



NOTE DE TRAVAIL

DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Point 6 : Direction future

6.1 : Plans et méthodologies de mise en œuvre

**CADRE DE PERFORMANCE RÉGIONAL – ALIGNEMENT DES ZONES
D'APPLICATION DES PLANS DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANP)
ET PROCÉDURES COMPLÉMENTAIRES RÉGIONALES (SUPP)**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Au niveau mondial, le cadre de performance se compose du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) et des procédures connexes énoncées dans les documents *Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) et *Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs* (PANS-OPS, Doc 8168). Au sein du cadre de performance global, les cadres de performance régionaux sont facilités via la formulation de plans de navigation aérienne régionaux (ANP) et des procédures complémentaires régionales (SUPP) qui leur sont associées. Les cadres de performance régionaux sont gérés par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) établis par le Conseil de l'OACI.

Actuellement, les zones d'application des SUPP ne coïncident pas avec celles des ANP. Sur la base d'un examen réalisé par l'OACI, la présente note de travail expose une proposition visant à aligner ces zones d'application. Sans modifier l'accréditation des bureaux régionaux de l'OACI auprès des États, la proposition intégrera au sein de chacun des PIRG les responsabilités de développement et de tenue à jour des ANP et des SUPP pour leurs régions de navigation aérienne respectives. Cette proposition d'alignement des zones d'application des ANP et des SUPP devrait simplifier pour les PIRG les procédures de gestion du cadre de performance régional et elle appuiera aussi une planification et une mise en œuvre plus efficaces de la mise à niveau par blocs du système d'aviation (ASBU).

Suite à donner : La Conférence est invitée à entériner la recommandation qui figure au paragraphe 3.

<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, par l'actualisation, le renforcement et la simplification du cadre de politique pour les activités de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	L'alignement proposé des ANP et des SUPP a des incidences minimales en matière de coûts pour les États et il est prévu qu'il apportera avec le temps des avantages significatifs en matière de coûts à l'ensemble du système d'aviation, en particulier à l'OACI et aux PIRG.

Références :	Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i> Doc 7030, <i>Procédures complémentaires régionales</i> Doc 8144, <i>Instructions et Règlement intérieur pour les réunions régionales de navigation aérienne</i> Doc 7474, <i>Plan de navigation aérienne — Région Afrique – Océan Indien</i> Doc 7754, <i>Plan de navigation aérienne — Région Europe</i> Doc 8733, <i>Plan de navigation aérienne — Régions Caraïbes et Amérique du Sud</i> Doc 9634, <i>Plan de navigation aérienne — Région Atlantique Nord</i> Doc 9635, <i>Document sur la mise en œuvre des installations et services – Région Atlantique Nord</i> Doc 9673, <i>Plan de navigation aérienne — Régions Asie et Pacifique</i> Doc 9708, <i>Plan de navigation aérienne — Région Moyen-Orient</i>
---------------------	--

1. HISTORIQUE

1.1 Dans le contexte du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), les plans de navigation aérienne (ANP) régionaux, cités dans le résumé analytique de la présente note, indiquent en détail les installations et services nécessaires pour la navigation aérienne internationale dans une région géographique spécifiée, définie comme région de navigation aérienne OACI. Les limites géographiques des régions de navigation aérienne OACI actuelles sont définies à l'Appendice I du Doc 8144 – *Instructions et Règlement intérieur pour les réunions régionales de navigation aérienne*. Sur avis de la Commission de navigation aérienne, les modifications qu'il est proposé d'apporter à l'élément de base des ANP sont soumises au Président du Conseil de l'OACI, qui est autorisé à les approuver au nom du Conseil.

1.2 De même, dans le contexte des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) et des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs* (PANS-OPS, Doc 8168), les *Procédures complémentaires régionales* (Doc 7030) exposent en détail les procédures opérationnelles pour la gestion du trafic aérien et l'exploitation aérienne pour les zones d'application, spécifiées par groupes de régions d'information de vol (FIR), qui sont indiquées sur la carte figurant à la page XIII du Doc 7030. Les SUPP ont un statut semblable à celui des PANS en ce sens qu'elles sont approuvées par le Conseil sur avis de la Commission, mais seulement pour les zones d'application respectives qui sont décrites, plutôt que globalement.

1.3 Ce sont les six groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) qui procèdent au développement et à la maintenance des ANP et des SUPP, avec l'appui des Bureaux régionaux et de la Direction de la navigation aérienne de l'OACI. Selon le mandat des PIRG, approuvé par le Conseil, chaque PIRG est constitué des États contractants qui assurent des services de navigation aérienne à l'aviation internationale dans une région de navigation aérienne. Tous les autres États contractants ont le droit de participer avec statut d'observateur aux activités d'un PIRG.

1.4 Les six PIRG sont : le Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) ; le Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (APANPIRG) ; le Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre (GREPECAS) ; le Groupe européen de planification de la navigation aérienne (GEPNA) ; le Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (MIDANPIRG) ; et le Groupe de planification coordonnée Atlantique Nord (NAT SPG).

