



A42-WP/695

P/58

29/9/25

Révision n°1

30/9/25

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

PARTIE « GÉNÉRALITÉS » ET POINT 23 DE L'ORDRE DU JOUR DU RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE

(Présenté par le Président de la Commission technique)

RÉVISION N°1

Le texte du rapport de la Commission technique ci-joint concernant la partie « Généralités » et le point 23 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. Il est recommandé à la Plénière d'adopter la résolution 23/1.

Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier du rapport, après en avoir retiré la page de couverture

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE À L'ASSEMBLÉE

Généralités

1. La Commission technique a tenu ~~quatre~~ **cinq** séances entre le 25 et le ~~26~~**29** septembre 2025.
2. M. Declan Fitzpatrick (Irlande) a été élu président à la deuxième séance plénière de l'Assemblée. À sa première séance, la Commission a élu M. Luiz Ricardo de Souza Nascimento (Brésil) premier vice-président, sur proposition de la République dominicaine appuyée par la Côte d'Ivoire et l'Inde. Sur proposition de l'Australie appuyée par le Cameroun et le Kazakhstan, elle a élu Mme Toska Sem (Namibie) deuxième vice-présidente. Sur proposition de Malte appuyée par le Bangladesh et le Venezuela, elle a élu M. Xuan Miao (Chine) troisième vice-président.
3. Les représentants de quelque 192 États contractants et de 58 délégations ayant qualité d'observateur ont assisté à une ou à plusieurs séances de la Commission.
4. La Secrétaire de la Commission était Mme M. Merkle, Directrice de la navigation aérienne. M. P. Luciani, Directeur adjoint, Navigation aérienne et sécurité de l'aviation (ANS) et M. S. da Silva, Directeur adjoint par intérim, Surveillance, analyse et coordination (MAC) ont rempli les fonctions de secrétaires adjoints. M. M. de Leon et Mme A. Guiang ont prêté leur concours à la Commission, de même que :
 - M. Y. Fattah, Chef, Priorités multidisciplinaires (MP)
 - Mme D. Flanagan, Chef du Groupe de la coopération régionale en matière de sécurité (RSCU)
 - Mme E. Gnehm, Chef de la Section de la gestion de la sécurité (SM)
 - M. J. Guévin, Chef du Groupe de soutien de la supervision (OSU)
 - M. L. Jónasson, Chef, Communications, navigation, surveillance et gestion du spectre de fréquences (CNSS) et Chef par intérim, Systèmes interopérables à l'échelle mondiale (GIS)
 - Mme J. Jordaan, Chef de la Section de médecine aéronautique (MED)
 - Mme C. Kim, Chef par intérim de la Section de gestion du trafic aérien (ATM)
 - Mme C. Knowles, Chef de la Section de la sécurité de l'exploitation (OPS)
 - M. F. Malaud, Chef de la Section des Systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS)
 - Mme L. McGuigan, Chef par intérim de la Section de la sécurité du fret (CSS)
 - M. M. Merens, Chef de la Section de la coordination et de la planification du soutien à la mise en œuvre (ISPC)
 - M. J. Nie, Chef de la Section des audits de supervision de la sécurité et de la navigation aérienne (OAS)
 - M. T. Thormodsson, Chef de la Section des enquêtes sur les accidents (AIG)
 - M. Y. Wang, Chef de la Section de l'exploitation et de l'infrastructure des aéroports (AOI)

Ordre du jour et organisation des travaux

5. Les points ci-après de l'ordre du jour ont été examinés par la Commission :
- Point 23 : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et Plan mondial de navigation aérienne
- Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne
- Point 25 : Autres questions à examiner par la Commission technique
6. Une liste des documents et notes de travail en lien avec les travaux de la Commission, par point de l'ordre du jour, est annexée au présent rapport.
7. Les décisions prises par la Commission sur chacun des points sont présentées séparément dans les paragraphes qui suivent. Les textes sont classés dans l'ordre numérique des points de l'ordre du jour examinés par la Commission.

