



AN-Conf/13-WP/311
18/10/18

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

RAPPORT DU COMITÉ A À LA CONFÉRENCE SUR LE POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR

Le rapport ci-joint a été approuvé par le Comité A pour soumission à la Plénière.

Alexis Brathwaite
Président du Comité

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

*(11 pages) 18-3309

Point 4 : Mise en œuvre du système mondial de navigation aérienne et rôle des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)

4.1 : Les avantages économiques qu'apporte l'aviation

4.1 Investir dans le transport aérien est un catalyseur du développement durable, et la nécessité d'y accorder le niveau d'importance approprié dans le cadre national de planification des États a été soulignée dans la note AN-Conf/13-WP/24, présentée par le Secrétariat, la note AN-Conf/13-WP/138, présentée par la République dominicaine, et la note AN-Conf/13-WP/193, présentée par le Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA). Le Comité reconnaît l'importance de l'harmonisation des plans mondiaux, régionaux et nationaux avec les Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies. L'inclusion de l'aviation dans le cadre national de planification d'un État facilite et favorise l'aide et les flux de financement éventuels vers le secteur du transport aérien. Le Comité fait aussi ressortir l'importance de réinvestir les ressources générées par l'aviation dans la modernisation du système de navigation aérienne afin d'assurer sa durabilité.

4.2 Compte tenu des prévisions qui indiquent que le volume du trafic aérien devrait doubler d'ici 2030, le Comité reconnaît le rôle important que joue l'aviation générale (AG) comme point d'entrée et terrain de formation tant pour l'AG que pour l'exploitation commerciale, et ce, pour répondre à la demande prévue, comme le souligne la note AN-Conf/13-WP/193. Le Comité reconnaît que le niveau de réglementation devrait être proportionnel au niveau de risque et que, par conséquent, les règlements relatifs au transport aérien commercial n'ont pas toujours été les mieux adaptés à l'AG. Le Comité note aussi que les États pourraient tirer avantage des organes consultatifs nationaux pour les questions relatives à l'AG.

4.3 Par ailleurs, comme le soulignent les notes AN-Conf/13-WP/24 et AN-Conf/13-WP/138, le Comité reconnaît qu'il est essentiel que l'OACI coopère avec les États en vue de promouvoir l'importance du développement de l'aviation, en prenant en considération les aspects environnementaux et socioéconomiques, et fournisse aux États les orientations et la formation nécessaires.

4.4 Le Comité prend acte de la note d'information AN-Conf/13-WP/58 fournie par les États-Unis.

4.5 À l'issue de ses délibérations, le Comité approuve la recommandation suivante :

Recommandation 4.1/1 — Plans nationaux de développement des États

Il est recommandé que les États :

- a) établissent clairement les liens entre leurs plans de navigation aérienne et de sécurité, ainsi que d'autres plans nationaux pertinents ;
- b) fassent clairement référence aux Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies dans leurs plans de navigation aérienne et de sécurité, ainsi que dans d'autres plans nationaux pertinents, dans le but de mettre en évidence la contribution de l'aviation aux ODD des Nations Unies et aux économies nationales ;

Il est recommandé que l'OACI :

- c) coopère avec les États pour promouvoir l'importance du développement de l'aviation, en prenant en considération les aspects environnementaux et socioéconomiques, et mette l'accent sur l'inclusion de l'aviation dans leurs plans nationaux pertinents et, selon qu'il convient, dans l'élaboration des budgets nationaux, ce qui pourrait être essentiel au déblocage du financement pour les besoins de l'aviation ;
- d) fournisse aux États des orientations sur l'inclusion de l'aviation dans leurs plans nationaux pertinents, en prenant en considération la planification mondiale et régionale.

Point 4 : Mise en œuvre du système mondial de navigation aérienne et rôle des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)

4.2 : Mise en œuvre de BBB et de normes relatives aux services minimaux

4.6 L'aviation civile peut continuer à favoriser le développement socioéconomique dans la mesure où le système de navigation aérienne en place présente de bonnes conditions de sécurité, de sûreté, d'efficacité et de durabilité au point de vue environnemental. Le Comité souligne l'importance d'assurer les services de navigation aérienne essentiels définis dans le projet de cadre des blocs constitutifs de base (BBB), décrits dans la note AN-Conf/13-WP/25 présentée par le Secrétariat.