1.5 Actuellement, pour des raisons historiques exposées dans le Doc 8144, les zones d'application des ANP et des SUPP ne coïncident pas. Les groupes de FIR dans lesquelles s'appliquent des ensembles spécifiques de SUPP ont été choisies en référence aux désignations des régions OACI, mais les zones d'application ne coïncident pas nécessairement avec celles des ANP. La Figure 1 montre

les zones d'application actuelles des ANP, et les actuelles zones d'application des SUPP sont indiquées sur la Figure 2.¹ Du fait du non alignement, la responsabilité officielle de gestion du cadre de performance régional est dans certains cas partagée entre deux PIRG, ce qui entraîne une complexité inutile et beaucoup de travail faisant double emploi, des retards dus aux besoins de coordination, des manques d'efficacité et la possibilité de manque d'harmonie dans les décisions des PIRG.



Figure 1. Zones d'application actuelles des ANP et PIRG responsables.

¹ Les illustrations de la présente note ont été produites sur la base d'une galerie d'outils interactifs développés par l'OACI en ayant à l'esprit le cadre de performance régional. Ces illustrations ne sont pas à l'échelle réelle. On peut accéder aux outils interactifs sur le site <http://gis.icao.int/gallery>, et la démonstration en est faite dans la salle d'exposition pendant la Conférence.



Figure 2. Zones d'application actuelles des SUPP et PIRG responsables

2. ALIGNEMENT DES PLANS DE NAVIGATION AÉRIENNE RÉGIONAUX ET DES PROCÉDURES COMPLÉMENTAIRES RÉGIONALES

2.1 Il est proposé que les ANP et les SUPP soient alignés selon les principes suivants :

- a) il n'y aura aucun changement à l'accréditation actuelle des bureaux régionaux de l'OACI auprès d'États contractants ;
- b) il n'y aura aucun changement à l'obligation pour chaque État d'assurer des services conformément à l'Annexe 11 de l'OACI — *Services de la circulation aérienne*, Section 2.1 ;
- c) il n'y aura aucun changement aux responsabilités de gouvernance du Conseil de l'OACI, y compris l'approbation de modifications des ANP et des SUPP ;
- d) il n'y aura aucun changement aux spécifications actuelles pour les services et les installations et/ou aux procédures complémentaires actuelles pour un espace aérien donné, figurant dans les ANP et les SUPP existants ;
- e) il n'y aura aucun changement au principe selon lequel un PIRG est composé des États contractants qui assurent les services de navigation aérienne dans la région de navigation aérienne et selon lequel les autres États contractants peuvent participer aux activités avec statut d'observateur ;

- f) il n'y aura aucun changement à l'assistance de l'OACI aux PIRG de la part des bureaux régionaux ;
- g) les responsabilités de gestion du cadre de performance pour une région de navigation aérienne seront maintenant intégrées et elles relèveront du PIRG établi pour la région ;
- h) dans la mesure du possible, les principaux courants de trafic seront pris en charge dans des espaces aériens homogènes afin de minimiser les changements en vol entre systèmes de navigation aérienne différents et procédures opérationnelles différentes.

2.2 Il ressort d'un examen auquel l'OACI a procédé qu'un tel alignement pourrait être réalisé par :

- a) le transfert de certains besoins d'installations et services de navigation aérienne d'un ANP à un autre ;
- b) des modifications consécutives de la composition des PIRG, le statut d'observateur de n'importe quel État dans n'importe quel PIRG étant cependant maintenu ;
- c) une restructuration du Doc 7030 de l'OACI.

2.3 Comme résultat de cet examen, une proposition visant à aligner les zones d'application des ANP et des SUPP est présentée sur la Figure 3 avec les PIRG correspondants, dans lesquels sera intégrée la responsabilité de gestion du cadre de performance régional, ainsi que les bureaux régionaux apportant une assistance. De plus amples détails sur la proposition sont donnés dans l'Appendice à la présente note.

2.4 Les avantages de l'alignement des zones d'application des ANP et des SUPP sont :

- a) une approche immédiate et collaborative de la gestion du cadre de performance régional qui appuiera aussi la méthode de mise à niveau par blocs du système d'aviation (ASBU) étant donné qu'un seul PIRG développera les ANP et les SUPP pour un espace aérien donné et sera responsable de leur tenue à jour ;
- b) en association avec la transition à des plans de navigation aérienne électroniques (eANP), des outils de planification et d'édition conviviaux, robustes et simplifiés qui permettront aux PIRG et au Secrétariat de l'OACI d'assurer la centralisation des données et leur validité.

2.5 Toutes les règles et procédures qui s'appliquent actuellement au développement et au maintien des ANP et des SUPP resteront inchangées, y compris l'approbation des amendements par le Conseil. Pour retirer de l'alignement un maximum d'avantages, l'OACI continuera de simplifier les flux de travail en rapport avec les processus d'amendement associés aux données figurant dans les ANP et les SUPP, afin d'accroître l'efficacité, la précision et l'applicabilité (cf. AN-Conf/12-WP/19).