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

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

23.1 La Commission a examiné la note A42-WP/17, présentée par le Conseil de l'OACI, dans laquelle il était proposé que l'édition 2026-2028 (cinquième édition) du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) soit approuvée par l'Assemblée. La version révisée du GASP énonce la stratégie mondiale de l'OACI visant à améliorer de façon continue la sécurité de l'aviation et constitue le document directeur de planification sur la base duquel les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation sont élaborés et mis en œuvre. La Commission a recommandé que l'Assemblée approuve l'édition 2026-2028 du GASP.

23.2 La Commission a examiné la note A42-WP/137, présentée par la République de Corée, et la note A42-WP/175, présentée par la République de Singapour avec le parrainage de la Nouvelle-Zélande, des Philippines, de la Fondation pour la sécurité des vols, du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), qui portaient sur l'édition 2026-2028 du GASP. La Commission est convenue que l'OACI devait fournir l'appui nécessaire permettant aux États membres d'élaborer et de mettre en œuvre leurs plans nationaux de sécurité de l'aviation, conformément à la dernière édition du GASP. Elle est aussi convenue que l'OACI devrait, par l'intermédiaire de groupes d'experts compétents, envisager d'inclure, dans les prochaines éditions du GASP et/ou documents connexes, des mécanismes visant à améliorer la planification de la sécurité axée sur les données par la détection de risques de sécurité opérationnelle à l'échelle mondiale ainsi que de risques de sécurité opérationnelle associés au climat, dont les phénomènes météorologiques d'envergure et en évolution ainsi que des facteurs environnementaux connexes.

23.3 La Commission a pris acte des notes d'information présentées par la République populaire de Chine (A42-WP/603) et par le Royaume d'Arabie saoudite (A42-WP/92, révision n° 1).

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

23.4 La Commission a examiné la note A42-WP/31, présentée par le Conseil de l'OACI, dans laquelle ce dernier demandait que soit approuvée une actualisation majeure du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750, huitième édition), et avançait des perspectives d'évolution pour la neuvième édition. La huitième édition du GANP, accessible via le portail du GANP (<https://www4.icao.int/ganportal>), rend compte des priorités mondiales exposées par l'Assemblée à sa 41^e session et dans le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI. Elle comprend une version actualisée de la stratégie du GANP, des orientations sur l'adoption d'une approche fondée sur les performances visant à optimiser l'affectation des ressources, une mise à jour du cadre de performance du GANP sur l'environnement et la résilience, une mise à jour du cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), et la mise en correspondance du cadre ASBU et de la feuille de route conceptuelle, de sorte à mieux mettre en évidence le lien entre les niveaux stratégique et technique du GANP, comme demandé à la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) et à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI.

23.5 La Commission a examiné la note A42-WP/192, présentée par le Royaume de Thaïlande et cosignée par Singapour, avec le parrainage des États-Unis, dans laquelle étaient mis en évidence les problèmes de stabilité et de structure du cadre ASBU qui en empêchent la mise en œuvre, et il était proposé, pour y remédier, de rationaliser le cadre ASBU et d'instaurer une « démarche minimale » pour sa mise en œuvre. En outre, les auteurs de la note soulignaient la faible adoption d'une approche axée sur les performances et proposaient que les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) aident les États et les régions à rendre compte de manière globale et harmonisée des résultats qu'ils auraient obtenus.

23.6 La Commission a examiné la note A42-WP/202, présentée par la Chine et Singapour, avec le parrainage de la République dominicaine, à propos de la prise en compte à l'échelle des régions de l'OACI des initiatives d'amélioration des opérations. Consciente du fait que les régions ont des priorités différentes et mettent en œuvre le GANP plus ou moins vite en fonction de leurs besoins et de leurs difficultés propres, la Commission a mesuré la nécessité d'assurer une prise en compte efficace au niveau régional de la mise en œuvre d'initiatives qui favorisent un système de navigation aérienne intégré, harmonisé, homogène, et interopérable à l'échelle mondiale.

23.7 La Commission a examiné la note A42-WP/432, présentée par la République du Pérou et appuyée par les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)¹, qui mettait en évidence les difficultés rencontrées dans la mise en conformité du plan national de navigation aérienne avec le GANP. Il y était proposé de prolonger le cycle d'actualisation du GANP afin de laisser aux États suffisamment de temps pour mettre à jour leurs plans nationaux respectifs et de permettre une mise en œuvre efficace, harmonisée et interopérable des éléments de l'ASBU, en coordination avec la communauté aéronautique des États en question. Il était aussi demandé que l'OACI redouble d'efforts pour publier la documentation relative au GANP dans les six langues officielles de l'OACI.

