

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

- Point 1 : Présentation et évaluation d'un concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale**
1.2 : Concepts habilitants à l'appui du concept opérationnel d'ATM mondiale

CONCEPT D'HARMONISATION DES SYSTÈMES ATM NATIONAUX DES ÉTATS MEMBRES DE LA CEI

(Note présentée par la République d'Arménie, la République du Bélarus, la Fédération de Russie, la République du Kazakhstan, la République kirghize, la République de Moldova, la République d'Ouzbékistan, la République du Tadjikistan et le Comité aéronautique inter-États)

SOMMAIRE

Le concept d'harmonisation des systèmes ATM nationaux des États membres de la CEI, qui a été élaboré pour la partie orientale de la Région Europe de l'OACI, énumère les priorités et les mesures stratégiques relatives à l'amélioration des systèmes ATM nationaux et à leur mise en conformité avec le plan mondial de transition de l'OACI aux systèmes CNS/ATM de l'OACI.

Le concept a été approuvé par les chefs des gouvernements de la République d'Arménie, de la République du Bélarus, de la Fédération de Russie, de la République du Kazakhstan, de la République kirghize, de la République de Moldova*, de la République d'Ouzbékistan* et de la République du Tadjikistan.

La suite à donner par la Conférence figure au § 3.

¹ Les versions anglaise et russe sont fournies par la République d'Arménie, la République du Bélarus, la Fédération de Russie, la République du Kazakhstan, la République kirghize, la République de Moldova, la République d'Ouzbékistan, la République du Tadjikistan et le Comité aéronautique inter-États.

* Avec certaines réserves.

1. INTRODUCTION

1.1 Pour créer un monde multipolaire dans les conditions actuelles, il est apparu qu'une nouvelle démarche complexe était nécessaire afin de résoudre le problème de l'unification et de l'harmonisation des systèmes ATM des États de la CEI. La nouvelle démarche devrait prendre simultanément en compte les tâches relatives à l'utilisation économique de l'espace aérien, à l'amélioration de la sécurité des vols, à la sûreté nationale et au potentiel de défense des États, ainsi que l'expérience internationale et les résultats des activités menées dans les pays et les régions les plus avancés dans ce domaine, de même que les orientations du développement des systèmes en question, qui ont été adoptés par la communauté mondiale.

1.2 Le concept a été développé compte tenu du plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM, du plan des systèmes CNS/ATM nationaux, du plan de navigation aérienne de la Région Europe de l'OACI, des normes et pratiques recommandées de l'OACI et d'autres documents de l'Organisation.

1.3 Le concept d'harmonisation des systèmes nationaux de gestion du trafic aérien des États membres de la Communauté d'États indépendants est un système de vues fondamentales visant à aboutir à la résolution complexe de ce problème.

2. TENEUR DU CONCEPT D'HARMONISATION DES SYSTÈMES ATM NATIONAUX DES ÉTATS MEMBRES DE LA CEI

2.1 Voir en appendice.

3. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

3.1 La Conférence est invitée à examiner le concept présenté en appendice.

APPENDICE

TENEUR DU CONCEPT D'HARMONISATION DES SYSTÈMES ATM NATIONAUX DES ÉTATS MEMBRES DE LA CEI

1. QUESTIONS RELATIVES À L'HARMONISATION DES SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE DES ÉTATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ D'ÉTATS INDÉPENDANTS

1.1 Un examen de l'état actuel des systèmes ATM nationaux des États de la CEI peut amener à conclure que l'harmonisation est devenue une absolue nécessité à l'issue de la période de transition de leur formation.

1.2 Le Comité aéronautique inter-États a donc produit un document de travail spécialisé intitulé «Concept d'harmonisation des systèmes nationaux de gestion du trafic aérien des États membres de la Communauté d'États indépendants».

1.3 Les dispositions du concept sont conformes aux stratégies recommandées par l'OACI.

1.4 Certaines dispositions du concept, qui, dans l'ensemble, représente les vues actuelles en ce qui concerne le problème de l'accroissement de l'efficacité du transport dans les États, sont déjà en cours de mise en œuvre dans les États de la CEI, notamment dans le cadre de la modernisation des systèmes, de la coordination des limites des régions d'information de vol, etc.

