



AN-Conf/14-WP/208  
4/9/24

## **QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE**

**Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024**

### **PROJET DE RAPPORT DU COMITÉ SUR LE POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR**

Le projet de rapport ci-joint sur le point 3 de l'ordre du jour est présenté pour approbation par le Comité, pour soumission à la Plénière.



**Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne****3.1 : Propositions visant à améliorer l'efficacité des services de navigation aérienne  
à l'appui du LTAG***Optimisation de l'espace aérien*

3.1 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/10, présentée par le Secrétariat, qui met en avant une initiative tendant à focaliser l'attention sur la mise en œuvre sans discontinuité de séparations longitudinales de 55,5 km (30 NM) ou moins dans l'espace aérien océanique et isolé, et de 19 km (10 NM) ou moins ailleurs, afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle du système mondial de navigation aérienne. L'amélioration de la gestion du trafic aérien (ATM) est souvent entravée par l'application de minimums de séparation différents de part et d'autre des limites des régions d'information de vol, ou de minimums de séparation incompatibles avec ceux qui sont normalement appliqués dans les régions ou sous-régions. Apportant un large soutien à la proposition, en tant que contribution à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de l'OACI pour l'aviation internationale, le Comité note le rôle principal qui serait joué par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), en favorisant la collaboration et en élaborant des plans d'action régionaux afin d'optimiser les flux de trafic, comme indiqué dans la note AN-Conf/14-WP/82, présentée par Oman.

3.2 La note AN-Conf/14-WP/9, présentée par le Secrétariat, propose une étude de faisabilité pour étudier les avantages potentiels d'un programme d'audit indépendant, objectif et cohérent sur l'efficacité de la navigation aérienne. Elle rappelle que la méthode de surveillance continue (CMA) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et l'audit de sûreté axé sur la conformité ont concouru à la mise au point de plans d'actions correctives et de stratégies d'assistance pouvant servir de base à l'obtention de financements et à l'établissement de priorités pour les projets de mise en œuvre.

3.3 Le Comité se déclare favorable à cette étude, étant entendu qu'elle devrait déterminer s'il faudrait qu'un tel programme prenne la forme d'un audit ou bien d'un autre type de mécanisme, comme une « évaluation » ou une analyse des lacunes de la gestion des flux de trafic aérien. L'étude devrait également se pencher sur la question de savoir s'il conviendrait que son champ d'application soit en rapport avec la complexité des opérations aériennes dans chaque État, chercher à établir si la participation de tous les États s'imposerait forcément, et envisager comment tirer parti des mécanismes déjà en place pour faciliter le suivi de la gestion du trafic aérien.

3.4 Le Comité souligne également que l'étude devrait examiner les moyens de garantir directement que soient financés et privilégiés les projets soutenant le renforcement des capacités, la formation du personnel et la mise en œuvre et la modernisation des infrastructures et des systèmes de gestion du trafic aérien, pour contribuer aux initiatives interrégionales destinées à aider les États et les régions à renforcer leurs dispositifs dans ce domaine.

3.5 Le Comité insiste par ailleurs sur le fait qu'il importe d'associer à la réalisation de l'étude les États et les organisations internationales, notamment l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien (IFATCA), et de les tenir informés de son avancement. Il estime que préalablement au lancement d'une

Projet de rapport sur le point 3  
de l'ordre du jour

3-2

telle étude, l'OACI devrait tenir compte de ce qu'elle impliquerait à son niveau en termes de budget et de charge de travail, s'assurer qu'elle ne ferait pas double emploi et prendre dûment en considération les enseignements tirés de l'USOAP et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP).

3.6 Les notes AN-Conf/14-WP/40, présentée par les Émirats arabes unis, et AN-Conf/14-WP/74, présentée par l'IATA, l'IBAC et l'IFATCA, portent sur la possibilité d'établir un cadre relatif aux procédures minimales en matière de niveau de service au-dessus de l'espace aérien océanique et isolé, en complément des notes AN-Conf/14-WP/10 et AN-Conf/14-WP/9. Le Comité reconnaît qu'une application uniforme des minimums de séparation réduirait les goulets d'étranglement et améliorerait la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne, conformément aux objectifs du Projet 30/10, mais estime toutefois que les solutions modernes de gestion du trafic aérien devraient également être appliquées à de vastes portions de l'espace aérien qui présentent des caractéristiques similaires en termes de circulation. Il s'agit notamment de la gestion des courants de trafic aérien (ATFM), de l'utilisation flexible de l'espace aérien, de l'espace aérien avec libre choix de routes (FRA) et de la coopération civilo-militaire. Le Comité est conscient que de telles initiatives devraient se fonder sur les besoins d'un large échantillon de la communauté aéronautique, et qu'il pourrait donc être nécessaire d'envoyer des questionnaires aux parties intéressées.

*Opérations basées sur trajectoire*

3.7 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/60, présentée par la Hongrie au nom de l'Union européenne et de ses États membres<sup>1</sup>, les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)<sup>2</sup>, l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) et Singapour, qui préconise une approche proactive et orchestrée à l'échelle mondiale pour l'élaboration et la mise en œuvre d'opérations basées sur trajectoire (TBO), couvrant tous les processus d'ATM qui s'appuient ou ont un impact sur les trajectoires de vol. Il se penche ensuite sur la note AN-Conf/14-WP/48, présentée par la Chine, les États-Unis, l'Indonésie, le Japon, la Nouvelle-Zélande, la République de Corée, Singapour, la Thaïlande et la CANSO, qui traite d'une initiative de la région Asie-Pacifique visant à déterminer la marche à suivre pour concrétiser le concept de TBO. Il examine également la note AN-Conf/14-WP/70, présentée par le Brésil, la Chine, les États-Unis, le Japon, Singapour et la Thaïlande, qui décrit une étude en cours sur les objectifs de performance des TBO et les indicateurs de performance clés (KPI) y afférents.