23.8 La Commission a recommandé que l'Assemblée approuve la huitième édition du GANP. Compte tenu des difficultés et des propositions énoncés dans les notes A42-WP/192, A42-WP/202 et A42-WP/432, elle a souscrit aux perspectives d'évolution proposées pour la neuvième édition du GANP et est convenue que l'OACI devait élaborer et diffuser des orientations relatives à ce que pourrait être une démarche minimale pour la mise en œuvre et qui proposerait aux États des étapes claires et concrètes assorties de délais. La Commission est convenue par ailleurs que l'OACI devait faciliter l'application des orientations fournies dans le cadre du GANP pour rendre compte, de manière transparente, globale et harmonisée, des résultats obtenus. En outre, elle est convenue que l'OACI devait élaborer des orientations pour la prise en compte des initiatives entre les régions, notamment une stratégie visant à définir un ensemble minimum d'initiatives relatives au GANP qui seront mises en œuvre à l'échelle mondiale, assorties de délais, ainsi qu'une stratégie permettant aux régions voisines de définir entre elles une série d'initiatives conjointes relatives au GANP et les échéanciers de mise en œuvre. La Commission s'est dite favorable à la proposition consistant à étendre la durée du cycle d'actualisation du GANP à six ans, et à se concentrer sur l'aide à apporter aux États pour mettre en œuvre le GANP et élaborer un plan national. En outre, elle a rappelé que la Conférence AN-Conf/13 s'était penchée sur la question de la traduction du GANP et que « l'OACI avait mis à disposition le niveau stratégique mondial du GANP ([version] imprimable) dans les six langues de l'OACI » (conformément à la recommandation 1.1/1 de la Conférence AN-Conf/13). En outre, il a été noté qu'à sa 41^e session, l'Assemblée de l'OACI avait saisi le

¹ Belize, Bolivie (État plurinational de), Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, République dominicaine et Uruguay.

Conseil d'une proposition semblable et celui-ci avait mesuré l'importance de traduire le GANP au complet, en tenant compte des priorités existantes et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

23.9 La Commission a examiné la note A42-WP/209, présentée par la République fédérative du Brésil, qui attirait l'attention sur les effets que la sûreté, la facilitation et d'autres processus préalables à l'embarquement peuvent avoir sur l'efficacité des vols. Il y était proposé que l'OACI harmonise les principes relatifs à l'efficacité dans le GANP, le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASep) et d'autres programmes, au moyen d'une étude approfondie visant à repérer les éléments des procédures préalables à l'embarquement qui ont la plus grande incidence sur l'efficacité, et qu'elle mette au point des indicateurs de performance clés (KPI) connexes pour établir des liens mutuels entre les plans mondiaux. Il y était aussi proposé que l'OACI élabore des supports et des outils techniques pour aider les États à recueillir, à analyser et à communiquer des indicateurs d'efficacité avant l'embarquement. En outre, les États étaient encouragés à promouvoir la mise en commun volontaire de ces indicateurs. La Commission a mesuré l'importance d'accroître l'harmonisation entre le GANP, le GASP et le GASep, et est convenue de renvoyer la proposition aux groupes d'experts compétents en vue d'un examen et d'une évaluation plus approfondis, en tenant dûment compte des priorités existantes et des ressources disponibles.

23.10 La Commission a examiné la note A42-WP/341, présentée par Singapour, les Émirats arabes unis, le Conseil international des aéroports (ACI), l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) et le Conseil international de coordination des associations des industries aérospatiales (IFATSEA), dans laquelle était présenté le concept d'opérations (CONOPS) du système complet de trafic aérien (CATS), élaboré au sein du secteur. La Commission a encouragé la soumission de propositions, aux groupes d'experts compétents, afin d'envisager d'inclure ledit concept et les mesures stratégiques s'y rapportant dans les révisions futures du *Concept opérationnel d'ATM mondiale (GATMOC)* (Doc 9854), du GANP et d'autres initiatives, telles que la mobilité aérienne avancée (AAM) et l'exploitation de l'espace aérien supérieur.