4.7 Le Comité note la relation qui existe entre les BBB proposés et les mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ainsi que leur relation avec les plans régionaux de navigation aérienne. À cet égard, alors que les BBB proposés représentent les services obligatoires fournis pour l'aviation civile internationale, conformément aux normes et aux Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) de l'OACI, les ASBU constituent un groupe d'améliorations opérationnelles qui augmentent la performance du système de navigation aérienne sur une base volontaire. Par conséquent, la fourniture des BBB proposés est alignée sur les Volumes I et II des plans régionaux de navigation aérienne tandis que la planification et la mise en œuvre des ASBU sont traitées dans le Volume III. Ainsi, au niveau national, les États devraient vérifier que les BBB proposés sont fournis avant de mettre en œuvre les améliorations opérationnelles au sein des ASBU.

4.8 À cet égard, le Comité convient que les services essentiels définis dans le cadre des BBB proposés devraient constituer l'ossature de tout système solide de navigation aérienne et que, par conséquent, les États et l'OACI devraient fournir l'assistance technique nécessaire et mettre en place un processus efficace, en coopération avec les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et en utilisant les mécanismes de comptes rendus régionaux existants, pour vérifier la prestation de ces services aux échelles régionale et nationale. À cette fin, le Comité demande à l'OACI d'élaborer les outils nécessaires pour appuyer les PIRG.

4.9 Le Comité encourage aussi le recours à des technologies de pointe pour la fourniture de ces services essentiels et convient que l'OACI devrait collaborer étroitement avec l'industrie afin d'assurer l'interopérabilité mondiale et le respect des exigences locales, comme il est proposé dans la note AN-Conf/13-WP/149 présentée par la République dominicaine.

4.10 Finalement, le Comité souligne l'importance d'inclure la planification de la mise en œuvre des services essentiels définis dans le cadre des BBB dans des plans nationaux de navigation aérienne de manière à obtenir les fonds nécessaires, au besoin.

4.11 À l'issue de ses délibérations, le Comité approuve la recommandation suivante :

Recommandation 4.2/1 — Mise en œuvre de services minimaux de navigation aérienne

Il est recommandé que les États :

- a) envisagent de mettre à profit des technologies de pointe et des procédures perfectionnées, en coordination avec les organisations internationales et les parties prenantes de l'industrie, pour assurer les services minimaux de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale, en tenant compte des principes d'interopérabilité à l'échelle mondiale et de conformité aux spécifications de performances ;
- b) incluent la planification de la mise en œuvre des services de base définis dans le cadre des blocs constitutifs de base (BBB) dans leurs plans nationaux de navigation aérienne ;

Il est recommandé que l'OACI :

- c) vérifie, en coordination avec les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et en utilisant les mécanismes de comptes rendus existants, la prestation des services minimaux de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale définis dans le cadre BBB, en appliquant la méthodologie utilisée pour détecter les carences dans le domaine de la navigation aérienne par rapport aux plans régionaux de navigation aérienne ;
- d) élabore les outils nécessaires pour appuyer les PIRG dans la vérification de la fourniture des services des blocs constitutifs de base (BBB) aux échelles régionale et nationale ;
- e) coordonne à un niveau régional l'interopérabilité des systèmes et l'harmonisation des procédures, par l'entremise des PIRG, en lien avec l'utilisation de technologies et de concepts d'exploitation avancés, en tenant compte des besoins à l'échelle mondiale ;
- f) assure, dans l'esprit de l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB), l'assistance technique nécessaire aux États pour la prestation des services de navigation aérienne de base, tels qu'ils ont été recensés par les PIRG et indiqués dans les plans nationaux de navigation aérienne des États ;
- g) prie instamment l'industrie de la construction aéronautique de créer un environnement d'essai permettant aux États de justifier les décisions d'acquisition qui garantissent l'interopérabilité et la fonctionnalité des systèmes dans les environnements locaux particuliers, comme suite à donner à la fourniture des services de navigation aérienne de base.