3.8 Le Comité note les avantages des TBO pour améliorer la prévisibilité des mouvements d'aéronefs et l'efficacité des vols, ainsi que pour augmenter l'utilisation de la capacité disponible et la flexibilité des exploitants. Le Comité estime que ces avantages contribueraient en effet à la réalisation du LTAG de l'OACI pour l'aviation internationale, à savoir la réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050. Tout en sachant que le niveau de préparation à la mise en œuvre des TBO varierait selon les États et les régions, le Comité insiste sur l'importance de bien préparer et coordonner ces opérations afin d'en tirer des avantages plus substantiels et immédiats. En conséquence, le Comité conclut à la nécessité pour l'OACI d'élargir son programme de travail afin de mieux planifier et synchroniser l'élaboration et l'application de tous les instruments d'habilitation des TBO. Le Comité souligne en outre que, tandis que

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

l'OACI poursuit ses efforts d'harmonisation de la mise en œuvre aux niveaux régional et mondial, les États et les PIRGS devraient se concentrer sur la planification et l'emploi d'instruments d'habilitation des TBO qui soient éprouvés et pertinents, tels que la gestion des informations à l'échelle du système (SWIM) et les vols et courants de trafic — Informations pour un environnement collaboratif (FF-ICE).

3.9 En traitant d'instruments d'habilitation spécifiques, le Comité apporte également un large soutien aux actions proposées en ce qui concerne l'élaboration de dispositions pour la synchronisation automatisée des trajectoires air-sol, ainsi qu'à l'étude de l'évolution potentielle de la politique de fourniture de services contenue dans le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854), qui pourrait générer les incitations nécessaires à l'appui d'une transition rapide vers les TBO. S'agissant des recommandations relatives aux orientations de l'OACI sur les KPI, qui figurent dans la note AN-Conf/14-WP/70, le Comité décide de les transmettre au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour examen dans le cadre de l'avancement de l'élaboration des directives sur les TBO et de l'actualisation du cadre de performance du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750). Il accueille avec satisfaction les initiatives visant à étudier les mesures de performances applicables aux TBO et met l'accent sur l'importance d'une collaboration active entre les États et le secteur, particulièrement au niveau régional. Le Comité encourage les États et les parties prenantes du secteur à communiquer les résultats de ces études à l'OACI par l'intermédiaire de(s) groupe(s) d'experts compétent(s) ou du processus de gestion du changement du GANP.

3.10 Pour ce qui se rapporte à l'élimination progressive des dispositions relatives au plan de vol de l'OACI, communément appelé FPL2012, le Comité note que les discussions arriveraient à leur terme au titre du point 3.2 de l'ordre du jour.

#### *Classification de l'espace aérien et promotion des possibilités de délégation de l'espace aérien*

3.11 La note AN-Conf/14-WP/94, présentée par le Japon, traite des mesures disponibles pour améliorer la capacité de l'espace aérien et accroître ainsi les économies de carburant en envisageant la sectorisation de l'espace aérien dans le plan vertical plutôt que dans le plan horizontal, comme il est de coutume. De plus, la note AN-Conf/14-WP/38, présentée par les Émirats arabes unis, met l'accent sur les avantages du FRA. Le Comité, jugeant que l'expansion du FRA par-delà les frontières de l'espace aérien devrait renforcer l'efficacité opérationnelle et contribuer à réduire la consommation de carburant, s'accorde à dire que la question de savoir si de nouvelles dispositions et des éléments indicatifs supplémentaires de l'OACI sont nécessaires pour faciliter une mise en œuvre harmonisée des initiatives de FRA devrait être renvoyée au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi.

3.12 La note AN-Conf/14-WP/39, présentée par les Émirats arabes unis, porte sur la mise en œuvre de zones obligatoires de diffusion comme méthode pour renforcer la sécurité dans des espaces aériens complexes. Bien que l'obligation de diffusion par les aéronefs soumis aux règles de vol à vue dans l'espace aérien de classe G diffère des dispositions relatives à la classification de l'espace aérien figurant dans l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, le Comité décide de renvoyer la question au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour examen en liaison avec les travaux en cours sur l'applicabilité et l'évolution des règles de vol découlant de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

3.13 La note AN-Conf/14-WP/89, présentée par la CANSO, propose que l'OACI dispense une assistance plus robuste et plus structurée pour les arrangements de services transfrontières, afin d'aider les États à évaluer les avantages, et fournisse des indications sur la meilleure façon de les établir.

Ces arrangements peuvent prendre les formes suivantes : a) petits ajustements aux frontières de l'espace aérien entre États voisins ; b) un seul fournisseur de services de navigation aérienne gérant la circulation aérienne sur plus d'un État (se concentrant parfois sur l'espace aérien supérieur) ; c) création d'une toute nouvelle entité pour fournir des services de navigation aérienne sur plusieurs États. La note présente plusieurs exemples d'arrangements de ce type qui ont déjà produit des résultats notables, parfois durant plusieurs décennies, mais un manque d'orientations entrave la reproduction de ces configurations centralisées de l'espace aérien. La note AN-Conf/14-WP/115, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), souligne les avantages des opérations transfrontières des services de navigation aérienne, et précise qu'une telle sectorisation peut être dynamique ou fluide. Elle propose la création d'un cadre intégrant des normes complémentaires et d'autres garanties, mais le Comité rappelle qu'il existe des délégations réussies de l'espace aérien, qui témoignent de l'utilité des dispositions actuelles de l'OACI qui sont énoncées dans les Annexes.