23.11 La Commission a examiné la note A42-WP/527, présentée par la République islamique d'Iran, qui rendait compte des difficultés liées aux sanctions sur l'aviation civile et leurs effets sur la capacité de l'Iran à développer son système de navigation aérienne conformément aux dispositions de l'OACI et au GANP. Elle a noté que les sanctions ne se limitaient pas à la navigation aérienne et que la question avait été soulevée lors de précédentes assemblées de l'OACI par plusieurs États, dont l'Iran. Elle a aussi noté que la question des incidences des sanctions sur l'aviation civile, y compris sur la planification de meilleurs services de navigation aérienne, sortait du cadre du GANP et dépassait le mandat du ou des groupes d'experts de l'OACI. La Commission a souligné que la question des sanctions sortait de son cadre de compétences et elle a rappelé que la Commission économique, à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, avait admis que les questions relatives aux sanctions étaient complexes, de nature politique et sensibles, et qu'il avait alors été décidé que ces dernières seraient portées à l'attention du Président du Conseil, dont les bons offices avaient déjà été sollicités à ce sujet par le passé.

23.12 La Commission a pris acte des notes d'information présentées par l'État plurinational de Bolivie (A42-WP/345), la République populaire de Chine (A42-WP/589, A42-WP/594, A42-WP/595, A42-WP/596 et A42-WP/607), le Japon (A42-WP/543), le Royaume d'Arabie saoudite (A42-WP/537),

l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)² (A42-WP/378), la CANSO (A42-WP/522 et A42-WP/529) et l'Association du transport aérien international (IATA) (A42-WP/350).

23.13 À l'issue des délibérations concernant le GASP et le GANP au titre de ce point de l'ordre du jour, et compte tenu de la note A42/WP/225 au titre du point 24 de l'ordre du jour, la Commission est convenue de soumettre la résolution ci-après pour adoption par la Plénière, en remplacement de la résolution A41-6 de l'Assemblée :

Résolution 23/1 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne

L'Assemblée :

Considérant que l'OACI s'efforce de réaliser le but d'un développement sûr et ordonné de l'aviation civile grâce à la coopération entre ses États membres et d'autres parties prenantes,

Considérant que, pour réaliser ce but, l'Organisation l'OACI a établi des objectifs stratégiques dans son Plan stratégique 2026-2050, notamment des objectifs en matière de sécurité et en matière de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne,

Consciente de l'importance de cadres mondiaux et de plans régionaux et nationaux pour appuyer les objectifs stratégiques de l'OACI,

Reconnaissant l'importance de la mise en œuvre effective des initiatives et des plans régionaux et nationaux basés sur les cadres mondiaux,

Consciente que la meilleure façon de faire progresser l'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité de l'aviation civile à l'échelle mondiale est de déployer des efforts de coopération et de collaboration coordonnés en partenariat avec toutes les parties prenantes sous la direction de l'OACI,

Notant que le Conseil a approuvé l'édition 2023-2025 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la septième huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* l'édition 2023-2025 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la septième huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en tant qu'orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et de l'évolution du système de la navigation aérienne, respectivement ;

2. *Décide* que l'OACI mettra en œuvre et tiendra à jour le GASP et le GANP pour appuyer les objectifs stratégiques pertinents de l'Organisation, tout en assurant la stabilité et l'harmonisation nécessaires ;

3. *Décide* que ces plans mondiaux seront mis en œuvre et tenus à jour en coopération, en collaboration et en coordination étroites avec toutes les parties prenantes concernées ;

² Au nom du Bénin, du Burkina Faso, du Cameroun, des Comores, du Congo, de la Côte d'Ivoire, de la France, du Gabon, de la Guinée-Bissau, de la Guinée équatoriale, de Madagascar, du Mali, de la Mauritanie, du Niger, de la République centrafricaine, du Rwanda, du Sénégal, du Tchad et du Togo.