Point 4 : Mise en œuvre du système mondial de navigation aérienne et rôle des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)**4.3 : Mise en œuvre d'ASBU pour améliorer les performances****Approche basée sur les performances pour la mise en œuvre**

4.12 Le Comité note que, pour déterminer la priorité des investissements futurs et rendre le système plus efficace, le *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750, GANP) préconise l'adoption d'un processus de gestion des performances harmonisé à l'échelle mondiale pour la modernisation du système de navigation aérienne et la mise en œuvre d'améliorations opérationnelles dans le cadre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), comme il est indiqué dans la note AN-Conf/13-WP/11 présentée par le Secrétariat et appuyée par la note AN-Conf/13-WP/137, présentée par la Colombie, la note AN-Conf/13-WP/108, présentée par le Japon, Singapour et les États-Unis, la note AN-Conf/13-WP/238, présentée par la République de Corée, et la note AN-Conf/13-WP/91, présentée par les Émirats arabes unis. À cet égard, le Comité accueille favorablement le rappel du processus de gestion des performances en six étapes décrit dans le *Manuel sur les performances globales du système de navigation aérienne* (Doc 9883), ainsi que la clarification de la différence entre les paramètres de mise en œuvre et de performance, comme il est souligné dans la note AN-Conf/13-WP/11.

4.13 Une liste d'indicateurs de performance clés (KPI) potentiels, reconnus pour permettre des évaluations de performance significatives, a été publiée dans le cadre des éditions précédentes du GANP et a permis aux fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), dont les processus de gestion des performances sont parvenus à des niveaux différents de maturité, de mesurer leurs performances selon différents niveaux de résolution. Le Comité reconnaît les différents degrés de maturité des processus de gestion des données des ANSP et note que, pour cette raison, l'élaboration de SARP et de Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) visant à définir des exigences mondiales basées sur la performance pour la fourniture de services de navigation aérienne n'est pas possible en ce moment. Il souligne toutefois les avantages de la définition d'exigences basées sur la performance aux niveaux régional et national en fonction des ressources disponibles et des besoins particuliers, comme il est souligné dans les notes AN-Conf/13-WP/11 et AN-Conf/13-WP/157 présentées par la Colombie, la note AN-Conf/13-WP/156 présentée par la République dominicaine, les notes AN-Conf/13-WP/108 et AN-Conf/13-WP/69 présentées par l'Afrique du Sud, les notes AN-Conf/13-WP/91 et AN-Conf/13-WP/281 présentées par les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA).

4.14 Le Comité reconnaît aussi que l'établissement et la mise en œuvre de mesures de KPI et de processus de gestion des performances pourraient présenter de nombreux défis. Donc pour relever ces défis, assurer l'harmonisation à l'échelle mondiale, promouvoir la collaboration entre toutes les parties prenantes et unir les efforts sur la mise en œuvre, le Comité convient que l'OACI devrait aider les États à comprendre et à appliquer une méthodologie ASBU simplifiée, à travers le processus de gestion des performances en six étapes.

4.15 Les travaux pressants à effectuer en matière de performance comprennent les suivants : élaboration d'indicateurs de mise en œuvre et de nouveaux indicateurs de performance clés et examen des indicateurs de performance clés actuels (KPI) en fonction de données réelles et pertinentes ; définition de leurs interdépendances ; analyse des coûts liés à la collecte de données ; développement et mise à jour, s'il y a lieu, des éléments indicatifs de l'OACI concernant les processus de gestion des performances ; et examen des apports de la Conférence sur le sujet. Pour continuer et accélérer ces travaux, le Comité

demande à l'OACI d'envisager de créer un groupe d'experts des performances sous l'égide du Groupe d'étude du GANP. Il demande que le portail du GANP soit utilisé pour mettre à disposition les informations relatives aux performances.

