



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

- Point 22 :** **Élaboration d'un exposé récapitulatif à jour de la politique permanente de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne**
- Point 23 :** **Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)**

SOMMAIRE

Conformément à la Résolution A15-9, l'Assemblée doit adopter au cours de sa 35^e session un exposé récapitulatif révisé de la politique permanente dans le domaine de la navigation aérienne, à jour à la fin de cette session.

En outre, conformément au paragraphe 2 du dispositif de la Résolution A33-15, chaque session ordinaire de l'Assemblée, pour laquelle une commission technique est établie, continuera normalement d'adopter un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant des systèmes de communication, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM).

Le Conseil a examiné les exposés récapitulatifs actuels figurant dans les Résolutions A33-14 et A33-15 et recommande l'amendement figurant dans l'appendice à la présente note.

Pour faciliter la tâche de l'Assemblée, le Conseil recommande une procédure qu'elle pourrait appliquer pour élaborer les nouveaux exposés récapitulatifs.

RÉFÉRENCE

Doc 9790, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 5 octobre 2001)

1. INTRODUCTION

1.1 Au titre des points 22 et 23 de l'ordre du jour, l'Assemblée sera appelée à adopter des exposés récapitulatifs révisés des aspects de la politique permanente dans le domaine de la navigation aérienne concernant, respectivement, la navigation aérienne et les systèmes de communication, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), à jour à la fin de la 35^e session. À cette fin, le

Conseil recommande des amendements et des ajouts à l'exposé récapitulatif actuel contenu dans les Résolutions A33-14 et A33-15 et leurs appendices, ainsi qu'une procédure à suivre pour élaborer le nouvel exposé récapitulatif.

2. EXAMEN DES EXPOSÉS RÉCAPITULATIFS ACTUELS

2.1 Tenant compte des recommandations de la Commission de navigation aérienne, le Conseil a examiné les exposés récapitulatifs actuels contenus dans la Résolution A33-14 (Appendices A à X) et la Résolution A33-15 (Appendices A et B) pour déterminer s'il convenait de recommander à l'Assemblée d'y apporter des amendements. Selon la méthode appliquée auparavant, cet examen était fondé sur des amendements des types suivants :

- a) amendements nécessaires pour préciser l'objectif de la politique et des règles pratiques actuelles;
- b) amendements rendus nécessaires par l'évolution de la situation depuis la 33^e session de l'Assemblée;
- c) suppression de certains aspects de la politique et de certaines règles pratiques dont l'objectif a été réalisé et qui sont devenus inutiles.

2.2 Les amendements portant uniquement sur la forme (tels que la mise à jour des numéros de résolution, la correction des erreurs typographiques, etc.) ne sont pas proposés, car ils peuvent être insérés dans le document final des résolutions en vigueur de l'Assemblée.

2.3 Le Conseil recommande que les appendices suivants à la Résolution A33-14 soient amendés pour tenir compte des faits nouveaux :

- Appendice A (Élaboration des normes et pratiques recommandées [SARP] et des procédures pour les services de la navigation aérienne [PANS])
- Appendice H (Formation aéronautique)
- Appendice M (Mise en application des plans régionaux)
- Appendice N (Délimitation des espaces aériens ATS dans les plans régionaux de navigation aérienne)
- Appendice O (Fourniture des services de recherches et de sauvetage)

2.4 Le Conseil recommande également l'amendement du titre et de l'Appendice B de la Résolution A33-15. Ces amendements découlent du rapport de la onzième Conférence de navigation aérienne (2003) qui comprend notamment une recommandation d'approuver le nouveau concept opérationnel d'ATM mondiale à l'appui d'un système ATM mondial et d'un futur système ATM axé sur les performances.