### *Activités de transport spatial*

3.14 Le Comité examine : la note AN-Conf/14-WP/58, présentée par la Hongrie au nom de l'Union européenne et de ses États membres<sup>3</sup>, les autres États membres de la CEAC<sup>4</sup>, EUROCONTROL, ainsi que la Bolivie (État plurinational de), le Chili, le Costa Rica, Cuba, l'Équateur, le Honduras et le Mexique ; la note AN-Conf/14-WP/17, présentée par les États-Unis d'Amérique et la Nouvelle-Zélande ; la note AN-Conf/14-WP/110, présentée par le Chili, avec le parrainage de 20 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)<sup>5</sup> ; la note AN-Conf/14-WP/72, présentée par l'IATA, l'IBAC et l'IFATCA. Ces notes soulignent la nécessité de redéfinir les priorités du programme de travail pour la prochaine période triennale afin de soutenir la croissance des industries de l'espace aérien supérieur et du transport spatial, d'améliorer la coordination mondiale des activités de transport spatial et d'appuyer la réalisation d'objectifs à plus long terme comme la promotion d'une coopération robuste entre les secteurs de l'espace et de l'aviation. Elles abordent également le besoin d'élaborer des éléments indicatifs concernant l'intégration des activités spatiales dans l'espace aérien. Le Comité accueille favorablement ces notes, tout en soulignant que les activités de transport spatial sont distinctes de l'exploitation de l'espace aérien supérieur. Il fait ainsi observer, par exemple, que les véhicules spatiaux ne répondent pas forcément à la définition d'un « aéronef » et que, par conséquent, l'intégration de ces opérations dans l'espace aérien devrait faire l'objet de travaux distincts à l'OACI. Le Comité reconnaît que l'augmentation sensible du volume des opérations de transport spatial justifie que les États membres et l'OACI se penchent sur les questions d'efficacité de l'espace aérien qui sont connues, notamment en envisageant l'élaboration d'éléments indicatifs appropriés. Ces questions comprennent la coordination des NOTAM, la communication entre les parties prenantes dans le cadre d'opérations spécifiques, mais aussi la collaboration permanente qui s'impose, les consultations, le partage des meilleures pratiques, les préoccupations en matière d'ATFM et, à l'exception des données télémétriques, le partage de données pour des informations en temps réel sur l'état de l'espace aérien. Le Comité estime qu'il faut maintenir la collaboration, et éventuellement organiser des manifestations conjointes, avec le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique, le Bureau des affaires spatiales de l'Organisation des

<sup>3</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchèque.

<sup>4</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

<sup>5</sup> Argentine, Aruba, Belize, Bolivie (État plurinational de), Colombie, Costa Rica, Cuba, République dominicaine, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

Nations Unies (UNOOSA) et d'autres organismes des Nations Unies, selon que de besoin, tout en reconnaissant que le droit aérien et le droit de l'espace sont soumis à des régimes juridiques différents.

#### *Exploitation de l'espace aérien supérieur*

3.15 Les notes AN-Conf/14-WP/131, présentée par l'Arabie saoudite, et AN-Conf/14-WP/104, présentée par les États-Unis, engagent l'OACI à faire une priorité de l'exploitation de l'espace aérien supérieur (HAO) dans son programme de travail et à y inclure des solutions globales pour assurer la séparation dans de bonnes conditions de sécurité des aéronefs lorsqu'ils montent vers l'espace aérien supérieur, en redescendent et y évoluent.

3.16 Le Comité soutient les notes de travail, rappelant qu'elles sont alignées – et fournissent de plus amples informations – sur les décisions prises par l'Assemblée à sa 41<sup>e</sup> session et les recommandations issues de la treizième Conférence de navigation aérienne. Il insiste sur le fait qu'il importe d'adopter une approche globale de l'HAO et souligne la nécessité d'élaborer progressivement des dispositions relatives à la gestion de la séparation, à la planification des mesures d'exception, ainsi qu'aux méthodes d'évaluation et de suivi des risques, en particulier pour les descentes incontrôlées.

3.17 Le Comité réaffirme la nécessité de poursuivre la collaboration avec les autres organismes des Nations Unies, selon qu'il convient.

#### *Système de renforcement au sol et système de renforcement satellitaire*

3.18 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/127, présentée par la République dominicaine et parrainée par 19 États membres de la CLAC<sup>6</sup>, dans laquelle il est proposé d'envisager l'inclusion de nouveaux codes NOTAM pour désigner le segment sol du système de renforcement au sol de catégories I, II et III. Notant que la diffusion d'informations concerne l'état opérationnel du système, le Comité remet en question la nécessité de modifier les codes ; toutefois, il est convenu de renvoyer ces travaux au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi.

3.19 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/128, présentée par la République dominicaine avec l'appui de 19 États membres de la CLAC<sup>6</sup>, qui fait ressortir l'importance du système de renforcement satellitaire (SBAS) comme un outil de navigation de précision pour les approches aux instruments. Le Comité est favorable au développement du SBAS et encourage le développement plus poussé de procédures aux instruments. Les travaux en cours relatifs au développement du SBAS sont notés, et il est convenu de renvoyer la note de travail au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi.

#### *Autres questions de gestion du trafic aérien*

3.20 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/139, présentée par la Colombie, qui préconise l'élaboration de règlements et de normes supplémentaires pour appuyer la mise en œuvre mondiale des services numériques de trafic aérien pour les aéroports (DATS). Le Comité note que les dispositions et les éléments indicatifs nécessaires de l'OACI relatifs aux DATS sont en cours d'élaboration et convient de

---

<sup>6</sup> Argentine, Aruba, Belize, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, République dominicaine, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

renvoyer la note aux groupes d'experts compétents. Le Comité demande que les groupes d'experts prennent en considération l'incidence des DATS sur la sécurité des vols, les vols transfrontières et d'urgence, l'équipage des aéronefs, la gestion du carburant et la formation et les licences des contrôleurs de la circulation aérienne. En ce qui concerne l'élaboration de normes pour la certification et la validation des fournisseurs de systèmes de DATS, le Comité convient aussi de renvoyer la proposition aux groupes d'experts compétents, tout en notant le stade précoce du développement et l'évolution constante des technologies des DATS

3.21 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/54 qui porte sur la gestion des risques d'impacts fauniques, présentée par l'Australie, l'Azerbaïdjan, le Brésil, le Cambodge, les Fidji, la France, l'Inde, l'Indonésie, l'Italie, la Nouvelle-Zélande, le Pakistan, les Philippines, le Royaume-Uni, Singapour, la Suisse, la Thaïlande, l'Association internationale du transport aérien (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI) et la Fondation pour la sécurité des vols (FSF). Le Comité convient que les occasions de réduire les risques associés aux oiseaux et autres risques d'impacts fauniques par l'application de nouvelles méthodes et technologies devraient être prises en considération par des experts issus de disciplines variées afin d'élaborer, selon qu'il convient, des orientations systémiques sur les meilleures pratiques en matière de gestion des risques et périls animaliers et de sécurité des vols. Sur cette base, le Comité convient de renvoyer le contenu de la note au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi.