Figure 3. Proposition d'alignement des zones d'application des ANP et des SUPP, des PIRG responsables et des bureaux régionaux apportant une assistance

2.6 Pour la mise en œuvre de l'alignement des zones d'application des ANP et des SUPP, le processus suivant s'appliquera :

- a) le Secrétariat de l'OACI élaborera et diffusera aux États les propositions formelles d'amendements décrites dans l'appendice ;
- b) les propositions d'amendement, ensemble avec les observations reçues des États, seront examinées par la Commission de navigation aérienne et soumises à l'approbation du Conseil.

3. CONCLUSION

3.1 Sur la base de la simplification et de l'efficacité que cet alignement des zones d'application des ANP et des SUPP permettra de réaliser, la Conférence est invitée à convenir de la recommandation suivante :

Recommandation 6/x – Cadre de performance régional – alignement des plans de navigation aérienne et des procédures complémentaires régionales

Il est recommandé à la Conférence de convenir que l'OACI lance un processus d'amendement formel, décrit au paragraphe 2.6, pour aligner les zones d'application des plans de navigation aérienne et des procédures complémentaires régionales, en se basant sur les principes décrits au paragraphe 2.1 et sur les résultats de l'examen qui sont décrits dans l'appendice.

APPENDICE

CADRE DE PERFORMANCE RÉGIONAL – ALIGNEMENT DES ZONES D'APPLICATION DES PLANS DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANP) ET DES PROCÉDURES COMPLÉMENTAIRES RÉGIONALES (SUPP)

MESURES PROPOSÉES

1. INTRODUCTION

1.1 Le présent appendice expose les résultats de l'examen auquel l'OACI a procédé et identifie les mesures nécessaires pour appliquer la recommandation proposée au paragraphe 3 de cette note de travail.

2. INTERFACE AFI – EUR

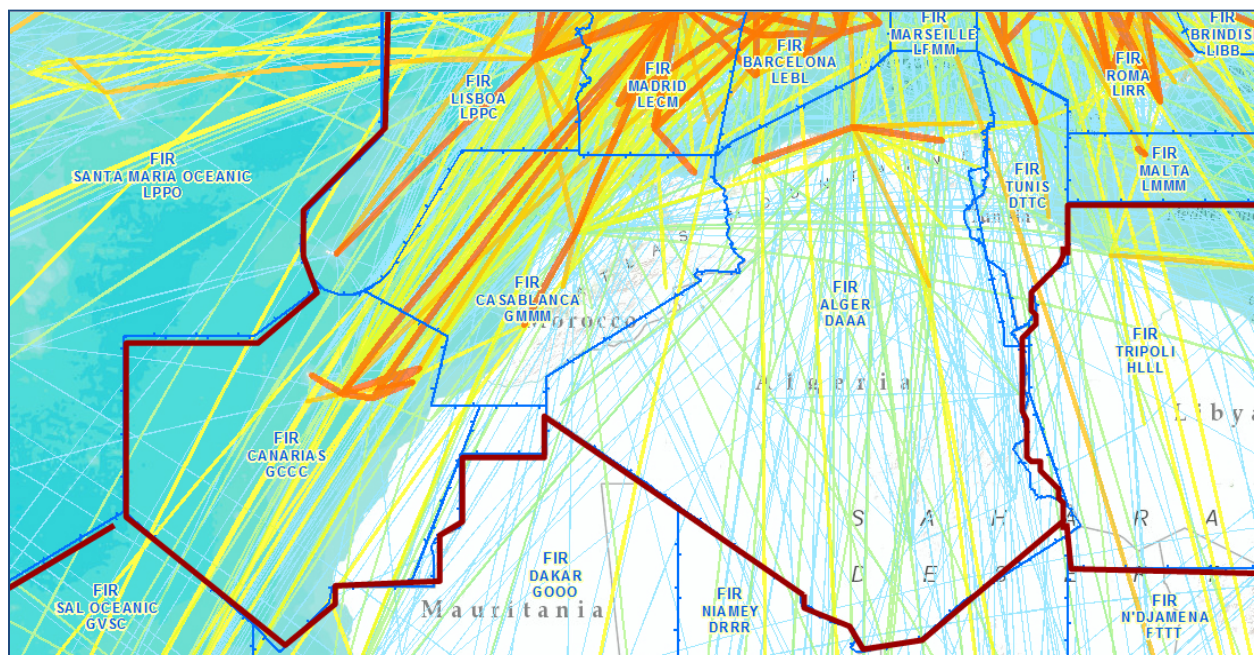


Figure A-1. Proposition d'interface AFI – EUR

2.1 Transférer de l'ANP AFI à l'ANP EUR les spécifications en vigueur pour les services et les installations de navigation aérienne dans les FIR suivantes :

- a) FIR Alger (DAAA – Algérie) ;
- b) FIR Casablanca (GMMM – Maroc) ;
- c) FIR Tunis (DTCC – Tunisie) ;
- d) FIR Canarias (GCCC – Espagne).