4. *Décide* que ces plans mondiaux constitueront les cadres dans lesquels les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux seront élaborés et exécutés, ce qui garantira la cohérence, l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;
5. *Prie instamment* les États membres d'élaborer des solutions durables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de navigation aérienne, ce qui peut être réalisé par un partage des ressources, en faisant appel à des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous-régionaux et au savoir-faire d'autres États ;
6. *Prie instamment* les États membres de faire preuve de la volonté politique nécessaire pour prendre les mesures correctrices visant à remédier aux carences en matière de sécurité et de navigation aérienne, notamment celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), au moyen du GASP, du GANP et du processus de planification régionale de l'OACI ;
7. *Prie instamment* les États membres, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à la mise en œuvre coordonnée du GASP et du GANP, ainsi que des plans régionaux et nationaux, en évitant les doubles emplois ;
8. *Appelle* les États et invite les autres parties prenantes à coopérer à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux fondés sur les cadres constitués par le GASP et le GANP ;
9. *Charge* le Secrétaire général de promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement le GASP et le GANP et de fournir le soutien nécessaire aux États membres afin qu'ils élaborent et mettent en œuvre des plans nationaux ;
10. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution ~~A-40-1~~ A41-6 sur la planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne.

APPENDICE A

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

L'Assemblée :

Réaffirmant que l'objectif premier de l'Organisation reste l'amélioration de la sécurité et une réduction connexe du nombre d'accidents survenant dans le système d'aviation civile internationale et des morts qu'ils causent, conformément à l'objectif de zéro décès dans le secteur de l'aviation internationale fixé dans le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI,

Considérant que la sécurité est une responsabilité partagée entre l'OACI, les États membres et toutes les autres parties prenantes,

Considérant les avantages en matière de sécurité qui peuvent découler des partenariats entre les États et l'industrie,

Notant qu'un système d'aviation sûr, résilient et durable contribue au développement économique des États et de leurs industries,

Considérant la nécessité de maintenir la confiance du public dans le transport aérien en donnant accès aux informations appropriées sur la sécurité,

Considérant qu'une démarche proactive dans le cadre de laquelle une stratégie est définie en vue de l'établissement d'objectifs, de cibles et d'indicateurs pour la gestion des défis organisationnels et des risques de sécurité opérationnelle est d'une importance capitale pour la réalisation d'autres améliorations de la sécurité de l'aviation,

Considérant que l'OACI a établi des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), en tenant compte des besoins des diverses régions et en s'appuyant sur les structures et formes de coopération déjà existantes,

Notant l'intention d'appliquer une approche fondée sur les risques pour la gestion de la sécurité dans le GASP pour renforcer la sécurité en concentrant les efforts là où ils sont le plus nécessaires,

Notant l'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, comme plan d'action visant à aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs fixés dans le GASP au moyen d'un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées,

Notant la nécessité d'aider les États membres à s'appuyer sur des systèmes de supervision de la sécurité pour adopter une démarche de gestion de la sécurité dans le cadre de leurs programmes nationaux de sécurité (PNS) ;

1. *Souligne* la nécessité d'améliorer sans relâche la sécurité de l'aviation en réduisant le nombre d'accidents du transport aérien, ~~y compris le transport aérien régional~~, et des morts qu'ils causent dans toutes les parties du monde ;
2. *Souligne* que les ressources limitées de la communauté aéronautique internationale devraient être utilisées de manière stratégique pour appuyer les États ou régions qui sollicitent de l'aide pour faciliter la mise en place d'un ~~programme national de sécurité (PNS)~~, y compris le renforcement de la supervision de la sécurité ;
3. *Prie* instamment les États membres de mettre en œuvre des plans nationaux pour la sécurité de l'aviation compatibles avec le GASP, afin de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès ;
4. *Prie* instamment les États membres, les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO), les ~~groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG)~~ et les organisations internationales concernées de travailler de concert avec toutes les parties prenantes pour mettre en œuvre des plans régionaux pour la sécurité de l'aviation compatibles avec le GASP, afin de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès ;
5. *Prie* instamment les États d'assurer pleinement la supervision de la sécurité de leurs exploitants en toute conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) applicables et de veiller à ce que chaque exploitant étranger qui utilise leur territoire soit dûment supervisé par son État et prenne les mesures appropriées en cas de besoin pour préserver la sécurité ;

6. *Encourage* l'OACI à poursuivre l'élaboration et la mise à jour d'éléments indicatifs et d'outils en appui à l'élaboration et à la mise en œuvre de plans ~~nationaux et régionaux~~ **et nationaux** de sécurité de l'aviation.