3.22 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/68, présentée par la Chine, et note les efforts engagés pour promouvoir l'élaboration et la mise en œuvre de la prise de décision en collaboration aux aéroports et le partage des expériences à cet égard. Le Comité convient de renvoyer le contenu de la note, qui préconise l'actualisation des orientations de l'OACI, en particulier le *Manuel sur une gestion collaborative des flux de trafic aérien* (Doc 9971), et le partage d'informations sur des projets de mise en œuvre qui ont abouti, aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi.

3.23 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/119, présentée par le Japon et Singapour, qui fait ressortir l'incidence des activités ATM sur la réduction des émissions à l'appui du LTAG. On rappelle au Comité que les travaux sont déjà en cours dans ce domaine, en particulier un examen des orientations relatives aux opérations en montée continue et en descente continue, et le Comité convient de renvoyer le contenu de la note au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi.

3.24 Il est pris acte des notes d'information présentées par : le Brésil (AN-Conf/14-WP/189, AN-Conf/14-WP/190, AN-Conf/14-WP/191 et AN-Conf/14-WP/192) ; le Brésil avec l'appui des États-Unis et des États membres de la CLAC (AN-Conf/14-WP/133)<sup>7</sup> ; le Chili avec l'appui de 20 États membres de la CLAC (AN-Conf/14-WP/111 et AN-Conf/14-WP/112)<sup>8</sup> ; la Chine (AN-Conf/14-WP/174, AN-Conf/14-WP/175, AN-Conf/14-WP/181, AN-Conf/14-WP/182, AN-Conf/14-WP/183 et AN-Conf/14-WP/184) ; la Chine, Singapour et la Thaïlande (AN-Conf/14-WP/69) ; la Chine et la Thaïlande avec le coparrainage de Singapour (AN-Conf/14-WP/178) ; la Chine avec le coparrainage de la République démocratique populaire lao (AN-Conf/14-WP/177) ; la République dominicaine avec l'appui

<sup>7</sup> Argentine, Aruba, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, République dominicaine, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

<sup>8</sup> Argentine, Aruba, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, République dominicaine, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

de 19 États membres de la CLAC (AN-Conf/14-WP/129)<sup>9</sup> ; l'Afrique du Sud (AN-Conf/14-WP/204 et AN-Conf/14-WP/205) ; l'Espagne (AN-Conf/14-WP/162) ; les Émirats arabes unis (AN-Conf/14-WP/42, AN-Conf/14-WP/43, AN-Conf/14-WP/45, AN-Conf/14-WP/46, AN-Conf/14-WP/47, AN-Conf/14-WP/169 et AN-Conf/14-WP/171) ; le Royaume-Uni (AN-Conf/14-WP/165) ; le Royaume-Uni et les États-Unis ((AN-Conf/14-WP/203) ; les États-Unis (AN-Conf/14-WP/200) ; l'Uruguay avec l'appui de 20 États membres de la CLAC (AN-Conf/14-WP/156)<sup>10</sup> ; le Venezuela (République bolivarienne du) (AN-Conf/14-WP/18 et AN-Conf/14-WP/30) ; la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États membres (AN-Conf/14-WP/85)<sup>11</sup> ; le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC, l'International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA), l'IFATCA et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) (AN-Conf/14-WP/51) ; la CANSO et l'IFATCA (AN-Conf/14-WP/35) ; la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) au nom du Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua (AN-Conf/14-WP/50) ; l'IATA (AN-Conf/14-WP/81) ; et l'IATA et l'IBAC (AN-Conf/14-WP/80).

3.25 À l'issue de ses délibérations, la Conférence approuve les recommandations suivantes :

**Recommandation 3.1/1 — Projet 30/10 – Mise en œuvre optimisée des minimums de séparation longitudinale**

Il est recommandé que les États :

- a) dans le cadre des processus des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, collaborent activement avec les États voisins pour mettre en œuvre le Projet 30/10 – mise en œuvre de séparations longitudinales de 55,5 km (30 NM) ou moins dans l'espace aérien océanique et isolé, et de 19 km (10 NM) ou moins ailleurs ;

Il est recommandé que l'OACI :

- b) par l'intermédiaire des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, élabore des plans d'action régionaux pour la mise en œuvre du Projet 30/10 ;
- c) soutienne la collaboration interrégionale en vue d'une mise en œuvre harmonisée du Projet 30/10 ;
- d) envisage d'autres procédures minimales en matière de niveau de service, présentées dans un cadre, qui seront mises en œuvre dans l'espace aérien océanique et isolé.

<sup>9</sup> Argentine, Aruba, Belize, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, République dominicaine, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

<sup>10</sup> Argentine, Aruba, Belize, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, République dominicaine, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

<sup>11</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte-d'Ivoire, Djibouti, Égypte, équatoriale Guinée, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-unie du Tazanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Togo, Tchad, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

**Recommandation 3.1/2 — Étude de faisabilité de la mise en place d'un programme d'efficacité de la navigation aérienne de l'OACI**

Il est recommandé que l'OACI entreprenne une étude sur la faisabilité de la mise en place d'un programme d'audit de l'efficacité de la navigation aérienne de l'OACI, ou une initiative semblable, en faisant appel à la participation d'États et d'organisations internationales tout au long du processus.