3. **ÉLABORATION D'UN EXPOSÉ RÉCAPITULATIF RÉVISÉ À JOUR À LA FIN DE LA 35^e SESSION**

3.1 Conformément à la Résolution A15-9, l'exposé récapitulatif révisé des aspects de la politique permanente de l'OACI relevant du domaine de la navigation aérienne que l'Assemblée est appelée à adopter devrait être à jour à la fin de la 35^e session, donc comprendre tous les aspects nouveaux ou révisés de la politique ainsi que les règles pratiques correspondantes qui revêtent un caractère permanent et que l'Assemblée aurait adoptés au cours de la session. Le Conseil recommande que la même méthodologie soit appliquée pour l'actualisation de la Résolution A33-14.

3.2 Pour faciliter la tâche de l'Assemblée, le Conseil recommande ci-après une procédure relative à l'élaboration d'exposés récapitulatifs révisés. Cette procédure est fondée sur l'expérience que l'Assemblée a acquise en élaborant les exposés récapitulatifs précédents.

4. **PROCÉDURE À SUIVRE POUR ÉLABORER LES EXPOSÉS RÉCAPITULATIFS RÉVISÉS**

4.1 Il est proposé d'adopter la procédure ci-après qui comprend trois étapes :

Étape 1

Au début de la 35^e session, la Commission technique examine tous les amendements et ajouts que le Conseil propose d'apporter aux exposés récapitulatifs actuels contenus dans les Résolutions A33-14 et A33-15 et leurs appendices respectifs, ainsi que les propositions présentées en séance et visant à amender ces exposés. Les Résolutions A33-14 et A33-15 sont reproduites in extenso dans le Doc 9790 qui est à la disposition des délégués comme document de référence.

Note.— Voir le paragraphe 4.2 ci-après.

Étape 2

À mesure qu'avancent les travaux de la Commission technique sur les autres points de l'ordre du jour, toute résolution élaborée par cette commission qui contient des aspects de la politique permanente et des règles pratiques est présentée à l'Assemblée plénière, uniquement pour qu'elle en prenne note au titre du point correspondant de l'ordre du jour, étant entendu que cette résolution sera incorporée, quant au fond, aux exposés récapitulatifs révisés qui seront présentés à l'Assemblée plénière tout à fait à la fin de la session pour adoption.

Étape 3

Vers la fin de la 35^e session, lorsque la Commission technique aura achevé ses travaux sur tous les points de l'ordre du jour sauf les points 22 et 23, le Secrétariat élaborera un projet de version définitive de l'exposé récapitulatif révisé qui tiendra compte des amendements adoptés en principe à l'étape 1 ainsi que des aspects de la politique permanente et des règles pratiques élaborés à l'étape 2. La Commission technique examinera les projets d'exposés récapitulatifs révisés et les soumettra à l'Assemblée plénière pour adoption.

4.2 L'expérience du passé montre qu'à l'étape 1, il est difficile à la Commission technique d'examiner les propositions qui sont présentées en séance en vue d'apporter d'importants amendements à l'exposé récapitulatif actuel à moins que ces propositions n'aient fait l'objet de documents présentés avant la session. Par conséquent, les États désireux de proposer d'apporter d'importants amendements aux exposés récapitulatifs contenus dans les Résolutions A33-14 et A33-15 sont priés de les présenter avant la 35^e session afin que les membres de la Commission technique puissent se préparer à les examiner.

5. PRINCIPES À APPLIQUER LORS DES TRAVAUX SUR LA QUESTION

5.1 Compte tenu de l'expérience des sessions précédentes, il est recommandé à l'Assemblée d'appliquer les principes suivants :

- a) tout aspect de la politique ou toute règle pratique dont l'application doit durer plus de trois ans doit être considéré comme élément permanent;
- b) les éléments qui figurent déjà dans des documents normatifs de l'OACI faciles à consulter (Annexes, Instructions et Règlement intérieur pour les réunions de navigation aérienne, par exemple) doivent normalement être exclus des exposés récapitulatifs. Ce principe s'applique en particulier aux règles pratiques.

