTION

1.1 La réunion Météorologie à l'échelon Division MET/14, qui a été tenue du 7 au 18 juillet 2014, a reconnu que dans de vastes régions du monde, il n'y a pas de renseignements ou il y a des renseignements incomplets sur la localisation et la gravité des conditions météorologiques dangereuses qui affectent la navigation aérienne internationale. Elle a recommandé d'élaborer et de mettre en œuvre un concept de centre consultatif régional sur ces conditions météorologiques afin d'atténuer le problème dû au fait que les décideurs de l'aviation ne disposent pas de renseignements météorologiques harmonisés. Le groupe d'experts en météorologie (METP) est chargé d'aider l'OACI à remédier à cette lacune dans la disponibilité de renseignements météorologiques aéronautiques harmonisés.

1.2 Par la suite, les communautés des utilisateurs de l'aviation, y compris l'Association du transport aérien international, la Fédération internationale des associations des contrôleurs aériens et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne ont indiqué au METP leur préférence marquée pour l'atténuation du problème du manque de renseignements ou des renseignements incomplets

relatifs aux conditions météorologiques dangereuses par la fourniture de renseignements harmonisés à l'échelle mondiale sur les phénomènes météorologiques dangereux qui ne soient pas limités aux régions d'information de vol (FIR). La fourniture de ces renseignements harmonisés permettra à la fois de remédier aux lacunes actuelles de la fourniture de services météorologiques aéronautiques dans certaines régions du monde et de soutenir la mise en œuvre de plusieurs modules ASBU du GANP.

2. DISCUSSION

2.1 Les phénomènes météorologiques dangereux s'étendent souvent sur de vastes zones géographiques et affectent les opérations aériennes dans de multiples FIR. Le principal moyen permettant actuellement d'informer les décideurs de l'aviation de la présence ou de la présence prévue de conditions météorologiques dangereuses est le message SIGMET, lequel, conformément à l'Annexe 3 — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*, ne peut être diffusé que dans les limites d'une seule FIR. Les limitations à la diffusion des messages SIGMET ont conduit à la fourniture de renseignements incohérents sur la localisation et la gravité des phénomènes météorologiques dangereux dans les FIR adjacentes.

2.2 Dans plusieurs régions du monde, les États ne fournissent pas de renseignements sur les conditions météorologiques dangereuses dans des messages SIGMET conformes à l'Annexe 3 pour les FIR de leur zone de compétence. Dans bien des cas, ceux d'entre eux qui ne diffusent pas des messages SIGMET conformes à cette annexe aux utilisateurs de l'aviation n'ont pas la capacité technique de le faire.

2.3 L'absence de renseignements harmonisés à l'échelle mondiale sur les phénomènes ayant trait aux conditions météorologiques dangereuses réduit la sécurité et l'efficacité des opérations de l'aviation civile internationale. Les incohérences des messages SIGMET diffusés pour les FIR adjacentes, et l'absence totale de renseignements sur les conditions météorologiques dangereuses pour certaines FIR empêchent les exploitants aériens de maximiser la sécurité et l'efficacité des opérations grâce à l'utilisation de systèmes et de processus sophistiqués de planification de vols.

2.4 Les capacités scientifiques et techniques des services météorologiques nationaux s'améliorent en permanence, ce qui leur permet de fournir en temps voulu, sur les conditions météorologiques dangereuses, des renseignements plus exacts et plus précis que les messages SIGMET. Les États fournissant des données au système mondial de prévisions de zone (WAFS) produisent et diffusent déjà des renseignements harmonisés à l'échelle mondiale sur les phénomènes météorologiques dangereux, comme les prévisions de temps convectif et de turbulence. En outre, d'autres États ont des capacités améliorées de modélisation des prévisions mondiales et régionales qui leur permettent de fournir des renseignements plus cohérents fondés sur des phénomènes dangereux, recherchés par les utilisateurs de l'aviation.