**Recommandation 3.1/3 — Faciliter la mise en œuvre d'opérations basées sur trajectoire**

Il est recommandé que les États :

- a) et les régions accélèrent la mise en œuvre d'instruments d'habilitation d'opérations basées sur trajectoire qui sont considérés comme étant arrivés à maturité et pertinents ;
- b) aident l'OACI à accélérer son programme de travail sur les opérations basées sur trajectoire et leurs instruments d'habilitation notamment l'élaboration d'un plan et d'un échéancier pour leur mise en œuvre ;

Il est recommandé que l'OACI :

- c) élabore et tienne à jour un programme des travaux qui couvre toute la gamme des opérations basées sur trajectoire ;
- d) élaborer des dispositions et des orientations sur la synchronisation automatisée des données de trajectoires air-sol ;
- e) étudie la nécessité de faire évoluer la politique de priorisation des services, à l'appui de la mise en œuvre des opérations basées sur trajectoire.

**Recommandation 3.1/4 — Espace aérien avec libre choix de routes**

Il est recommandé que les États :

- a) collaborent activement avec les États voisins pour mettre en œuvre l'espace aérien avec libre choix de routes ;

Il est recommandé que l'OACI :

- b) envisage le besoin d'élaborer des dispositions et des éléments indicatifs pour appuyer la mise en œuvre harmonisée de l'espace aérien avec libre choix de routes, y compris la mise en œuvre entre frontières et régions de l'espace aérien.

**Recommandation 3.1/5 — Délégation de la responsabilité de la fourniture des services de la circulation aérienne**

Il est recommandé que l'OACI élabore un cadre pour appuyer les États qui envisagent la délégation de la responsabilité de la fourniture des services de la circulation aérienne

**Recommandation 3.1/6 — Assurer l'intégration sûre des activités de transport spatial dans le système de l'espace aérien**

Il est recommandé que l'OACI :

- a) travaille avec les États membres à définir, à compiler et à publier des pratiques optimales, selon que de besoin, relativement à la sécurité et à l'efficacité de la navigation aérienne des aéronefs aux côtés des activités de transport spatial ;
- b) envisage l'élaboration d'éléments indicatifs pour les fournisseurs de services de navigation aérienne portant sur l'intégration des activités de transport spatial, notamment la diffusion des NOTAM, la communication avec les parties prenantes associées à des opérations spécifiques, la gestion des courants de trafic aérien, et le partage de données pour des actualisations en temps réel sur la situation de l'espace aérien, à l'exclusion des données de télémétrie des véhicules de lancement.

**Recommandation 3.1/7 — Vols dans l'espace aérien supérieur**

Il est recommandé que l'OACI :

- a) définisse une vision d'ensemble et un concept global pour les vols dans l'espace aérien supérieur, notamment l'approbation réglementaire, les responsabilités de coordination et la responsabilité, qui seront intégrés dans son programme des travaux pour le prochain triennat ;
- b) élabore des dispositions relatives au transit sûr et efficace des aéronefs dans l'espace aérien contrôlé et la gestion de la séparation dans l'espace aérien supérieur, notamment les procédures de gestion du trafic aérien, la planification des procédures d'exception et les méthodes d'évaluation et de suivi des risques, en particulier pour les descentes non contrôlées.

**Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne****3.2 : Abandon progressif des anciens systèmes***Optimisation et/ou abandon progressif des anciens systèmes*

3.26 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/96, présentée par le Japon, qui souligne la nécessité d'avoir une méthode définie à l'échelle mondiale pour optimiser l'utilisation des anciens systèmes. Conscient des difficultés auxquelles les États sont confrontés et des avantages d'innover dans le système de l'aviation, particulièrement dans le domaine des communications, de la navigation et de la surveillance (CNS), le Comité convient que l'OACI devrait envisager d'inclure l'optimisation de l'utilisation des anciens systèmes dans la feuille de route technologique CNS, en faisant fond sur le concept

Projet de rapport sur le point 3  
de l'ordre du jour

3-10

de réseau opérationnel minimum CNS d'une manière qui soit harmonisée à l'échelle mondiale. Il souligne aussi l'importance d'assurer une harmonisation avec le GANP et de prendre en compte les besoins locaux en matière de résilience des systèmes de navigation aérienne.

3.27 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/41, présentée par les Émirats arabes unis, qui souligne les avantages de systèmes ATM modernes au regard d'anciens systèmes encore en service, et plaide en faveur de l'abandon progressif de ces anciens systèmes afin de renforcer l'efficacité, la sécurité et la durabilité de la navigation aérienne mondiale. Après avoir noté que les dispositions de l'OACI relatives à l'interruption des services et à la planification des mesures d'exception restent applicables, le Comité encourage les États à adopter un plan de mise en œuvre progressive pour faire la transition vers des systèmes ATM modernes. Il convient de la nécessité d'un cadre mondial pour guider l'abandon progressif des anciens systèmes, et d'une plateforme de mise en commun des connaissances pour faciliter l'échange des meilleures pratiques et des enseignements tirés de l'expérience, et rappelle en même temps le rôle important que joue l'OACI dans le soutien à la mise en œuvre.

*Transition vers les services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif et fin de l'utilisation du FPL2012*

3.28 Le Comité examine la note AN-Conf/14-WP/11, présentée par le Secrétariat, qui fait le point sur l'élaboration de dispositions mondiales et d'éléments indicatifs pour soutenir la mise en œuvre facultative des services FF-ICE. La note met en relief les difficultés potentielles associées à une période prolongée d'opérations en mode mixte combinant dispositions relatives au plan de vol de l'OACI, communément appelé le FPL2012, et services FF-ICE, et propose que l'échéance pour la fin de l'utilisation du FPL2012 à l'échelle mondiale soit fixée à 2034. La note de travail propose aussi que les efforts et les ressources des États, du secteur et de l'OACI soient canalisés afin d'accélérer la mise en œuvre harmonisée des services FF-ICE.