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

6.1 Il n'y a aucune incidence budgétaire directe.

7. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

7.1 L'Assemblée est invitée à adopter les exposés récapitulatifs révisés de la politique permanente dans le domaine de la navigation aérienne et des règles pratiques correspondantes et des aspects de la politique permanente de l'OACI concernant les systèmes CNS/ATM et des règles pratiques correspondantes, respectivement, à jour à la fin de la 35^e session, en appliquant la procédure et les principes recommandés aux paragraphes 4 et 5 ci-dessus.

APPENDICE

AMENDEMENTS QU'IL EST RECOMMANDÉ D'APPORTER À L'EXPOSÉ RÉCAPITULATIF ACTUEL CONTENU DANS LA RÉSOLUTION A33-14, APPENDICES A, H, M, N ET O, ET DANS LA RÉSOLUTION A33-15, APPENDICE B

A33-14: Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

MOTIF : Uniformiser le titre avec celui de résolutions de même type adoptées par l'Assemblée (A31-15, A33-2, A33-7, A33-15, A33-19).

APPENDICE A¹

Élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)

L'Assemblée,

...

Décide :

3. que les normes, pratiques recommandées et procédures (SARP et PANS) seront rédigées en termes clairs, simples et concis. Pour les systèmes aéronautiques complexes, les SARP seront ~~essentiellement~~ constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les ~~besoins de niveau système ainsi que les fonctions et les performances requises~~ exigences de niveau système, fonctionnelles et de performance assurant les niveaux de sécurité requis. Pour ces systèmes, les spécifications techniques détaillées ~~complémentaires éventuellement~~ nécessaires pour satisfaire à ces exigences ~~constitueront des appendices aux Annexes ou~~ seront placées dans des documents distincts et les Annexes renverront à ces documents au moyen de notes;

...

6. que les États contractants seront consultés sur les propositions d'amendement aux SARP et aux PANS avant que le Conseil prenne une décision sur ces propositions, à moins que le Conseil n'estime qu'il est nécessaire d'agir d'urgence. En outre, ~~nonobstant le paragraphe 3 du dispositif et~~ sous réserve que le processus de vérification et de validation ait été adéquat, les ~~amendements des~~ spécifications

¹ Le texte intégral de l'Appendice A figure dans les pages II-2 et II-3 des *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 5 octobre 2001) (Doc 9790).

techniques détaillées concernant des systèmes complexes peuvent faire l'objet d'une décision du Conseil sans consultation des États. Ces éléments seront cependant mis à la disposition des États sur demande;

...

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait s'assurer que les dispositions des SARP et des PANS sont parfaitement compatibles. Il devrait en outre s'efforcer d'améliorer le traitement, la présentation et l'utilité des documents de l'OACI contenant des SARP, des PANS et autres dispositions connexes, tout particulièrement pour les systèmes complexes et leurs applications. À cette fin, le Conseil devrait encourager la production et la tenue à jour de spécifications sur les besoins au niveau des systèmes ainsi que sur les fonctions et les performances requises. Il devrait également continuer à chercher la meilleure façon d'élaborer, de traiter et de diffuser les spécifications techniques des systèmes complexes.

...

MOTIF : Corriger les différences qui existent dans le statut des spécifications techniques détaillées. Certaines spécifications sont en effet placées dans des appendices aux Annexes et ont le rang de SARP, tandis que d'autres sont publiées sous forme de manuels et ont le rang d'éléments indicatifs auxquels les SARP renvoient au moyen de notes. (Les manuels sont actuellement le meilleur type de «document distinct» indiqué dans le paragraphe 3 du dispositif de la Résolution A33-14, Appendice A.) La disparité des statuts des spécifications techniques détaillées de divers systèmes, qui traduit différents niveaux de normalisation, soulève des inquiétudes.