4.16 Le Comité approuve aussi la proposition faite dans la note AN-Conf/13-WP/165, présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) et par l'Association du transport aérien international (IATA), de dresser la liste des incitations opérationnelles possibles durant l'élaboration de nouveaux concepts de gestion du trafic aérien (ATM).

4.17 Pour assurer l'harmonisation du processus de gestion des performances à l'échelle mondiale, le Comité convient de l'importance d'une collaboration à tous les niveaux et entre toutes les parties prenantes pour la collecte des données et l'uniformité de la planification aux échelles mondiale, régionale et nationale, comme il est souligné dans la note AN-Conf/13-WP/99 présentée par les Émirats arabes unis et les notes AN-Conf/13-WP/11 et AN-Conf/13-WP/91.

Initiatives et processus de mise en œuvre régionaux et nationaux

4.18 Le Comité salue les efforts et se félicite des initiatives décrites dans la note AN-Conf/13-WP/156, présentée par la République dominicaine, la note AN-Conf/13-WP/284, présentée par l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA¹), les notes AN-Conf/13-WP/218, AN-Conf/13-WP/219, AN-Conf/13-WP/220 et AN-Conf/13-WP/223, présentées par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)², et la note AN-Conf/13-WP/281. Il donne acte de l'amélioration des performances du système de navigation aérienne apportée par ces initiatives.

4.19 Plus particulièrement, le Comité encourage l'OACI à appuyer les initiatives régionales, la coopération entre les États, la collaboration avec l'industrie, les initiatives visant à améliorer l'efficacité et l'efficacités des processus régionaux ainsi que la participation des autorités au plus haut niveau au processus de prise de décisions pour la planification et la mise en œuvre. Le Comité reconnaît aussi les avantages d'un processus d'évaluation par les pairs pour l'amélioration de la fourniture des services régionaux de navigation aérienne et les programmes régionaux de conception de procédures aux instruments.

4.20 Le Comité encourage le partage des données de surveillance et fait valoir qu'il est important d'investir dans des systèmes de surveillance. En même temps, il reconnaît la nécessité pour les États et les prestataires de services de tenir compte du développement de toute l'infrastructure requise de communications, navigation et surveillance (CNS) pour ces systèmes, afin de prendre en charge les besoins convenus pour ce qui est de l'exploitation et de la sécurité.

¹ Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, France, Gabon, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, République centrafricaine, Sénégal, Tchad et Togo.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

4.21 Au niveau national, la note AN-Conf/13-WP/143, présentée par la Chine, décrit une méthode de gestion des approbations pour les approches fondées sur la qualité de navigation requise à autorisation obligatoire (RNP-AR) qui vise à réduire toute charge de travail supplémentaire, grâce à l'élaboration de procédures RNP-AR publiques qui sont mises à la disposition de tous les exploitants approuvés. Le Comité est informé que des travaux sur ce sujet sont en cours au sein des groupes d'experts compétents et, notant le solide appui en faveur de cette initiative, convient que l'OACI devrait achever ces travaux en tenant compte de la méthode décrite dans la note de travail.

De l'élaboration à la mise en œuvre des SARP

4.22 Le Comité est informé que, comme suite à la Recommandation 6/13 de la Conférence AN-Conf/12, *Élaboration de normes et pratiques recommandées, de procédures et d'éléments indicatifs*, l'OACI a mis en œuvre une approche axée sur les projets, qui tient compte du GANP, pour mieux soutenir l'élaboration et la mise en œuvre des SARP. Il est également informé que les recommandations comme celle concernant l'état de préparation des États pour la mise en œuvre des SARP, formulée dans la note AN-Conf/13-WP/292, présentée par le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), seront prises en compte dans l'amélioration de cette approche.

4.23 Le Comité reconnaît que l'élaboration et la mise en œuvre de SARP basées sur les performances posent des difficultés. Il convient qu'avant l'adoption de dispositions, les éléments indicatifs nécessaires devraient être disponibles, l'évaluation des incidences devrait avoir été effectuée et une approche régionale structurée pour soutenir la mise en œuvre, par l'intermédiaire des PIRG, devrait être en place comme il est décrit dans la note AN-Conf/13-WP/297, présentée par l'IATA.