3.29 Le Comité passe en revue plusieurs notes qui soutiennent et complètent les mesures proposées dans la note AN-Conf/14-WP/11, à savoir la note AN-Conf/14-WP/71, présentée par les Émirats arabes unis ; la note AN-Conf/14-WP/134, présentée par le Brésil, avec l'appui des États membres de la CLAC<sup>12</sup> ; la note AN-Conf/14-WP/49, présentée par l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) au nom de ses 18 États membres africains<sup>13</sup> ; et la note AN-Conf/14-WP/77, présentée par l'IATA, l'IFALPA, l'IFATCA et l'IBAC.

3.30 Le Comité rappelle également les notes de travail suivantes présentées au titre du point 3.1 de l'ordre du jour, à savoir la note AN-Conf/14-WP/60, présentée par la Hongrie, au nom de l'Union européenne et de ses États membres<sup>14</sup>, les autres États membres de la CEAC<sup>15</sup> et EUROCONTROL, qui porte sur l'établissement d'une date butoir ambitieuse pour la fin de l'utilisation du FPL2012 ; et la

<sup>12</sup> Argentine, Aruba, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

<sup>13</sup> Benin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée Bissau, Guinée équatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, Rwanda, Sénégal, Tchad, Togo.

<sup>14</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

<sup>15</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

note AN-Conf/14-WP/48, présentée par la Chine, l'Indonésie, le Japon, la Nouvelle-Zélande, la République de Corée, Singapour, la Thaïlande, les États-Unis et la CANSO, qui porte sur l'accélération de la mise en œuvre des éléments constitutifs du concept TBO, comme les services FF-ICE et la SWIM, afin d'éviter une période prolongée d'opérations en mode mixte.

3.31 Le Comité réaffirme les avantages importants qu'apportera une mise en œuvre des services FF-ICE à l'échelle mondiale et soutient largement qu'il est nécessaire de réduire au minimum la durée de l'exploitation en mode mixte. Il admet que dans le cas où la période d'exploitation en mode mixte se prolongerait, il faudrait prévoir des ressources supplémentaires pour gérer la complexité des deux systèmes de traitement de plans de vol, ce qui ralentirait l'adoption des services FF-ICE et annulerait les avantages escomptés. Par conséquent, le Comité convient qu'il faut fixer une échéance mondiale pour la fin des opérations en mode mixte. Il est convenu par ailleurs que les efforts de l'OACI devraient être axés sur l'élaboration des dispositions et orientations nécessaires pour faciliter la fin de l'utilisation du FPL2012 à l'échelle mondiale.

3.32 Le Comité souligne l'importance d'une approche inclusive et coordonnée aux niveaux national et régional pour la planification de la transition vers les services FF-ICE, ainsi que le rôle essentiel que les PIRG seront appelés à jouer dans le cadre de ce processus. Il insiste également sur le fait que les États doivent collaborer en mettant en commun leurs expériences et leurs ressources, et que l'OACI doit fournir des orientations et du soutien. De plus, le Comité est conscient des avantages que procurera l'établissement, selon que de besoin, de groupes de réflexion régionaux, qui seront chargés de coordonner et de suivre la planification et la mise en œuvre des services FF-ICE et de fournir le soutien nécessaire tout au long de la période de transition.

3.33 S'agissant de l'échéance mondiale pour la fin de l'utilisation du FPL2012, le Comité se déclare tout à fait favorable à l'idée de retenir l'année 2034, sachant qu'il faudra du temps pour que les États et le secteur se préparent à la mise en œuvre et pour que l'OACI actualise les dispositions et les orientations pertinentes. Il convient ensuite, après avoir rappelé l'initiative « Aucun pays laissé de côté », que l'OACI devrait évaluer périodiquement l'état de préparation de la communauté ATM mondiale, en rendre compte, et prendre en considération cet aspect au moment de déterminer les dates d'application des propositions visant à amender les dispositions de l'OACI en ce qui concerne la fin de l'utilisation du FPL2012.

3.34 Il est pris acte des notes d'information fournies par les Pays-Bas (AN-Conf/14-WP/158 et AN-Conf/14-WP/159).

3.35 À l'issue de ses délibérations, le Comité approuve les recommandations suivantes :

**Recommandation 3.2/1 — Abandon progressif et/ou optimisation de l'utilisation des anciens systèmes**

Il est recommandé que les États :

- a) adoptent un plan de mise en œuvre progressive pour faire la transition vers des systèmes modernes de communication, de navigation et de surveillance ainsi que de gestion du trafic aérien, tout en assurant la mise à disposition d'un réseau opérationnel minimum pour la fourniture de services de navigation aérienne résilients ;

Il est recommandé que l'OACI :

- b) élabore un cadre mondial pour guider les États membres dans l'abandon progressif et/ou l'optimisation de l'utilisation des anciens systèmes, assurant ainsi cohérence et interopérabilité ;
- c) envisage d'inclure une méthode pour optimiser l'utilisation des anciens systèmes dans la feuille de route technologique concernant les communications, la navigation et la surveillance (CNS), en faisant fond sur le concept de réseau opérationnel minimum CNS d'une manière qui soit harmonisée à l'échelle mondiale ;
- d) crée une plateforme de mise en commun des connaissances permettant aux États membres d'échanger sur leurs expériences, leurs défis et les meilleures pratiques en matière de transition entre anciens systèmes et technologies modernes de gestion du trafic aérien.