La publication de toutes les spécifications techniques détaillées dans des appendices aux Annexes représenterait un fardeau administratif et logistique immense pour l'Organisation; de plus, elle n'améliorerait en rien les pratiques actuelles. Il est donc proposé, pour mieux suivre le concept d'une normalisation de haut niveau, que les spécifications techniques détaillées ne soient traitées que comme des exemples permettant de réaliser les SARP axées sur les performances et soient publiées dans des manuels existants ou de nouveaux manuels, ou dans d'autres documents pertinents de l'OACI. Il faudra examiner la possibilité de transférer dans d'autres documents les spécifications techniques détaillées figurant actuellement dans des appendices. Si elles sont séparées des SARP, les spécifications techniques détaillées n'ont pas à faire l'objet d'une notification des différences par les États qui ne les suivent pas. Cependant, comme le montre l'expérience, le désir général d'assurer l'interopérabilité et les forces du marché suffisent habituellement pour assurer l'observation de ces spécifications.

Il convient également d'examiner la possibilité de créer un nouveau type de document pour contenir les spécifications techniques détaillées qui ne correspondent pas rigoureusement à la description classique des éléments indicatifs.

APPENDICE H²

Formation aéronautique

L'Assemblée,

...

Décide :

...

2. que le Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI sera régi par les principes ci-après :

- a) la responsabilité de l'enseignement aéronautique incombe aux États contractants;
- b) l'Organisation devrait accorder la plus haute priorité à l'établissement de programmes liés à la sécurité et à la sûreté;
- ⇒ c) il convient d'encourager et de faciliter une assistance mutuelle entre les États contractants en ce qui concerne la formation du personnel aéronautique, particulièrement dans les domaines où l'absence d'une formation satisfaisante risquerait de compromettre la sécurité, la sûreté ou la régularité de la navigation aérienne internationale;
- d) l'Organisation devrait donner des avis aux États contractants sur la supervision opérationnelle des installations de formation;
- ⇒ e) l'Organisation ne devrait pas participer au fonctionnement quotidien des moyens d'enseignement mais elle devrait encourager les États contractants organismes qui font fonctionner ces moyens et leur donner des avis.

Règles pratiques

...

2. Une attention permanente devrait être accordée à la création ~~par les États contractants~~ de cours de spécialisation et de cours de perfectionnement, lorsque cela est nécessaire pour obtenir le personnel qualifié requis pour installer, utiliser et entretenir les installations et services.

² Le texte intégral de l'Appendice H figure dans les pages II-6 et II-7 des *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 5 octobre 2001) (Doc 9790).

3. Le Conseil devrait encourager les États contractants à déterminer les besoins en matière :

- a) à établir des programmes d'enseignement en cours d'emploi, qui porteront notamment sur une familiarisation avec les conditions d'exploitation, pour le personnel qui, après avoir reçu une formation de base, a besoin d'une expérience pratique dans les conditions d'exploitation réelles avant d'être affecté à des postes comportant des responsabilités dans les services d'exploitation; à cet égard, l'attention des États devrait être appelée sur la possibilité d'utiliser pleinement les ressources des divers programmes de coopération et d'assistance technique et d'aide;
- b) à organiser des cours de recyclage périodique, en particulier lorsque de nouveaux équipements, des procédures ou des techniques nouvelles sont mis en œuvre.

4. Le Conseil devrait inviter les États contractants à fournir, aux fins de diffusion aux autres États, des renseignements sur les types de cours aéronautiques organisés sous leurs auspices ou qu'ils peuvent organiser, disponibles sur leur territoire et auxquels sont admis des élèves étrangers, en précisant l'adresse à laquelle on peut demander des détails additionnels. De même, le Conseil devrait mettre à la disposition des États contractants tous renseignements utiles concernant les établissements d'enseignement assistés par l'OACI qui admettent des élèves étrangers.