2. ARRANGEMENTS RELATIFS À L'HARMONISATION DES SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE DES ÉTATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ D'ÉTATS INDÉPENDANTS

2.1 Actuellement, la réglementation nationale et les dispositions d'un certain nombre d'États membres de la CEI dans le domaine de la navigation aérienne diffèrent des normes et pratiques recommandées de l'OACI.

2.2 Les plus importantes de ces différences sont les suivantes :

- a) la classification OACI de l'espace aérien et les formes correspondantes du service de la circulation aérienne n'ont pas été mises en œuvre;
- b) des responsabilités différentes sont attribuées aux équipages de conduite et au personnel du contrôle de la circulation, qui sont déterminées par les différences dans les formes du service de la circulation aérienne;
- c) des règlements de vol différents sont appliqués (lors de l'exécution de manœuvres aux intersections de routes, en cas de panne des radiocommunications, lors de l'exécution de vols en espace aérien contrôlé, de vols en régime IFR ou en régime VFR, etc.);

Appendice

- d) des normes et des unités de mesure différentes sont utilisées pour les minimums de séparation longitudinale et verticale;
- e) des messages conventionnels différents sont utilisés dans la planification de l'utilisation de l'espace aérien et le contrôle de la circulation aérienne lors du service de l'activité de l'aviation d'État et des autres usagers de l'espace aérien;
- f) des exigences différentes s'appliquent en ce qui concerne l'information figurant sur les cartes de navigation aérienne (seuls les renseignements influant sur la sécurité du vol sont publiés);
- g) des exigences différentes s'appliquent en ce qui concerne la précision de la publication des coordonnées des installations de radionavigation et des points de référence d'aérodrome;
- h) les points de cheminement de navigation de surface et des limites de certaines zones interdites, réglementées ou dangereuses ne sont pas publiés.

2.3 Les différences entre les réglementations ATM nationales et les normes et pratiques recommandées de l'OACI seront réduites au minimum au moyen de l'adoption de décisions coordonnées sur l'unification des documents juridiques normatifs à l'échelon régional, dans le cadre de la Communauté d'États indépendants, et à l'échelon mondial, dans le cadre de l'OACI, d'Eurocontrol et d'autres organisations internationales.

3. UNIFICATION DE LA BASE NORMATIVE ET JURIDIQUE

3.1 Jusqu'en 1991, dans les États membres de la CEI, la gestion du trafic aérien était assurée sur une base normative et juridique de structure et de teneur uniformes.

3.2 Depuis, d'importantes modifications ont été apportées aux documents constituant cette base. Par exemple : dans un certain nombre d'États de la CEI, la responsabilité de planifier les services de la circulation aérienne a été transférée d'organismes relevant des Ministères de la défense à des organismes de l'aviation civile ou des organismes de réglementation nationaux, qui comprennent des représentants de l'aviation civile et de l'aviation d'État; certains États de la CEI sont en train d'adopter le système de séparation exprimé en pieds; etc.

3.3 Les efforts des États membres de la CEI seront coordonnés de façon à produire une base normative et juridique appropriée à la mise en œuvre projetée du concept de CNS/ATM de l'OACI.

3.4 Tous ces aspects doivent être coordonnés entre les États membres de la CEI avant que les documents puissent passer du stade de «projet» au stade de «document en vigueur».

4. COORDINATION DES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE DANS LES ÉTATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ D'ÉTATS INDÉPENDANTS

4.1 L'amélioration de la coordination des processus de planification et de contrôle de la circulation aérienne dans les États membres de la CEI devrait viser à accroître l'efficacité de l'utilisation

de l'espace aérien par l'ensemble des usagers sans porter atteinte à leurs intérêts. Les États devraient chercher à introduire le concept d'utilisation flexible de l'espace aérien, qui prévoit la création d'un espace aérien national unique permettant de satisfaire au mieux les besoins des usagers civils et militaires compte tenu des priorités, qui sont fixées au plus haut niveau national.

4.2 L'introduction du concept d'utilisation flexible de l'espace aérien permettra d'accroître l'efficacité du fonctionnement des systèmes nationaux lors des changements dans le trafic aérien. Elle permettra aussi d'augmenter la capacité de l'espace aérien et d'améliorer la sécurité et la régularité des vols.