**Recommandation 3.2/2 — Transition vers les services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif et fin de l'utilisation du plan de vol 2012 de l'OACI d'ici 2034**

Il est recommandé que les États :

- a) en ce qui concerne la fin de l'utilisation du plan de vol 2012 de l'OACI à l'échelle mondiale d'ici 2034, commencent à élaborer, avec les parties concernées du secteur, un plan national de transition vers les services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif ;
- b) tiennent compte dans leur plan national de navigation aérienne de la mise en œuvre d'une série minimale et facultative de services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif ;
- c) mettent en commun leurs expériences et leurs ressources respectives pour faciliter la mise en œuvre des services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif ;
- d) en ce qui concerne les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, envisagent d'établir des groupes de réflexion régionaux chargés de coordonner la planification et la mise en œuvre des services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif et de fournir le soutien nécessaire tout au long de la période de transition ;
- e) appuient les travaux de leurs groupes régionaux de planification et de mise en œuvre respectifs et de leurs sous-groupes relatifs à l'élaboration d'un plan régional de transition vers les services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif, et qu'ils y contribuent, étant donné que l'utilisation du plan de vol 2012 de l'OACI à l'échelle mondiale prendra fin d'ici 2034 ;

Il est recommandé que l'OACI :

- f) modifie les dispositions et les éléments indicatifs pertinents de l'OACI pour faciliter la fin de l'utilisation du plan de vol de l'OACI et des messages des services de la circulation aérienne correspondants à l'échelle mondiale d'ici 2034 ;
- g) par l'entremise des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, fournisse des orientations et du soutien pour l'élaboration de plans régionaux de transition vers les services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif, afin de faciliter la fin de l'utilisation du plan de vol 2012 de l'OACI à l'échelle mondiale d'ici 2034 ;
- h) soutienne la collaboration interrégionale pour la mise en œuvre harmonisée des services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif et la transition vers ces services ;
- i) suive et soutienne l'avancement de la mise en œuvre des services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif et de l'élaboration des plans nationaux de transition ;
- j) évalue périodiquement l'état de préparation de la communauté mondiale de gestion du trafic aérien en ce qui concerne la fin de l'utilisation du plan de vol 2012 de l'OACI à l'échelle mondiale d'ici 2034, et en rende compte.

### **Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne**

#### **3.3 : Huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP)**

##### *Évolution du Plan mondial de navigation aérienne*

3.36 La note AN-Conf/14-WP/12, présentée par le Secrétariat, formule des propositions pour une série de mises à jour majeures des niveaux stratégique et technique de la septième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), qui seront ensuite présentées, en tant que huitième édition, à la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI pour approbation. Le Comité approuve, en principe, les mises à jour proposées au niveau stratégique mondial. Il s'agit principalement de l'ajout de deux défis et possibilités pour tenir compte des domaines prioritaires de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée, d'une nouvelle approche en ce qui concerne les nouveaux acteurs et l'intelligence artificielle, de la mise en correspondance des niveaux stratégique et technique, ainsi que de la mise à jour apportée aux ambitions en matière de performance et à la feuille de route conceptuelle.

3.37 En ce qui concerne les mises à jour proposées au niveau technique mondial, le Comité approuve, en principe la mise à jour du domaine clé de performance « environnement » et du domaine d'intervention « résilience » du cadre de performance du GANP. Il convient aussi que la manière dont certaines mesures environnementales sont mentionnées dans les objectifs de performance devrait être revue par le(s) groupe(s) d'experts compétent(s). Il note que les technologies les plus récentes du secteur ont été prises en considération dans le cadre ASBU. Il constate en outre qu'il est nécessaire pour l'OACI de poursuivre la mise à jour du niveau technique mondial, sur la base des modifications apportées au niveau stratégique, comme cela a été souligné dans la note AN-Conf/14-WP/132, présentée par l'Arabie saoudite, et dans la note AN-Conf/14-WP/152, présentée par la République de Corée. Compte tenu de l'importance

de la gestion de la performance et de l'intégration de nouveaux concepts, le Comité convient que l'OACI rationalise le cadre de performance en tenant compte des besoins régionaux, actualise le lien entre le cadre ASBU et le cadre de performance, y compris les domaines environnement et résilience, élabore des éléments indicatifs et adopte des cas d'utilisation validés pour soutenir le déploiement et la mise en œuvre de nouveaux concepts. Pour faciliter cette tâche, il prie instamment tous les États membres qui ont l'expérience de nouveaux concepts de partager celle-ci avec d'autres États par l'intermédiaire de l'OACI.

3.38 Afin de mieux comprendre la structure du GANP, son contexte, et de mieux retracer les changements qui y ont été apportés entre ses différentes éditions, le Comité convient qu'il est nécessaire de mettre au point des stratégies de communication efficaces.

3.39 Il prend note des préoccupations exprimées dans la note AN-Conf/14-WP/152 concernant le développement du système électronique de gestion des plans régionaux de navigation aérienne (ANP), s'agissant de l'actualité et de la transparence des révisions ainsi que de l'historique du processus de révision. Il convient qu'il est nécessaire d'établir des procédures de révision et des méthodes de présentation claires, tout en préservant les fonctions initiales des ANP et en tenant compte des difficultés liées à l'utilisation exclusive de ressources en ligne comme documents de référence fiables. L'OACI devrait associer toutes les parties prenantes concernées à ce processus d'élaboration et de lancement.

3.40 Les notes AN-Conf/14-WP/33, révision n° 1 et AN-Conf/14-WP/64, révision n° 1, présentées par l'Iran (République islamique d'), abordent les difficultés concernant les sanctions imposées à l'aviation civile, qui limitent l'Iran dans le développement de son système de navigation aérienne conformément aux dispositions de l'OACI et au GANP. Le Comité note que la question des sanctions ne se limite pas à la navigation aérienne et qu'elle a été soulevée lors de précédentes assemblées de l'OACI par plusieurs États, dont l'Iran. Il note aussi que les incidences des sanctions sur l'aviation civile et la planification de meilleurs services de navigation aérienne dépasse le mandat du ou des groupes d'experts de l'OACI. Il souligne que la question des sanctions n'entre pas dans le cadre de la Conférence et rappelle que la Commission économique, à la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, a admis que les questions relatives aux sanctions sont complexes, de nature politique et sensibles, et qu'il a été décidé que ces questions seraient portées à l'attention du Président du Conseil, dont les « bons offices » avaient déjà été sollicités sur ces questions par le passé.