2.2 Transférer de la Section AFI à la Section EUR du Doc 7030 les procédures complémentaires régionales pour la FIR Canarias (GCCC – Espagne).

2.3 En conséquence, l'Algérie, le Maroc et la Tunisie deviendront membres du GEPNA. Les SUPP pour les trois FIR font actuellement partie des SUPP EUR et le Bureau EUR/NAT de l'OACI à Paris est accrédité auprès de l'Algérie, du Maroc, de la Tunisie et de l'Espagne.

3. INTERFACE AFI – ASIA/PAC – EUR – MID

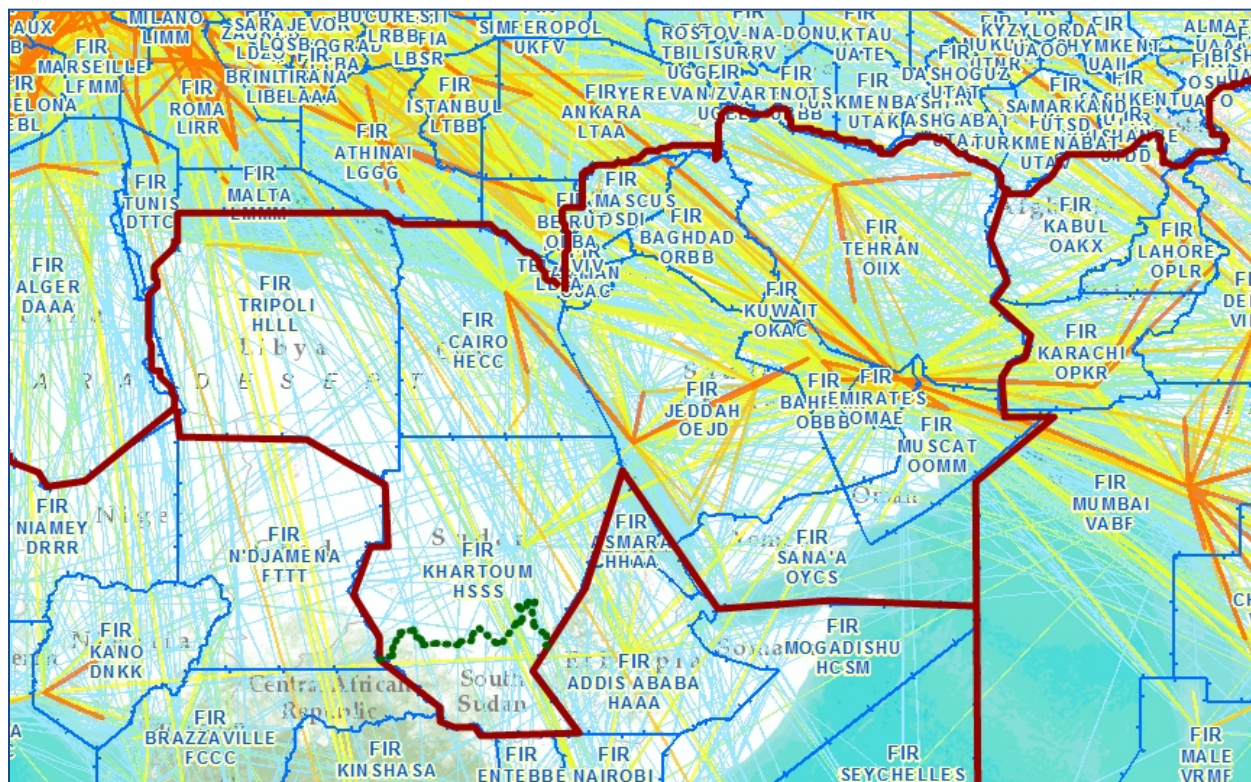


Figure A-2. Proposition d'interface AFI – ASIA/PAC – EUR – MID

3.1 Transférer de l'ANP AFI à l'ANP MID les spécifications en vigueur pour les services et les installations de navigation aérienne dans la FIR Tripoli (HILL – Libye) et la FIR Khartoum (HSSS – Soudan). En conséquence, la Libye et le Soudan deviendront membres du MIDANPIRG.

Note.— La FIR Khartoum recouvre deux États contractants : le Soudan, auprès duquel le Bureau MID est accrédité, et le Soudan du Sud, auprès duquel le Bureau ESAF est accrédité. Les services de navigation aérienne dans toute la FIR Khartoum sont assurés par le Soudan. Avec l'assistance des bureaux régionaux concernés, les autorités du Soudan et du Soudan du Sud négocient l'établissement de deux FIR distinctes couvrant leurs territoires. Les besoins de services et d'installations aériennes dans la future FIR couvrant le territoire du Soudan du Sud figureront dans l'ANP AFI. Le Soudan du Sud est membre de l'APIRG. Les SUPP pour la future FIR couvrant le territoire du Soudan du Sud feront partie des SUPP AFI. La frontière territoriale entre le Soudan et le Soudan du Sud est indiquée sur la Figure A-2.