APPENDICE B

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

L'Assemblée,

Considérant que l'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité des activités aéronautiques est un élément clé des objectifs stratégiques de l'OACI,

Ayant adopté la résolution ~~A41-10~~ **A42-xx**, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques connexes de l'OACI concernant expressément la navigation aérienne,

Constatant l'importance du GANP comme stratégie opérationnelle et élément du panier de mesures pour atteindre les objectifs mondiaux ambitieux de l'OACI concernant les émissions de CO₂,

Constatant que de nombreux États et de nombreuses régions élaborent de nouveaux plans de navigation aérienne pour leur propre modernisation et transformation de la navigation aérienne,

Constatant qu'une architecture axée sur les services favorise la fourniture sûre, efficace et souple de services de navigation aérienne,

Constatant que le partage des pratiques optimales, des enseignements, et la fourniture d'éléments indicatifs peut aider les États à mettre en place des améliorations opérationnelles de manière économique par l'adoption de systèmes perfectionnés sans passer par des étapes intermédiaires,

1. *Charge* le Conseil d'utiliser les orientations du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour développer le programme des travaux techniques de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne et prioriser les tâches qu'il contient ;

~~2. *Prie instamment* le Conseil de fournir aux États une feuille de route en matière de normalisation et d'évolution, comme annoncé dans le GANP, comme base pour le programme de travaux de l'OACI ;~~

~~3-2.~~ *Appelle* les États, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et l'industrie aéronautique à suivre les orientations du GANP pour les activités de planification et de mise en œuvre qui établissent des priorités, des cibles et des indicateurs compatibles avec les objectifs harmonisés mondialement, compte tenu des besoins opérationnels ;

~~4-3.~~ *Appelle* les États à prendre en considération les lignes directrices du GANP pour la mise en œuvre des améliorations opérationnelles comme élément de leur stratégie nationale de réduction de leur impact sur l'environnement, notamment des émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale ;

5.4. *Appelle* les États, les PIRG et le secteur aéronautique à fournir en temps utile à l'OACI, et à se fournir les uns aux autres, des renseignements sur l'état de mise en œuvre du GANP, y compris les enseignements tirés de la mise en œuvre des améliorations opérationnelles décrites dans le cadre ASBU ;

6.5. *Invite* les PIRG à utiliser les outils normalisés de l'OACI ou des outils régionaux adéquats pour suivre et, en collaboration avec l'OACI, analyser l'état de mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne ;

7.6. *Charge* le Conseil de publier les résultats de l'analyse sur les tableaux de bord des performances régionales qui indique, au minimum, les priorités clés de la mise en œuvre et les avantages accumulés pour l'environnement qui découlent de la mise en œuvre des améliorations opérationnelles décrites dans le cadre ASBU ;

8.7. *Prie instamment* les États qui élaborent de nouveaux plans de navigation aérienne, pour leur propre modernisation de la navigation aérienne, d'assurer la coordination avec l'OACI et d'aligner leurs plans dans le cadre de leurs PIRG respectifs afin d'assurer l'harmonisation au niveau régional et la compatibilité et l'interopérabilité à l'échelle mondiale ;

9.8. *Charge* le Conseil de poursuivre l'élaboration du GANP, y compris une feuille de route des capacités minimales nécessaires à l'évolution du système de navigation aérienne et des calendriers pour sa mise en œuvre à l'échelle mondiale, en le tenant à jour par rapport aux technologies émergentes et aux exigences opérationnelles en évolution ;

9. *Demande* à l'OACI d'incorporer les principes de l'architecture axée sur les services dans le GANP, de manière à guider les fournisseurs de services de navigation aérienne dans la planification et la mise en œuvre de systèmes agiles, interopérables à l'échelle mondiale et prêts pour l'avenir, afin de favoriser une gestion fluide du trafic aérien ;

10. *Invite* l'OACI à poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs relatifs au plan national de navigation aérienne lors des prochaines révisions du GANP et à recueillir et partager des pratiques optimales, des enseignements et les résultats des analyses comparatives liés à la mise en œuvre des améliorations opérationnelles.