5. Le Conseil devrait prier instamment les États contractants d'avoir recours le plus possible aux centres d'enseignement situés dans leur région pour former leur personnel aéronautique dans les domaines pour lesquels il n'existe pas d'écoles nationales correspondantes. À cette fin, le Conseil devrait encourager les États qui ont des centres d'enseignement à créer des conditions favorables pour y recevoir des ressortissants d'autres États de la région.

...

MOTIF : Tenir compte de la situation actuelle de la formation aéronautique, les États participant de plus près à la supervision de la formation assurée par des entités commerciales plutôt que dispenser cette formation directement. Cet amendement permettra aussi d'élargir le Programme TRAINAIR au secteur privé. La participation au Programme TRAINAIR se limite normalement aux centres de formation de l'aviation civile qui sont propriété de l'État ou exploités par l'État. Les centres de formation du secteur privé représentent cependant une proportion importante de la formation aéronautique dispensée actuellement, et ce secteur est en expansion. La participation du secteur privé au Programme TRAINAIR est estimée essentielle pour donner suite à l'Appendice H.

APPENDICE M³

Mise en application des plans régionaux

L'Assemblée,

Considérant que toute ~~insuffisance~~ **carence** grave dans la mise en application des plans régionaux risque de compromettre la sécurité, la régularité et l'efficacité des vols internationaux et devrait donc être éliminée aussi rapidement que possible,

Décide :

...

2. que l'Organisation devra, dans le délai minimal possible, relever les ~~lacunes importantes~~ **carences graves** dans la mise en application des plans régionaux, procéder à des enquêtes sur ces insuffisances et recommander les mesures voulues;

3. que les groupes de planification et de mise en œuvre régionales recenseront les problèmes et les ~~lacunes~~ **carences** des plans régionaux et de leur mise en œuvre et suggéreront des façons d'y remédier.

...

MOTIF : Harmoniser la terminologie avec celle qui est employée dans la méthodologie uniforme pour l'identification, l'évaluation et la notification des carences dans le domaine de la navigation aérienne.

APPENDICE N³

Délimitation des espaces aériens ATS ~~dans les plans régionaux de navigation aérienne~~

L'Assemblée,

...

Décide, en ce qui concerne les plans régionaux de navigation aérienne,

1. que les limites des espaces aériens ATS, qu'ils soient situés au-dessus des territoires des États ou au-dessus de la haute mer, seront fixées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, en vue d'assurer les conditions optimales d'efficacité et d'économie tant pour les États fournisseurs que pour les usagers de ces services;

...

³ Le texte intégral des Appendices M et N figure respectivement dans les pages II-9 et II-10 des *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 5 octobre 2001) (Doc 9790).

Règles pratiques

...

2. Le Conseil devrait encourager les États qui assurent des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer à conclure, dans la mesure du possible, des accords avec les États appropriés qui assurent des services de la circulation aérienne dans les espaces aériens adjacents, afin que, dans le cas où les services de la circulation aérienne nécessaires au-dessus de la haute mer ne peuvent pas être assurés, il soit possible de mettre en œuvre, avec l'approbation du Conseil, jusqu'à ce que les services originaux soient rétablis, des plans d'urgence qui pourraient nécessiter la modification temporaire des limites de l'espace aérien ATS.

MOTIF : *Note de traduction.*— Dans la version anglaise, le terme «boundaries» a été remplacé par «limits» pour éviter l'emploi d'un terme normalement associé à des domaines de souveraineté, mais cette modification est sans objet en français.

APPENDICE O⁴

Fourniture des services de recherches et de sauvetage

L'Assemblée,

...

Considérant que l'Annexe 12 à la Convention recommande de faire coïncider autant que possible les limites des régions de recherches et de sauvetage avec celles des régions d'information de vol correspondantes et les régions établies au-dessus de la haute mer avec les régions de recherches et de sauvetage maritimes,

...