3.2 Fusionner au sein de l'ANP MID seulement les spécifications pour les services et installations de navigation aérienne dans la FIR Cairo (HECC – Égypte), actuellement réparties entre l'ANP AFI et l'ANP MID.

3.3 Le Bureau MID de l'OACI au Caire est accrédité auprès de la Libye, du Soudan et de l'Égypte.

3.4 Établir une nouvelle section MID dans le Doc 7030 de l'OACI par :

3.4.1 Transfert des procédures complémentaires régionales pour la FIR Sana'a (OYSC – Yémen) et la FIR Khartoum (HSSS – Soudan) de la section AFI à la nouvelle section MID du Doc 7030.

3.4.2 Transfert de la section MID/ASIA à la nouvelle section MID du Doc 7030 des procédures complémentaires régionales pour les FIR suivantes :

- a) FIR Baghdad (ORBB – Iraq) ;
- b) FIR Bahrain (OBBS – Bahreïn/Qatar) ;
- c) FIR Emirates (OMAE – Émirats arabes unis) ;
- d) FIR Jeddah (OEJD – Arabie Saoudite) ;
- e) FIR Kuwait (OKAC – Koweït) ;
- f) FIR Muscat (OOMM – Oman).

3.4.3 Transfert de la section EUR à la nouvelle section MID du Doc 7030 des procédures complémentaires régionales pour les FIR suivantes :

- a) FIR Amman (OJAC – Jordanie) ;
- b) FIR Beirut (OLBA – Liban) ;
- c) FIR Cairo (HECC – Égypte) ;
- d) FIR Damascus (OSDI – Syrie) ;
- e) FIR Tripoli (HLLL – Libye).

4. ASIA/PAC – EUR INTERFACE

4.1 Transférer les FIR suivantes de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, du Kirghizistan, de l'Ouzbékistan et du Turkménistan de la section MID/ASIA à la section EUR du Doc 7030 des procédures complémentaires régionales :

- a) FIR Aktau (UATE – Kazakhstan) ;
- b) FIR Aktyubinsk (UATT – Kazakhstan) ;
- c) FIR Almaty (UAAA – Kazakhstan) ;
- d) FIR Ashgabat (UTAA – Turkménistan) ;
- e) FIR Astana (UACC – Kazakhstan) ;
- f) FIR Bishkek (UAFM – Kirghizistan) ;
- g) FIR Dashoguz (UTAT – Turkménistan) ;
- h) FIR Dushanbe (UTDD – Tadjikistan) ;
- i) FIR Irkutsk (UIII – Fédération de Russie) ;
- j) FIR Khabarovsk (UHHS – Fédération de Russie) ;
- k) FIR Krasnoyarsk (UNKL – Fédération de Russie) ;
- l) FIR Kyzylorda (UAAO – Fédération de Russie) ;
- m) FIR Magadan/Sokol (UHMM – Fédération de Russie) ;

