



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

RENFORCER LA NORMALISATION DE LA PUBLICATION DES CARTES D'APPROCHE POUR LES OPÉRATIONS ILS CAT II/III : TITRES ET MINIMUMS

(Note présentée par l'Arabie saoudite)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail appelle l'attention sur la question de l'harmonisation, dans les documents de l'OACI, des conventions de désignation et de la présentation des minimums s'agissant des cartes d'approche relatives aux systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) pour les opérations de catégories II et III (CAT II/III). Les incohérences entre le texte de l'Annexe 4 – *Cartes aéronautiques*, les PANS-OPS (Doc 8168, volumes I et II) et le *Manuel des cartes aéronautiques* (Doc 8697) ont donné lieu à des pratiques d'application différentes selon les États, ce qui risque d'avoir des incidences sur la clarté des opérations, la facilité d'utilisation des cartes et la sécurité.

Alors que la communauté de l'aviation mondiale pratique de plus en plus les opérations par faible visibilité, l'absence d'orientations uniformes sur les titres des cartes d'approche et sur la présentation graphique des minimums pour les opérations de catégories II et III fait obstacle à la normalisation et à l'interopérabilité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte des incohérences dans les documents de l'OACI s'agissant de la désignation des procédures pour les opérations de catégories II et III et de la présentation des minimums ;
- b) inviter l'OACI à entreprendre un examen exhaustif de l'Annexe 4, du Doc 8168 et du Doc 8697 afin d'harmoniser les orientations concernant les titres des cartes et la présentation des minimums ;
- c) appuyer l'élaboration de normes de cartographie harmonisées à l'échelle mondiale, de sorte à garantir la présentation uniforme, l'utilisation sûre et l'interopérabilité des informations relatives aux approches de précision.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises dans le cadre du programme des travaux et du budget existants de l'OACI.
<i>Références :</i>	Annexe 4 – <i>Cartes aéronautiques</i> Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs</i> , volume I – <i>Procédures de vol</i> et volume II – <i>Construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments</i> Doc 8697, <i>Manuel des cartes aéronautiques</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La publication des procédures d'approche par système d'atterrissage aux instruments (ILS), en particulier pour les opérations de catégories II et III, doit être exacte et harmonisée : cela est indispensable à la sécurité des vols, à la prévisibilité opérationnelle et à l'harmonisation internationale.

1.2 Les dispositions actuelles de l'OACI indiquent que les procédures doivent être identifiées conformément aux *Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs* (PANS-OPS, Doc 8168). Or, des incohérences persistent. Par exemple, alors que les dispositions du Doc 8168, volume II – *Construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments*, chapitre 9, fournissent des orientations sur le titre des cartes comportant des minimums pour les catégories II et III, les cartes spécimens incluses dans le *Manuel des cartes aéronautiques* (Doc 8697) ne respectent pas ces recommandations. En outre, les volumes I et II des PANS-OPS contiennent des informations contradictoires sur la façon dont les renseignements relatifs à la catégorie III devraient figurer dans les encadrés des minimums.

1.3 Ces incohérences peuvent donner lieu à une application différente selon les pays, suscitant l'inquiétude des exploitants, des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et des fournisseurs de cartes. Il est désormais urgent de disposer d'orientations harmonisées faisant autorité, en particulier dans un contexte où la pratique des approches de précision avancées se généralise à l'échelle mondiale.

2. ANALYSE

2.1 Pratiques divergentes en matière de désignation des cartes

2.1.1 Le Chapitre 9 du Doc 8168, volume II, précise que si des minimums pour les catégories II et/ou III sont indiqués sur la carte, le titre devrait se lire ILS Piste XX CAT II ou ILS Piste XX CAT II et III. Or, cette disposition n'est pas appliquée systématiquement dans les documents de l'OACI. En particulier, la carte spécimen n° 9 indique les minimums pour la catégorie II, mais son titre, ILS RWY 24R ne mentionne pas « CAT II ».

2.1.2 Cette disparité peut être source de confusion pour les pilotes, les contrôleurs de la circulation aérienne et les intégrateurs de données, surtout lorsqu'il s'agit d'interpréter l'applicabilité des minimums dans des conditions de faible visibilité.

2.2 Ambiguïtés dans la représentation des minimums pour la catégorie III

2.2.1 Au point 1.1.4.4 du Doc 8168, volume II, chapitre 1, section 1, partie II, il est précisé qu'« [i]l n'y a pas d'OCA/H associée à l'exploitation en catégorie III ». Pourtant, le tableau II-5-2-1 qui figure dans le volume I du même document fait correspondre des valeurs minimums aux désignations CAT III A/B/C.

2.2.2 Ce manque d'harmonisation soulève des questions d'ordre pratique :

- a) Les procédures pour les opérations de catégorie III devraient-elles être présentées sans minimums chiffrés ?
- b) Les titres des cartes pour les opérations de catégorie III servent-ils uniquement de référence de procédure ?

- c) Comment devrait-on rendre compte de ces procédures dans les ensembles de données mondiales et dans les publications d'information aéronautique ?

2.3 Considérations relatives aux incidences sur l'exploitation et à la sécurité opérationnelle

2.3.1 L'absence d'harmonisation des conventions de cartographie peut empêcher les pilotes d'avoir une bonne conscience de la situation et alourdir la charge de travail, en particulier pendant les phases critiques de vol dans des conditions de faible visibilité.

2.3.2 En outre, les différentes façons d'intituler les cartes et de présenter les minimums peuvent compliquer la formation, compromettre le réalisme du simulateur, complexifier le codage de la base de données du système de gestion de vol (FMS) et les vols transfrontières ce qui, en fin de compte, nuit à l'interopérabilité mondiale et à la sécurité des vols.

2.4 Plaidoyer pour des normes harmonisées

2.4.1 L'OACI a réalisé des progrès notables dans la normalisation des informations aéronautiques, notamment dans les dispositions de l'Annexe 4 – *Cartes aéronautiques* et du Doc 8697. Cela étant, il est nécessaire d'améliorer encore la cohérence, en particulier pour les cartes relatives aux opérations de catégories II et III.

2.4.2 L'élaboration de normes harmonisées aurait les effets suivants :

- a) plus de clarté et moins d'erreurs d'interprétation ;
- b) meilleure harmonisation des pratiques de cartographie à l'échelle mondiale ;
- c) intégrité des données facilitée au sein du service d'information aéronautique (AIS) et des systèmes de gestion de vol ;
- d) sécurité renforcée de l'exploitation pendant les approches de précision.

3. CONCLUSION

3.1 La présente note fait état d'importants écarts et incohérences dans les documents de l'OACI pour ce qui est de la désignation et de la présentation des cartes d'approche de précision pour les opérations de catégories II et III.

3.2 Il serait dans l'intérêt de la communauté de l'aviation que l'OACI prenne la tête d'une initiative unifiée et globale afin de réviser et d'harmoniser les SARP et les éléments indicatifs dans ce domaine. Une telle initiative favoriserait la sécurité, la cohérence et l'efficacité de la publication et de l'utilisation des procédures pour les opérations de catégories II et III à l'échelle mondiale.