5. INTRODUCTION DE ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE

5.1 L'actuelle structure des voies aériennes des États membres de la CEI n'est pas optimale. La déclinaison par rapport au grand cercle lors des vols d'aviation civile atteint 12 %, et des exigences supplémentaires sont fixées dans ce cas pour l'infrastructure des installations sol de radionavigation. L'introduction de routes de navigation de surface sur le territoire des États de la CEI permettra d'accroître l'efficacité économique de la circulation aérienne. De plus, elle constituera une étape intermédiaire sur le chemin de la réalisation du concept de «vol sans contrainte».

6. SUPPRESSION DES «POINTS FAIBLES» DANS LA CAPACITÉ DES VOIES AÉRIENNES DES ÉTATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ D'ÉTATS INDÉPENDANTS

6.1 Le processus d'harmonisation des systèmes de navigation aérienne nationaux prévoit la suppression des «points faibles» dans la capacité le long des grands courants de trafic aérien des États membres de la CEI.

6.2 Augmenter la capacité de l'espace aérien présuppose de réduire les valeurs de la séparation longitudinale et de la séparation verticale entre les aéronefs, à condition d'assurer le niveau de sécurité requis.

6.3 La capacité des systèmes ATM nationaux sera augmentée grâce à une amélioration complexe de tous leurs éléments, ce qui exigera l'emploi de nouveaux moyens techniques et des contributions économiques considérables.

6.4 Compte tenu de cela, les États membres de la CEI devraient aussi harmoniser leurs activités relatives aux contributions financières, afin d'obtenir des résultats communs dans ce domaine.

7. UNIFICATION DES EXIGENCES RELATIVES À L'ÉQUIPEMENT DE BORD DES AÉRONEFS DES ÉTATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ D'ÉTATS INDÉPENDANTS

7.1 Les différences dans les exigences relatives à l'équipement de bord peuvent sérieusement entraver l'exécution de vols internationaux. À ce sujet, les principales dispositions sur la composition et les caractéristiques de l'équipement embarqué de pilotage/navigation des aéronefs des États membres de la CEI ainsi que les modalités de leur mise en application devraient être coordonnées dans le cadre du programme d'harmonisation et annoncées à temps conformément aux prescriptions de l'OACI.

8. UTILISATION COMMUNE DE SYSTÈMES DE RADIONAVIGATION NATIONAUX

8.1 Les plans nationaux de modernisation et de développement des systèmes de navigation aérienne des États membres de la CEI devraient prendre en compte l'utilisation possible, sur le territoire auquel ils se rapportent, des systèmes de radionavigation d'autres pays. Les questions relatives à l'utilisation commune des moyens techniques devraient être examinées d'avance afin de réduire les dépenses et de créer les conditions nécessaires à l'intégration ultérieure des systèmes.

9. ORGANISATION D'ACTIVITÉS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT COMMUNES

9.1 L'établissement et l'application des modalités relatives à l'harmonisation des systèmes ATM nationaux doivent être fondés sur une base scientifique solide, qui porte sur les façons organisationnelles, tactiques, techniques et ergonomiques d'accomplir la tâche dans les États de la CEI, ainsi que sur des conditions initiales égales pour l'intégration ultérieure des systèmes nationaux dans le système de navigation aérienne régional.

9.2 À cette fin, les États membres de la CEI doivent coopérer étroitement aux questions les plus d'actualité concernant l'exécution efficace des tâches relatives au service de la circulation aérienne dans le domaine de la navigation aérienne.

9.3 Cela permettra d'élargir la portée de la recherche scientifique, de réduire les délais de mise en pratique des résultats qu'elle produira, de réduire les dépenses financières grâce à l'union des efforts et d'approfondir la coopération internationale.

10. UNIFICATION DES PROGRAMMES DE FORMATION DES SPÉCIALISTES EN AÉRONAUTIQUE

10.1 Une approche uniforme de la formation des spécialistes pour le travail au sein des systèmes de navigation aérienne nationaux est une condition indispensable à l'harmonisation de l'activité des systèmes. Les lignes directrices de l'OACI devraient constituer la base des programmes de formation des spécialistes. L'unification devrait être réalisée par la certification de centres de formation conformément à des normes uniformisées, et la formation pratique des spécialistes des États membres de la CEI devrait avoir lieu dans de tels centres.