Décide:

1. que les limites des régions de recherches et de sauvetage, qu'elles soient situées au-dessus du territoire des États, qu'elles couvrent, par suite d'un accord régional de navigation aérienne, une superficie plus grande que l'espace aérien souverain d'un État, ou qu'elles soient situées au-dessus de la haute mer, seront fixées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, y compris l'opportunité de faire coïncider les régions d'information de vol, et les régions de recherches et de sauvetage et, dans le cas des régions situées au-dessus de la haute mer, les régions de recherches et de sauvetage maritimes, en vue d'assurer les conditions optimales d'efficacité au coût le plus bas;

⁴ Le texte intégral de l'Appendice O figure dans les pages II-10 et II-11 des *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 5 octobre 2001) (Doc 9790).

2. que les États doivent veiller à assurer la coopération la plus étroite possible entre les services de recherches et de sauvetage aériens et maritimes lorsqu'ils desservent la même région et, lorsque c'est possible, établir des centres conjoints de coordination de sauvetage pour coordonner les opérations de recherches et de sauvetage aériens et maritimes;

3. que si des régions de recherches et de sauvetage doivent s'étendre au-dessus de territoires ou de parties de territoires de deux ou plusieurs États, un accord à ce sujet devrait être négocié entre les États intéressés;

4. que l'État fournisseur devra mettre en œuvre les services de recherches et de sauvetage au-dessus du territoire de l'État délégant conformément aux besoins de ce dernier, qui devra établir et maintenir en fonctionnement les installations et services destinés à être utilisés par l'État fournisseur qui auront été mutuellement reconnus comme étant nécessaires;

5. que toute délégation de responsabilité par un État à un autre ou toute assignation de responsabilité au-dessus de la haute mer sera limitée aux fonctions techniques et opérationnelles nécessaires à la fourniture des services de recherches et de sauvetage dans la région considérée;

6. qu'il y aurait lieu de chercher des remèdes à toutes les lacunes dans la fourniture de services de recherches et de sauvetage efficaces, notamment au-dessus de la haute mer, au moyen de négociations avec les États qui pourraient être en mesure d'apporter une aide opérationnelle ou financière aux opérations de recherches et de sauvetage, en vue de conclure des accords à cet effet;

et déclare en outre:

7. que tout État contractant qui délègue à un autre État la charge d'assurer les services de recherches et de sauvetage à l'intérieur de son territoire le fait sans porter atteinte à sa souveraineté;

8. que l'approbation par le Conseil d'accords régionaux de navigation aérienne relatifs à la fourniture par un État de services de recherches et de sauvetage dans les régions situées au-dessus de la haute mer n'implique aucune reconnaissance de souveraineté de cet État sur la région considérée.

...

MOTIF : Modification découlant de l'Amendement n° 17 de l'Annexe 12 — *Recherches et sauvetage*, qui comprend des dispositions visant à améliorer le rapport coût-efficacité des services de recherches et de sauvetage (SAR) de l'aviation civile en les harmonisant plus étroitement avec les services SAR maritimes et en facilitant, dans la mesure du possible, leur organisation sur la base d'une coopération régionale.

A33-15: Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système mondial de gestion du trafic aérien (ATM) et aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

MOTIF : Modification découlant de l'approbation du concept d'ATM mondiale par la onzième Conférence de navigation aérienne (2003).

...

APPENDICE B

Harmonisation de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant le caractère international de l'aviation civile et les interactions régionales des services de navigation aérienne,

Considérant les Recommandations 4/5, 6/2, 7/1, 8/4 et 8/5 de la dixième Conférence de navigation aérienne, les Recommandations 4/4 et 4/5 de la troisième réunion du Comité spécial chargé de surveiller et de coordonner le développement du futur système de navigation aérienne et la planification de la transition FANS (II), et la Recommandation 4/4 de la quatrième réunion du Comité FANS (II), et les Recommandations 1/1, 1/5, 1/13, 2/8, 4/1, 6/9, 7/3 et 6/13 de la onzième Conférence de navigation aérienne,