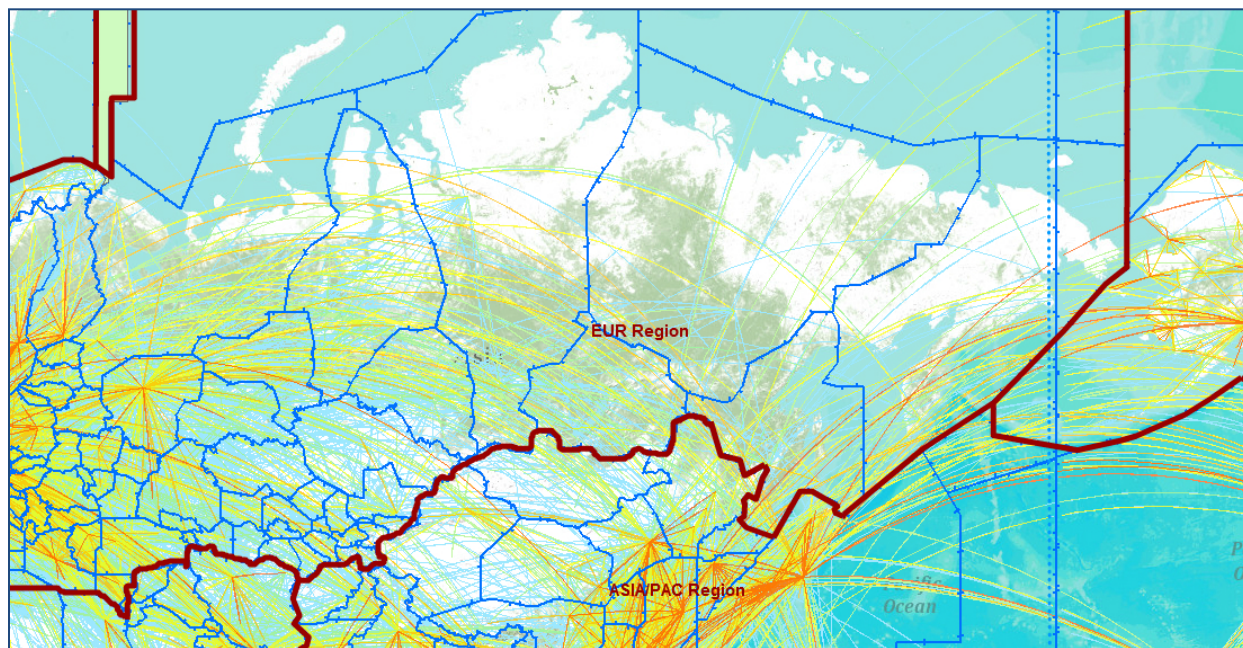


Figure A-3. Proposition d'interface ASIA/PAC – EUR

- n) FIR Magadan Oceanic (UHMM – Fédération de Russie) ;
- o) FIR Novosibirsk (UNNT – Fédération de Russie) ;
- p) FIR Nukus (UTNR – Ouzbékistan) ;
- q) FIR Osh (UAFO – Kirghizistan) ;
- r) FIR Samarkand (UTSD – Ouzbékistan) ;
- s) FIR Tashkent (UTTR – Ouzbékistan) ;
- t) FIR Turkmenbashi (UTAK – Turkménistan) ;
- u) FIR Turkmenabat (UTAV – Turkménistan) ;
- v) FIR Tyumen/Roschino (USTR – Fédération de Russie) ;
- w) FIR Yakutsk (UEEE – Fédération de Russie).

4.2 Les spécifications relatives aux services et installations de navigation aérienne dans les FIR concernées figurent actuellement dans l'ANP EUR. Tous les États concernés sont actuellement membres du GEPNA, et le Bureau EUR/NAT de l'OACI à Paris est accrédité auprès de tous les États qui assurent des services de navigation aérienne dans les FIR concernées.

5. INTERFACE ASIA/PAC – CAR/SAM

5.1 Fusionner la Région ASIA et la Région PAC, et fusionner les procédures complémentaires régionales applicables à la Région ASIA et à la Région PAC en une seule section ASIA/PAC dans le Doc 7030. Les régions ASIA et PAC sont actuellement couvertes par une seule publication ANP, le Doc 9673. Tous les États qui assurent des services de navigation aérienne dans les deux régions sont actuellement membres de l'APANPIRG et le Bureau APAC de l'OACI à Bangkok est accrédité auprès des États concernés.

5.2 Fusionner la région CAR et la région SAM et fusionner les procédures complémentaires régionales applicables à la région CAR et à la région SAM en une seule section CAR/SAM dans le Doc 7030. Les régions CAR et SAM sont actuellement couvertes par une seule publication ANP, le Doc 8733. Tous les États qui assurent des services de navigation aérienne dans les deux régions sont actuellement membres du GREPECAS et le bureau régional de l'OACI accrédité auprès des États concernés est le Bureau NACC de Mexico ou le Bureau SAM de Lima.

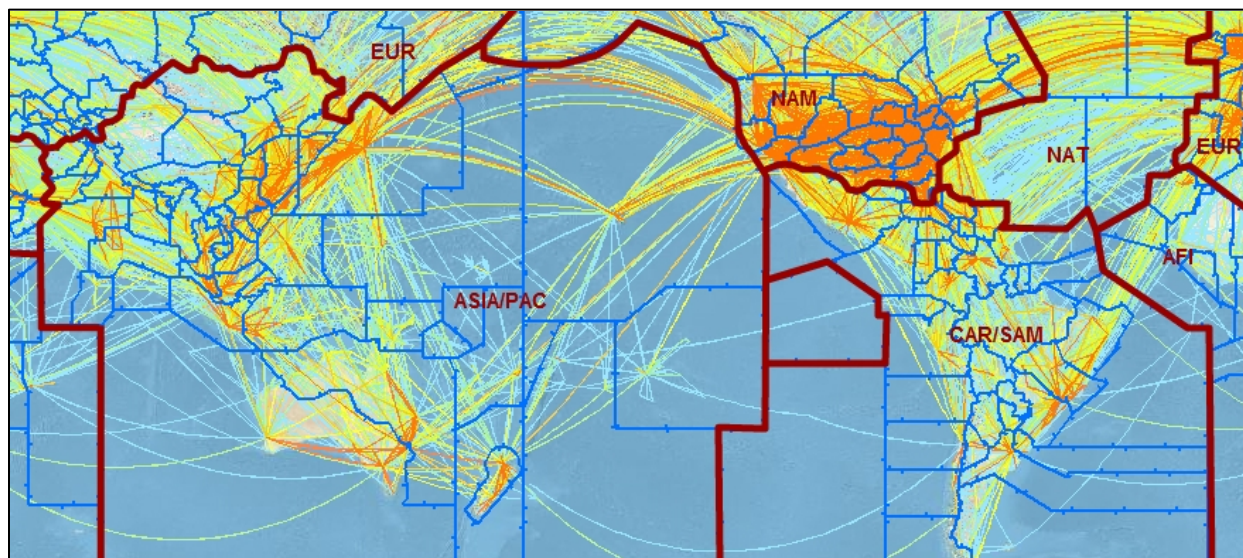


Figure A-4. Proposition d'interface ASIA/PAC – CAR/SAM

6. INTERFACE ASIA/PAC – NAM

Voir la Figure A-5 à la page A-6.