11. PARTAGE DE L'EXPÉRIENCE SUR L'ÉTABLISSEMENT DE SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE NATIONAUX

11.1 La mise en œuvre du concept de CNS/ATM de l'OACI, concept qui est fondé sur l'emploi de systèmes mondiaux de communications, de navigation et de surveillance, sur l'intégration de systèmes sol, embarqués et spatiaux avec l'aide de services de liaison de données numériques, sur un rôle accru du service météorologique, de l'information de navigation aérienne et des services de recherche et sauvetage, nécessite une plus grande interaction entre les États pour l'établissement de systèmes de navigation aérienne.

11.2 À l'échelon national, ce processus peut prendre diverses formes, selon les particularités de l'infrastructure aéronautique, de l'économie, des méthodes de gestion et de financement et de l'état de l'économie en général.

11.3 À ce sujet, le partage de l'expérience acquise de l'exécution des travaux indiqués permettra d'éviter de répéter des erreurs et donnera la possibilité d'utiliser les connaissances d'autres pays. L'uniformité dans la façon d'aborder cette importante question simplifiera aussi considérablement le processus d'harmonisation.

11.4 En ce qui concerne la création des conditions nécessaires à l'intégration des systèmes de navigation aérienne nationaux dans l'infrastructure de navigation aérienne européenne et mondiale, l'élaboration d'une architecture technique unique, qui est un ensemble complexe de moyens techniques de base déterminé par le concept CNS/ATM, prend une place importante dans le processus. Tout cela présuppose une approche commune de la formation et de la gestion qui assure une interaction unifiée des systèmes et des services, qui font partie des systèmes de navigation aérienne, dans le but de parvenir à un développement coordonné d'éléments distincts et d'assurer une interaction automatique.

12. COORDINATION DES PLANS ET PROGRAMMES PRÉVUS DE DÉVELOPPEMENT DES SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE NATIONAUX

12.1 Les plans de navigation aérienne des États membres de la CEI devraient traduire les principales dispositions du Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM de l'OACI (Doc 9750-AN/963) et du Plan de navigation aérienne de la Région Europe (Doc 7754).

12.2 Toutefois, compte tenu des particularités du développement des systèmes du service de navigation aérienne des États membres de la CEI, de la performance du trafic aérien et de l'état de l'économie, la transition aux systèmes CNS/ATM dans ces pays présentera des caractéristiques locales et différera du point de vue des délais.

12.3 À ce sujet, la coordination des plans permettra d'éviter l'irrégularité du développement des systèmes de navigation aérienne et, par conséquent, supprimera les points faibles en ce qui concerne la capacité, ce qui améliorera la sécurité et l'efficacité de la circulation aérienne.

13. EXÉCUTION DES PROJETS D'INTRODUCTION DE NOUVELLES TECHNIQUES ET TECHNOLOGIES

13.1 L'expérience internationale a démontré la grande efficacité de l'union des efforts nationaux pour l'exécution de projets communs.

13.2 Sur le plan stratégique, les projets les plus importants nécessitant une mise en commun des efforts des États membres de la CEI sont le développement et la mise en œuvre du concept de niveau de sécurité fixé de la circulation aérienne, des méthodes de service de la circulation aérienne de «porte à porte» et du «vol sans contrainte.»

14. RECHERCHE ÉCONOMIQUE CONJOINTE

14.1 L'exécution du programme d'harmonisation des systèmes de navigation aérienne nationaux devrait apporter des avantages économiques à l'ensemble des États membres de la CEI, aux prestataires de services de navigation aérienne et aux usagers de l'espace aérien. Compte tenu de cela, il est nécessaire de veiller à la collecte des renseignements requis pour l'analyse économique, son traitement et la présentation de résultats qui démontreront les avantages que l'harmonisation des systèmes de navigation aérienne apportera à la communauté des États intéressés.

14.2 Les États membres de la CEI sont en train de réaliser l'harmonisation des systèmes de gestion du trafic aérien à partir d'une situation concrète déterminée par l'état de chacun des éléments des systèmes nationaux ainsi que par les possibilités de financement des arrangements nécessaires.

14.3 Le financement des travaux sur l'harmonisation des systèmes ATM nationaux est mené indépendamment par chaque État de la CEI conformément à l'ordre spécifié par les instruments juridiques nationaux, à même le budget national, et dans le cadre de l'exécution des projets et des programmes aux frais des investisseurs concernés.

14.4 La tâche de coordonner les travaux sur l'harmonisation des systèmes de gestion du trafic aérien nationaux des États membres de la Communauté d'États indépendants est assurée par le Comité aéronautique inter-États à titre d'organisme autorisé.

— FIN —