Considérant que ces recommandations ont été notées ou approuvées par le Conseil de l'OACI, qui a chargé le Secrétaire général de l'OACI de prendre toutes les mesures appropriées,

Reconnaissant le rôle que les régions doivent jouer dans la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI,

Consciente du retard que certaines régions pourraient accuser dans la transition vers ces systèmes,

Notant avec satisfaction les programmes d'essais et de démonstration et les progrès réalisés par toutes les régions à l'égard des dits de la mise en œuvre de systèmes ATM avancés,

Estimant que la contribution de toutes les régions garantirait une meilleure évaluation des essais et favoriserait l'évolution des systèmes CNS/ATM de l'OACI de façon à assurer leur interopérabilité et leur contribution à un système ATM mondial sans discontinuité qui peut être adapté pour mieux répondre aux besoins régionaux et locaux,

Constatant qu'il faut que les États s'attaquent individuellement et collectivement à des questions économiques et institutionnelles, en particulier l'analyse coûts-avantages ainsi que les aspects relatifs au financement des installations et services, au recouvrement des coûts et à la coopération,

Notant que pour permettre aux usagers de tirer rapidement profit des systèmes CNS/ATM et pour permettre une mise en œuvre harmonieuse, coordonnée à l'échelle mondiale, de ces systèmes *en vue d'appuyer un système ATM mondial*, certains États auront besoin d'une assistance technique et financière, et reconnaissant l'affirmation du rôle central que doit jouer l'OACI pour coordonner les arrangements de coopération technique et faciliter la fourniture d'assistance aux États pour les aspects de la mise en œuvre concernant les questions techniques, financières, juridiques, de gestion et de coopération,

1. *Demande* aux États, aux PIRG et à l'industrie aéronautique d'utiliser le concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI comme cadre commun pour guider la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM et pour axer tous les travaux de développement sur ce concept;

2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'OACI formule les stratégies de transition, les besoins ATM et les SARP nécessaires pour appuyer la mise en œuvre d'un système ATM mondial;

3. *Prie instamment* le Conseil de poursuivre sans délai l'examen des aspects économiques, institutionnels, juridiques et stratégiques liés à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI;

4. *Demande* au Conseil de prendre les mesures nécessaires pour que le futur système ATM mondial soit axé sur les performances et que les objectifs de performance du futur système soient définis en temps utile;

5. *Demande aux États* *Engage* les États en mesure de le faire et *Invite* les organisations internationales concernées, les usagers et les fournisseurs de services :

a) *de* à ne ménager aucun effort pour coopérer et faciliter l'exécution du programme de travaux de recherche et développement, essais et démonstrations (RDT et D) en étroite coopération avec les États aux ressources limitées;

b) à valider les éléments du concept indiqués dans le concept opérationnel d'ATM mondiale;

~~6. Invite les organisations internationales concernées, les usagers et les fournisseurs de services à coopérer à l'exécution du programme précité en faveur des États aux ressources limitées;~~

6. *Demande* au Conseil, compte tenu du budget adopté par l'Assemblée et à titre hautement prioritaire, de veiller à ce que des ressources suffisantes soient mises à la disposition des bureaux régionaux de l'OACI, en particulier ceux qui sont accrédités auprès des États en développement, compte tenu du soutien accru qu'ils seront appelés à fournir aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, qui sont les principaux organes à intervenir dans la planification régionale de la transition vers les systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) de l'OACI;

47. *Demande en outre* au Conseil de continuer de mobiliser des ressources auprès des États, des organisations internationales et des institutions financières afin d'aider les États qui ont besoin de coopération technique pour la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI;

MOTIF : Modifications découlant du rapport de la onzième Conférence de navigation aérienne, qui contenait notamment une recommandation d'approuver le nouveau concept opérationnel d'ATM mondiale à l'appui d'un système ATM mondial et d'un futur système ATM axé sur les performances.

— FIN —