



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 36 : Sécurité de l'aviation et soutien à la mise en œuvre de la navigation aérienne

EXAMEN DU CONCEPT DE DÉMARCHE MINIMALE DANS LE GANP 2019

(Note présentée par le Japon)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Douzième conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) a recommandé à l'OACI de désigner les modules du bloc 1 dont la mise en œuvre à une échelle mondiale est considérée comme étant essentielle pour ce qui est de la démarche minimale vers l'interopérabilité et la sécurité. Il importe de déterminer ces modules essentiels en tenant compte de la mise en œuvre afin que cela puisse permettre l'amélioration harmonisée des services de navigation aérienne au niveau mondial.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à demander instamment à l'OACI de déterminer les éléments (ou les services) des modules du bloc 1 dont la mise en œuvre à une échelle mondiale est considérée comme essentielle et d'élaborer des principes ou des directives de haut niveau pour permettre cette mise à la lumière des éléments suivants :

- la date cible de mise en œuvre possible devrait être fixée en tenant compte de la période de recherche-développement, de la formation du personnel, de l'élaboration des règlements et des manuels, du déploiement des systèmes d'automatisation, de la coordination avec les parties prenantes et du travail nécessaire en fonction de chaque module ;
- il faudrait fournir les informations de base requises pour déterminer certains modules comme faisant partie de la démarche minimale et des bonnes pratiques, y compris si possible la performance coûts-avantages, afin que chaque État puisse convaincre les parties prenantes et obtienne leur consensus pour introduire les modules désignés ; et
- les parties prenantes devraient être informées autant que possible de l'état d'avancement des discussions sur la détermination de certains modules comme faisant partie de la démarche minimale afin que chaque État puisse réexaminer les modules désignés comme tels en les comparant à chaque feuille de route nationale en vue de l'amélioration des services de navigation aérienne.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> Doc10007, <i>Rapport de la Douzième conférence de navigation aérienne</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'amélioration des services de navigation aérienne est essentielle pour permettre de faire face à la croissance future du trafic aérien. À cet effet, la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI a approuvé les mises à niveau par bloc du système de l'aviation (ASBU) dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en vue de la mise à niveau mondiale harmonisée des services de navigation aérienne, et la région Asie/Pacifique de l'OACI a adopté le Plan ATM sans discontinuité en vue de la mise en œuvre régionale de ce Plan et pris des mesures pour faire avancer de manière concertée cette mise en œuvre compte tenu de la situation régionale.

1.2 La Douzième conférence de navigation aérienne, tenue en 2012, a adopté la recommandation 6/12 qui stipule ce qui suit : « l'OACI désigne, en vue d'un examen plus approfondi par les États, les modules du bloc 1 dont la mise en œuvre à une échelle mondiale est considérée comme étant essentielle pour ce qui est de la démarche minimale vers l'interopérabilité mondiale et la sécurité en tenant dûment compte de la diversité régionale ». Cela signifie que certains modules du bloc 1 seront mis en œuvre en tenant compte de l'harmonisation mondiale, pendant que chaque État/région examinera ses propres besoins.

1.3 La cinquième édition du GANP décrit la démarche minimale de manière plus explicite que la quatrième édition actuelle, comme suit:

- a) comme il est prévu que ces modules puissent à terme faire l'objet de normes de l'OACI prescrivant des dates de mise en œuvre, on a introduit le concept d'une « démarche minimale » vers l'interopérabilité et la sécurité mondiales ;
- b) bien que tous les modules ASBU soient d'importance égale, il est reconnu que :
 - ♦ certains modules doivent être mis en œuvre à l'échelle mondiale et ils doivent donc être désignés comme faisant partie de la démarche minimale pour réaliser l'interopérabilité mondiale ;
 - ♦ le déploiement de ces modules aux dates les plus proches possible offrira un maximum d'avantages aux parties prenantes de l'aviation ;
 - ♦ la mise en œuvre de ces modules doit avoir lieu à peu près aux mêmes dates ;
- c) l'élaboration de principes ou de directives de haut niveau sera nécessaire pour déterminer les modules essentiels à l'échelle mondiale.