#### *Mise en œuvre du Plan mondial de navigation aérienne*

3.41 Le Comité appuie les notes AN-Conf/14-WP/84 et AN-Conf/14-WP/87, présentées par la CAFAC au nom de 54 États membres<sup>16</sup>, qui traitent de la mise en œuvre fragmentée et non uniforme du GANP. Dans la note AN-Conf/14-WP/84, il est souligné qu'il est nécessaire de surmonter les difficultés qui entravent la mise en œuvre d'améliorations au service de l'efficacité de la navigation aérienne afin de contribuer efficacement à la réalisation de l'objectif LTAG de l'OACI de réduction à zéro des émissions nettes de CO<sub>2</sub> d'ici à 2050. Il s'agit en effet d'un domaine prioritaire qu'il convient de refléter dans la huitième édition du GANP, comme cela est proposé dans la note AN-Conf/14-WP/12. Pour surmonter ces difficultés, le Comité encourage les États à tirer parti des sources de financement disponibles et à adopter des mécanismes rentables et abordables pour combler les lacunes en matière d'infrastructures et accélérer

<sup>16</sup> Afrique du Sud, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Maurice, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan du Sud, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

les progrès. Il prie aussi instamment l'OACI d'intégrer les politiques et directives nécessaires, de faciliter la mise en commun de ressources et de promouvoir l'application uniforme des cadres réglementaires et leur reconnaissance mutuelle.

3.42 La note AN-Conf/14-WP/87 recense des difficultés supplémentaires, qui entravent la mise en œuvre réussie des stratégies décrites dans le GANP pour parvenir à un système de navigation aérienne interopérable et transparent à l'échelle mondiale. Le Comité note que l'OACI devrait continuer de soutenir tous les États membres par le biais des mécanismes existants, y compris les plans régionaux et leurs programmes associés, en fournissant une formation accrue visant à développer la capacité d'améliorer la mise en œuvre du GANP. Il est aussi constaté que des ateliers, menés en partenariat avec des organisations internationales, resteront un pilier pour éduquer les décideurs politiques sur l'importance de la mise en œuvre du GANP. Il en va de même pour la mobilisation de fonds en vue de stratégies opportunes de mise en œuvre du GANP, par exemple les blocs constitutifs de base, le développement des infrastructures et l'assistance continue aux États dans l'élaboration de leurs plans nationaux de navigation aérienne afin de les harmoniser avec les plans régionaux du même type.

3.43 Dans la note AN-CONF/14-WP/117, présentée par l'ITF, il est souligné qu'il est nécessaire d'élaborer des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et des éléments indicatifs relatifs à la formation des spécialistes de la circulation aérienne. Le Comité constate que la formation est un aspect important de la mise en œuvre des améliorations de la navigation aérienne, mais il se dit préoccupé par le fait qu'il est prématuré d'élaborer des PANS et des éléments indicatifs relatifs à une nouvelle grande catégorie de professionnels qui englobe nombre de rôles uniques et de besoins de formation. Il note toutefois que certains des rôles des spécialistes de la circulation aérienne sont déjà abordés dans les dispositions des PANS.

3.44 Il est pris acte des notes d'information fournies par le Brésil (AN-Conf/14-WP/193), la Chine (AN-Conf/14-WP/179), l'Arabie saoudite (AN-Conf/14-WP/194 et AN-Conf/14-WP/195), et par l'Uruguay et 19 États membres<sup>17</sup> de la région CLAC (AN-Conf/14-WP/155).

3.45 À l'issue de ses délibérations, le Comité convient des recommandations suivantes :

**Recommandation 3.3/1 — Mise à jour du niveau stratégique mondial de la septième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750)**

Il est recommandé que les États :

- a) approuvent en principe l'ajout de deux défis et possibilités pour reconnaître les domaines prioritaires de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée, l'approche à l'égard des nouveaux acteurs et de l'intelligence artificielle, et la méthode de mise en correspondance des niveaux stratégique et technique dans le projet de huitième édition du GANP à présenter à la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée pour approbation ;
- b) approuvent en principe la mise à jour proposée des objectifs de performance et de la feuille de route conceptuelle ;

---

<sup>17</sup> Argentine, Aruba, Belize, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Venezuela (République bolivarienne du).

Il est recommandé que l'OACI :

- c) prenne en considération la contribution de la Conférence et d'autres contributions apportées par les États, les organisations internationales et d'autres parties prenantes afin d'achever la mise au point de la huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne, pour approbation ultérieure à la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

**Recommandation 3.3/2 — Mise à jour du niveau technique mondial de la septième édition du Plan mondial de navigation aérienne et de ses niveaux régional et national**

Il est recommandé que les États :

- a) approuvent en principe la mise à jour du domaine clé de performance « environnement » et la correspondance qu'il établit entre le GANP et d'autres initiatives de l'OACI sur l'environnement, en prenant note des travaux en cours du Comité de la protection de l'environnement en aviation sur les paramètres de surveillance et de notification pour l'objectif ambitieux à long terme 2050, qui couvrent toutes les réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur ;
- b) approuvent en principe le domaine prioritaire « résilience » ;
- c) utilisent, en collaboration avec les bureaux régionaux, le système électronique de gestion des plans régionaux de navigation aérienne, lorsqu'il sera disponible ;
- d) prennent en considération le modèle de plan national de navigation aérienne, lorsqu'il est disponible ;

Il est recommandé que l'OACI :

- e) mette à jour l'évaluation des performances du cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation avec les nouveaux objectifs concernant le domaine clé de performance « environnement » et le domaine prioritaire « résilience » ;
- f) poursuive la mise à jour du cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation et tienne compte des deux défis et possibilités supplémentaires proposés pour reconnaître les domaines prioritaires de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée, pour la huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne qui sera présentée pour approbation à la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
- g) fournisse un plan de lancement du système électronique de gestion des plans régionaux de navigation aérienne et du modèle de plan national de navigation aérienne ;
- h) prenne en considération la contribution de la Conférence et poursuive l'élaboration de la huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne en collaboration avec les États, les organisations internationales et d'autres parties prenantes, pour approbation ultérieure à la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée.