



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 23 : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et Plan mondial de navigation aérienne

DÉLAIS APPROPRIÉS POUR L'ÉLABORATION D'UNE MÉTHODE DE PLANIFICATION ET LA MISE EN ŒUVRE DES EXIGENCES TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELLES PRÉVUES DANS LES PLANS DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par la République du Pérou et appuyée par les États membres de la CLAC²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail examine les difficultés rencontrées par le Pérou pour aligner son plan national de navigation aérienne sur le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), compte tenu du fait que son plan est basé sur la 6^e édition du GANP, alors que l'OACI a déjà approuvé la 7^e édition et que la présente session de l'Assemblée examinera l'adoption de la 8^e édition.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- appuyer la proposition formulée dans la présente note visant à prolonger les délais prévus pour l'actualisation des plans nationaux afin de permettre une mise en œuvre efficace, harmonisée et interopérable des éléments de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), en coordination avec la communauté aéronautique de l'État et le secteur de l'aviation aux niveaux national et international ;
- demander à l'OACI de redoubler d'efforts pour publier la documentation relative au GANP dans les six langues officielles de l'OACI.

<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>	La mise en œuvre de nouvelles technologies ou d'améliorations dans le domaine de la navigation aérienne a des incidences financières importantes pour les gouvernements sur les plans du personnel, de la formation, des manuels, des procédures, etc.
<i>Références :</i>	Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> Annexe 10 — <i>Télécommunications aéronautiques</i> Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2019)</i> Doc 10115, <i>Rapport de la treizième Conférence de navigation aérienne</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> AN-Conf/14-WP/12, <i>Huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP)</i>

¹ Version espagnole fournie par le Pérou.

² Belize, Bolivie (État plurinational de), Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, République dominicaine et Uruguay.

1. INTRODUCTION

1.1 Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) a considérablement évolué depuis ses premières versions, en particulier après le passage du *Plan de navigation aérienne — Régions Caraïbes et Amérique du Sud* (Doc 8733) à une approche modulaire fondée sur des mises à niveau par blocs (ASBU). La 6^e édition du GANP a jeté les bases du cadre ASBU. Toutefois, la 7^e édition, adoptée en 2019, a introduit une structure davantage axée sur les performances, qui intègre des améliorations technologiques telles que la SWIM et la gestion flexible de l'espace aérien et qui renforce l'alignement sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde.

1.2 À sa 39^e session, l'Assemblée de l'OACI est convenue d'étendre le cycle de vie du GANP en procédant à des actualisations mineures tous les trois ans et à des actualisations majeures tous les six ans, selon le cas, afin d'en assurer la stabilité.

1.3 Le projet de 8^e édition, qui sera examiné par l'Assemblée à sa 42^e session, propose de mettre davantage l'accent sur la résilience opérationnelle, la transformation numérique de la gestion du trafic aérien et l'alignement sur les objectifs de développement durable, notamment par l'introduction de nouveaux indicateurs. Ces actualisations constantes sont difficiles à suivre pour des États comme le Pérou, qui doivent adapter leurs plans nationaux dans des délais de plus en plus courts et qui disposent d'une capacité limitée pour mener à bien toutes les activités correspondantes tous les trois ans.

1.4 Le GANP fournit un cadre stratégique et technique pour guider les États dans l'évolution de leurs systèmes de navigation aérienne. Les actualisations régulières du GANP visent à intégrer les innovations technologiques et à répondre à l'évolution du trafic aérien mondial. Des États tels que le Pérou sont toutefois confrontés à des défis institutionnels et techniques qui freinent la mise à jour et la mise en œuvre en temps opportun des nouvelles versions du GANP, ce qui entraîne un retard par rapport aux objectifs mondiaux.

2. ANALYSE

2.1 Considérations relatives à la fréquence des modifications : GANP, plan régional et plan national

2.1.1 Le Pérou a publié son plan national de navigation aérienne en 2018, lequel était basé sur la 6^e édition du GANP. Il avait prévu de le mettre à jour en 2025 afin d'y intégrer les lignes directrices de la 7^e édition. Cependant, au moment de sa publication, il sera déjà obsolète par rapport à la 8^e édition.

2.1.2 Alors que la 7^e édition du GANP, qui comportait des mises à jour mineures, a été présentée à la 41^e session de l'Assemblée, la 8^e édition introduit de nouvelles métriques environnementales liées à l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) et à la sécurité, ainsi que de nouvelles considérations en matière de résilience. En outre, le cadre de performance du GANP a été amélioré afin de faciliter sa mise en œuvre. Ces changements ne sauraient être considérés comme mineurs.

2.1.3 En raison de la fréquence des mises à jour du GANP (2013, 2016, 2019 et la nouvelle édition de cette année), le Pérou peine à respecter le cycle d'examen national, qui dure généralement de quatre à six ans, compte tenu des procédures administratives, de la consultation des parties prenantes et de la coordination avec les fournisseurs de services de navigation aérienne.

2.2 Aspects de la mise en œuvre du plan national de navigation aérienne

2.2.1 Autre aspect important : le manque de ressources humaines possédant les connaissances et les compétences requises en matière de navigation aérienne. Le personnel de l'AAC chargé de la mise en œuvre du plan national de navigation aérienne ne s'y consacre pas à plein temps, car il exerce également d'autres fonctions.

2.2.2 Une fois la planification terminée, le personnel mène des activités de diffusion et prépare divers documents pour soutenir la mise en œuvre. Leurs fonctions couvrent plusieurs domaines, notamment les nouvelles technologies, les méthodes de gestion de projet et l'utilisation d'indicateurs. Dans bien des cas, ils dirigent également des groupes de contact afin d'assurer une mise en œuvre sûre, harmonisée et interopérable, en collaboration avec les ANSP et le secteur dans son ensemble.

2.2.3 Chaque nouvelle version du GANP nécessite un examen de divers aspects des plans régionaux, nationaux et institutionnels, notamment :

- a) *La phase de planification* : lorsqu'une nouvelle édition du GANP est adoptée, elle est diffusée à tous les États membres dans leurs langues respectives, accompagnée de la justification appropriée pour chaque modification. Ensuite, les bureaux régionaux organisent des ateliers pour faire connaître les changements apportés et s'assurer que ceux-ci sont bien compris par les autorités désignées de chaque État, qui à leur tour transmettent l'information à leurs AAC, aux fournisseurs de services de navigation aérienne, aux exploitants aériens et à l'ensemble de la communauté de l'aviation. Une fois ce travail accompli, il incombe à la communauté aéronautique de chaque État de modifier en collaboration les plans nationaux, le cas échéant.
- b) *La phase de mise en œuvre* : l'objectif de cette phase est la mise en œuvre des modules ASBU pertinents. Chaque nouveau bloc ASBU nécessite une révision des plans régionaux, nationaux et institutionnels, notamment :
 - 1) la diffusion des plans d'actualisation ;
 - 2) l'acquisition de systèmes CNS/ATM ;
 - 3) la formation technique spécialisée ;
 - 4) l'élaboration de procédures et de manuels ;
 - 5) l'ajustement réglementaire et opérationnel ;
 - 6) l'examen des lettres d'entente.

2.2.4 Le GANP et l'OACI cherchent à garantir l'interopérabilité des technologies de communication, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) aux fins de la gestion du trafic aérien. Les mises à jour fréquentes du GANP empêchent toutefois les États et les régions d'adapter leurs plans de navigation aérienne et d'assurer une mise en œuvre harmonisée et interopérable, ce qui va à l'encontre des principes fondamentaux du Plan mondial de navigation aérienne et de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

2.3 **Accès équitable à l'information pour tous les États — langues d'information**

2.3.1 Lors de sessions précédentes de l'Assemblée, certains États, par exemple l'Arabie saoudite au nom des États membres de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC) dans la note A41-WP/148, ont souligné qu'il était primordial que les mises à jour du GANP soient accompagnées d'éléments indicatifs et d'études de cas permettant une planification adéquate et, en particulier, garantissant une mise en œuvre appropriée aux niveaux régional et national.

2.3.2 Il importe de noter que, même aujourd'hui, une grande partie des informations figurant sur le site web du GANP n'est publiée qu'en anglais. Cela crée des difficultés pour les pays non anglophones, en particulier en ce qui concerne les nouvelles technologies ainsi que les nouveaux termes, concepts et définitions.

3. **CONCLUSION**

3.1 L'Assemblée est invitée à examiner la possibilité de prolonger les délais prévus pour l'actualisation du GANP afin de laisser à l'OACI et à ses organes compétents suffisamment de temps pour préparer la documentation essentielle dans toutes les langues officielles de l'OACI. Cela permettrait aux bureaux régionaux de diffuser efficacement les documents aux États, qui pourraient alors intégrer le GANP dans leur planification nationale en collaboration avec la communauté aéronautique, garantissant ainsi une mise en œuvre appropriée.

— FIN —