6.1 Transférer la FIR Anchorage Arctic (PAZA – États-Unis) et la FIR Anchorage Continental (PAZA – États-Unis) de la région PAC à la région NAM.

6.2 Les procédures complémentaires régionales pour la FIR Anchorage Arctic (PAZA – États-Unis) et la FIR Anchorage Continental (PAZA – États-Unis) figurent actuellement dans la section NAM du Doc 7030. Ensemble avec le Canada, les États-Unis gèrent le cadre de performance régional pour la Région NAM. Le Bureau NACC à Mexico est accrédité auprès des États-Unis.

7. INTERFACE CAR – NAT

Voir la Figure A-6 à la page A-7.

7.1 Transférer de la section CAR à la section NAT du Doc 7030 les procédures complémentaires régionales pour la partie sud de la FIR New York Oceanic (KZNY – États-Unis).

7.2 La totalité de la FIR New York Oceanic fait actuellement partie de la région NAT, et les États-Unis sont membres du NAT SPG.

Note.— Il est reconnu que la FIR New York Oceanic prend en charge deux principaux courants de trafic avec des besoins opérationnels différents : un courant de trafic nord-sud et un courant de trafic est-ouest. Des discussions ont été entamées entre le GREPECAS et le NAT SPG, avec le concours des Bureaux NACC et EUR/NAT, sur la meilleure structure de l'espace aérien pour prendre en charge les courants de trafic dans des espaces aériens homogènes, dans la mesure du possible.

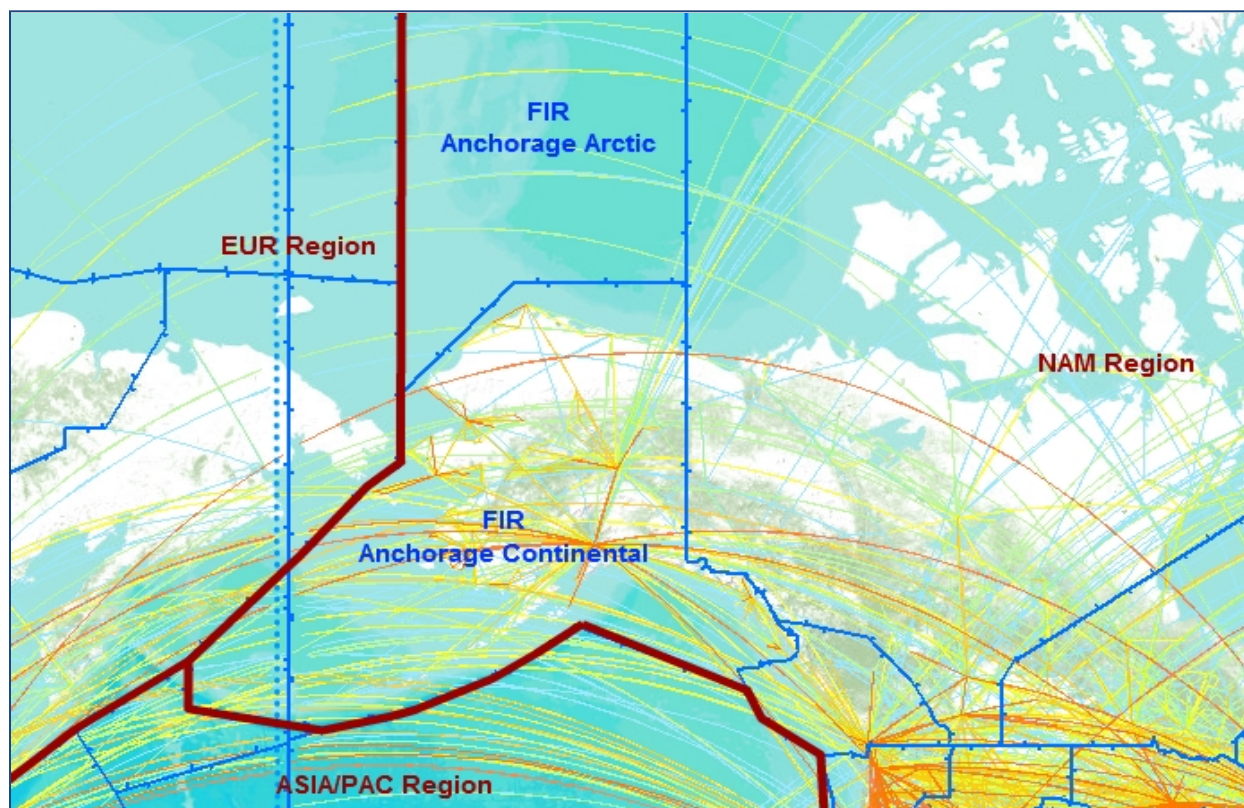


Figure A-5. Proposition d'interface ASIA/PAC – NAM

8. INTERFACE EUR – NAT

Voir la Figure A-7 à la page A-7.