2.5 Le système WAFS fournit actuellement et continuera de fournir des renseignements de portée mondiale que peuvent utiliser les opérateurs de l'aviation dans les systèmes et les processus de planification de vol. Les États aussi peuvent utiliser ces renseignements pour produire sur les conditions météorologiques dangereuses, des données régionales et locales homogènes et cohérentes dans les limites des FIR ou même au-delà.

2.6 En tant que capacité habilitante dans le GANP, les exigences fonctionnelles et de performance pour les renseignements météorologiques doivent être élaborées en fonction des besoins en matière de capacités opérationnelles futures. Les améliorations apportées aux modules MET de l'ASBU dans la prochaine version du GANP ne font que souligner la nécessité de coordonner étroitement

l'élaboration des exigences en matière de renseignements météorologiques pour appuyer la mise en œuvre de ces capacités.

2.7 Plusieurs modules ASBU doivent être activés par des renseignements météorologiques harmonisés pour permettre de tirer pleinement parti de leur mise en œuvre. En particulier, les modules ASBU ayant trait aux opérations de descente continue, à celles de montée continue, aux opérations sur trajectoire et aux turbulences de sillage sont tous activés par le service de renseignements météorologiques.

2.8 Chaque module ASBU du GANP relève de la responsabilité d'un groupe d'experts de l'OACI. Pour que les modules ASBU ayant trait aux renseignements météorologiques harmonisés permettent de fournir les renseignements météorologiques aéronautiques harmonisés nécessaires pour soutenir pleinement la mise en œuvre des capacités décrites dans les modules opérationnels ASBU, il faut une coordination étroite entre le METP et les groupes d'experts de l'OACI chargés des autres modules ASBU.

2.9 Le METP est en train d'élaborer des normes et pratiques recommandées (SARP) en vue de la fourniture de renseignements météorologiques harmonisés à l'échelle mondiale sur les phénomènes dangereux. Les fournisseurs nationaux de services météorologiques et/ou les fournisseurs régionaux désignés par l'OACI commenceront à brève échéance à fournir ces renseignements conformément aux SARP élaborées par le METP. Sans une coordination adéquate entre celui-ci et les autres groupes d'experts de l'OACI, les SARP de l'Annexe 3 pourraient ne pas permettre de fournir les renseignements météorologiques nécessaires pour mettre en œuvre pleinement les capacités opérationnelles futures. Cela peut déboucher sur un système non optimisé dans lequel les améliorations attendues en termes de sécurité et d'efficacité seront difficiles à réaliser.

3. CONCLUSION

3.1 La fourniture de renseignements météorologiques améliorés est reconnue dans le GANP comme une capacité habilitante pour plusieurs modules ASBU. Les communautés des utilisateurs de l'aviation ont clairement indiqué avoir besoin de renseignements sur les conditions météorologiques dangereuses transcendant les limites des FIR afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne internationale.

3.2 L'élaboration continue d'exigences fonctionnelles et de performance pour les renseignements météorologiques aéronautiques harmonisés nécessite une coordination étroite entre les groupes d'experts de l'OACI afin que les exigences relatives aux renseignements météorologiques harmonisés sur les conditions météorologiques dangereuses puissent aider à mettre pleinement en œuvre les capacités opérationnelles futures décrites dans le GANP.

3.3 À la lumière de ce qui précède, la Conférence est invitée à accepter la recommandation suivante :

Recommandation 2.3/x - Fourniture de renseignements harmonisés à l'échelle mondiale sur les phénomènes météorologiques dangereux

La Conférence :

- a) demande à l'OACI de faire avancer les travaux sur l'élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs connexes relatifs aux renseignements harmonisés cohérents à l'échelle mondiale sur les phénomènes

météorologiques dangereux pour appuyer des modules spécifiques du *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750) ;

- b) demande à l'OACI de faciliter la coordination nécessaire entre les groupes d'experts pour élaborer les SARP, ainsi que les procédures en vue de renseignements météorologiques pour la navigation aérienne.

— FIN —