2. ANALYSE

2.1 Le GANP est une directive cruciale pour encourager une amélioration mondiale harmonisée des services de navigation aérienne, et les États contractants appuient la modernisation de chaque service. La Direction de l'aviation civile japonaise (JCAB) a aussi compris l'objectif de ce Plan et œuvre activement pour introduire diverses mesures déterminées dans une vision future du Japon appelée « CARATS (actions conjointes pour la réforme des services de circulation aérienne) » en tenant compte à la fois des besoins nationaux et de la feuille de route du GANP avec les parties prenantes.

2.2 Il y a 90 aéroports au Japon et plus de 4 000 vols sont exploités chaque jour dans le pays. Or, l'espace aérien au-dessus des terres n'est pas très grand, d'où une assez forte congestion. Pour

promouvoir l'utilisation efficace et efficiente de cet espace, il faut mettre en œuvre des mesures appropriées en tenant compte des besoins nationaux, en expliquant les coûts-avantages de ces mesures et en réalisant le consensus au sein des parties prenantes. En outre, la JCAB fournit des services de navigation aérienne pour le vaste espace aérien océanique. Pour améliorer ces services dans des régions aussi reculées, il faut introduire activement des technologies avancées et les opérations à travers la démonstration et la validation. La JCAB a donc favorisé la discussion et le partage d'informations avec les États adjacents à travers des réunions bilatérales en vue des travaux d'élaboration requis pour introduire de nouveaux services harmonisés de navigation aérienne.

2.3 La JCAB s'est efforcée d'améliorer l'efficacité des services de navigation aérienne de manière harmonisée avec les États adjacents, tout en mettant l'accent principalement sur les avantages au plan national ; la situation semble presque identique dans les autres États mais le degré d'intérêt national et international pourrait être différent pour chaque État.

2.4 S'agissant de la cinquième édition du GANP diffusée sous couvert d'une lettre aux États, il faudrait peut-être établir des normes de l'OACI avec des dates de mise en œuvre prescrites pour mettre en œuvre le module déterminé du bloc 1, et les États qui décident de mettre en œuvre ce module devront observer ces normes. Le concept de démarche minimale sera nécessaire pour permettre une amélioration mondiale harmonisée des services de navigation aérienne et contribuera à encourager l'investissement et le déploiement de systèmes avancés par la détermination de la date de normalisation.

2.5 Il importe donc de tenir compte des points suivants en introduisant le concept de démarche minimale dans le GANP 2019 :

- a) lorsque les États décident d'introduire le module, il faut en montrer le coût-efficacité aux parties prenantes et réaliser un consensus avec elles. En ce qui concerne les modules spéciaux – techniques dont l'efficacité est difficile à montrer directement de manière intrinsèque, comme l'infrastructure de communication –, il faut concevoir des explications, par exemple, de manière à envisager leur introduction avec l'amélioration opérationnelle attendue et montrer leur efficacité;
- b) pour introduire une nouvelle opération, il faudrait aussi non seulement élaborer et valider des systèmes d'automatisation spécialisés, établir ou reprendre la procédure d'opération et conduire des activités de formation du personnel, mais aussi établir la certification opérationnelle, moderniser les systèmes avioniques embarqués, et planifier le programme de transfert si nécessaire; et
- c) à la lumière de la mise en œuvre, l'autorité de l'aviation civile et le fournisseur de services de navigation aérienne de chaque État contractant devraient donc encourager à déterminer « ce qui doit être fait et quand » parmi les parties prenantes telles que l'autorité de l'aviation civile, le fournisseur de services de navigation aérienne, les utilisateurs de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports, les fabricants, et les autorités militaires, et gérer le processus de manière appropriée.