8.3 Énumérer les spécifications relatives aux services et installations de navigation aérienne dans la FIR Bodo Oceanic (ENBO – Norvège) dans l'ANP NAT seulement et les supprimer dans l'ANP EUR, sachant que la FIR Bodo Oceanic figure actuellement dans l'ANP EUR et l'ANP NAT.

8.4 Les SUPP pour la FIR Bodo Oceanic font actuellement partie des SUPP NAT. La Norvège est actuellement membre du NAT SPG, et le Bureau EUR/NAT de l'OACI est accrédité auprès de la Norvège.

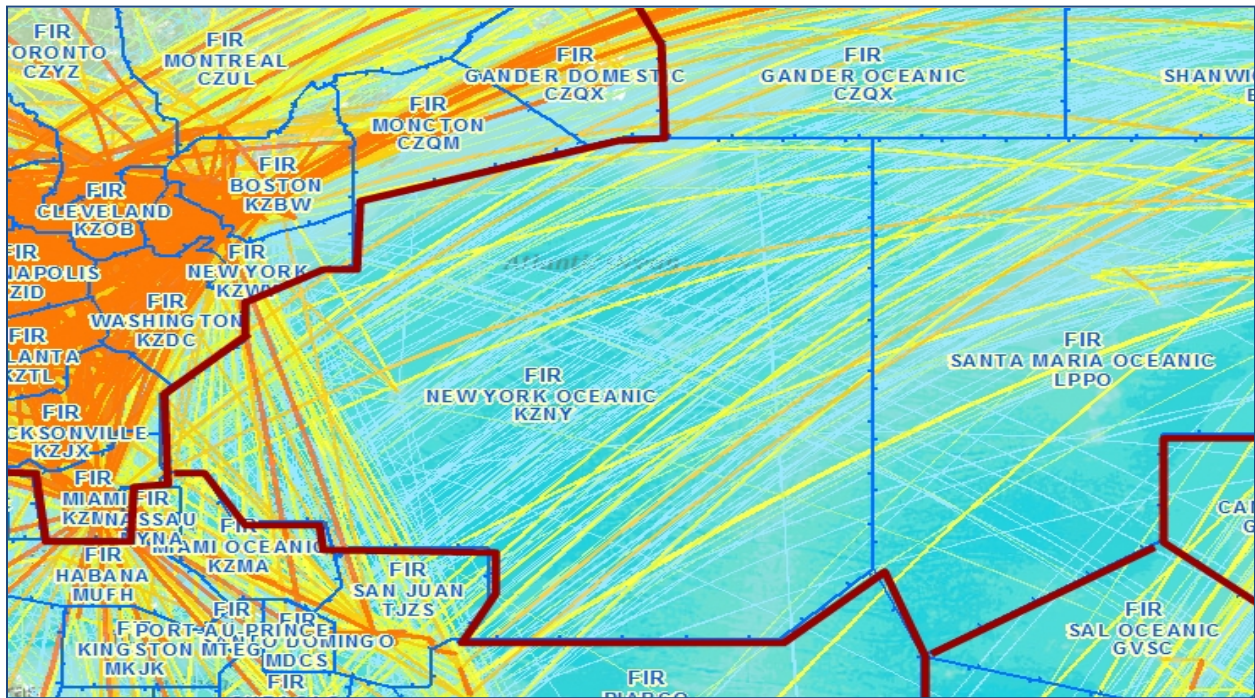


Figure A-6. Proposition d'interface CAR – NAT

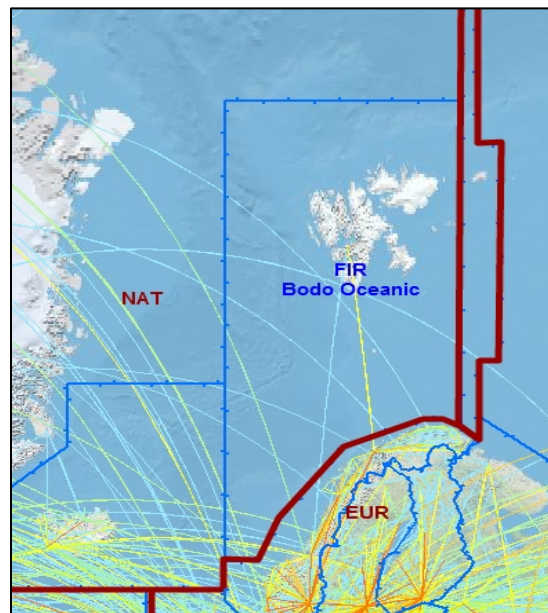


Figure A-7. Proposition d'interface EUR – NAT