



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/194¹
TE/31
22/9/04

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 23 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

IMPACT DES NOUVELLES TECHNOLOGIES ATM SUR LES PAYS EN VOIE DE DÉVELOPPEMENT

(Note présentée par les 21 États membres² de la Commission latino-américaine de l'aviation civile)

SOMMAIRE

Considérations relatives à la nécessité d'évaluer de façon exacte et équilibrée les besoins opérationnels et les solutions à appliquer pour réussir la mise en place d'un concept opérationnel mondial de gestion du trafic aérien (ATM), compte tenu des caractéristiques propres à chaque région et aux États.

RÉFÉRENCES

Rapport de la onzième Conférence mondiale de navigation aérienne.
Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM (Doc 9750)

1. INTRODUCTION

1.1 La onzième Conférence de navigation aérienne (Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003) a formulé la Recommandation 1/10 — Statut du Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM (Doc 9750).

1.2 Elle a recommandé que les États et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) considèrent le Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM comme

¹ La version espagnole est fournie par la CLAC.

² Argentine, Aruba, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela.

un catalyseur, tout en permettant l'adaptation régionale et locale pour répondre efficacement aux besoins régionaux et locaux.

2. ANALYSE

2.1 Le concept opérationnel de gestion du trafic aérien est axé sur les résultats; cela signifie qu'il nous faut faire en sorte de réaliser ce que divers participants escomptent en matière de sécurité, d'efficacité et d'économie.

2.2 Il est très important de définir le plus clairement possible les installations, services et systèmes qui seront nécessaires pour qu'un nombre donné d'aéronefs se déplacent en sécurité à travers l'espace aérien et circulent sur les aéroports de la manière la plus efficace, en fonction des exigences de rendement.

2.3 La relation entre les avancées technologiques et les besoins doit être dûment équilibrée et rationnelle. Si, par le passé, les avancées technologiques ont fait progresser les opérations, il nous faut changer d'optique de façon que les besoins opérationnels soient satisfaits par les avancées technologiques. Cette nouvelle approche assurera l'utilisation optimale des ressources humaines et financières pour conduire à un système de navigation aérienne qui soit opérationnellement efficace et productif.

2.4 La onzième Conférence de navigation aérienne a reconnu que les États et les régions diffèrent entre eux et qu'ils ont des besoins différents qui exigent des solutions différentes; c'est un aspect fondamental du concept opérationnel d'ATM, et on doit prendre en compte le fait que si, à certains endroits, il peut falloir des systèmes ATM complexes pour répondre aux besoins opérationnels résultant de la densité considérable du trafic, à d'autres endroits, des solutions simples fondées sur l'harmonisation ou la coopération régionale pourraient fournir des réponses satisfaisantes à court ou à moyen terme.

3. CONCLUSION

3.1 Ce que fait un État, un groupe d'États ou une région donnée pour résoudre les problèmes particuliers que lui pose l'augmentation du trafic aérien pourrait être considéré comme utile. Cependant, l'expérience des autres ne doit pas être transplantée telle quelle et il sera important de tenir compte du fait que les besoins propres à un État, à un groupe d'États ou à une région appellent des solutions qui lui sont également propres.

4. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

4.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte de la présente note;
- b) à reconnaître que les États et les régions diffèrent les uns des autres, que chaque État ou région a des besoins et des caractéristiques ATM différents et que ses problèmes exigent des solutions différentes.