4.24 Le Comité prend acte des notes d'information AN-Conf/13-WP/215, AN-Conf/13-WP/267, AN-Conf/13-WP/195, AN-Conf/13-WP/261, et AN-Conf/13-WP/285 présentées respectivement par l'Algérie, l'Arabie saoudite, la Chine, les Émirats arabes unis et l'ASECNA.

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

Recommandation 4.3/1 — Amélioration des performances du système de navigation aérienne

Il est recommandé que les États :

- a) adoptent et adaptent selon qu'il convient le processus de gestion des performances en six étapes pour la planification et la mise en œuvre des améliorations de la navigation aérienne et en tiennent compte dans leurs plans nationaux de navigation aérienne ;
- b) alignent leurs plans nationaux de navigation aérienne sur les plans régionaux de manière à assurer l'harmonisation à l'échelle mondiale du processus de gestion des performances et à so utenir l'atteinte des objectifs mondiaux en matière de performance ;
- c) appuient l'OACI dans la promotion de l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) et réaffirment leur engagement à élaborer en temps opportun des plans nationaux de navigation aérienne précis et harmonisés avec les plans régionaux et mondial ;

Il est recommandé que l'OACI :

- d) encourage les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PI RG) à choisir une approche axée sur les performances pour la mise en œuvre et à adopter le processus de gestion des performances en six étapes, décrit dans le *Manuel sur les performances globales du système de navigation aérienne* (Doc 9883), en tenant compte dans le Volume III de tous les Plans régionaux de navigation aérienne ;
- e) continue d'accélérer les travaux sur les indicateurs de performance liés au *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750, GANP), y compris l'examen de ces travaux par un groupe compétents d'experts sur les performances, et envisage de créer un tel groupe d'experts sous l'égide du Groupe d'étude du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) ;
- f) examine d'éventuelles mesures opérationnelles incitatives pour l'élaboration de nouveaux concepts de gestion du trafic aérien (ATM).

Recommandation 4.3/2 — Initiatives régionales et nationales en matière de collaboration et de mise en œuvre

Il est recommandé que les États :

- a) souscrivent aux engagements en matière de mise en œuvre convenus au niveau régional, et pris en compte dans les plans régionaux de navigation aérienne, pour un déploiement efficace des initiatives régionales ;
- b) coopèrent entre eux et avec l'industrie pour renforcer les dispositions liées à la mise en œuvre par les États dans le cadre de l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) ;
- c) planifient la modernisation de leur système de navigation aérienne en partenariat avec toutes les parties prenantes en se fondant sur les besoins locaux et les ressources disponibles, et en tenant compte des engagements régionaux et mondiaux ;
- d) reconnaissent l'importante contribution du Plan AFI (Afrique-océan Indien) à la mise en œuvre d'un cadre régional efficace pour le Programme africain d'évaluation par les pairs des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) afin de renforcer la sécurité et l'efficacité du transport aérien en Afrique ;
- e) appuient la mise en œuvre des initiatives de l'OACI visant à améliorer l'efficacité et l'efficacité des processus régionaux ;
- f) encouragent la participation des autorités de haut niveau au processus de prise de décisions pour la planification et la mise en œuvre ;

Il est recommandé que l'OACI :

- g) encourage les États, les régions et les organisations internationales à appuyer la planification collaborative, les activités et les projets transfrontaliers, interrégionaux et intrarégionaux afin de favoriser une harmonisation efficace, efficiente et rapide ;
- h) continue de soutenir le Programme africain d'évaluation par les pairs des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) ;
- i) prie instamment les États de soutenir la mise en œuvre des priorités régionales, en coordination avec l'industrie ;
- j) appuie la mise en œuvre d'un plan d'action pour le développement des infrastructures aéronautiques en Afrique dans le cadre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) ;
- k) encourage les États et les organisations à poursuivre le partage des données de surveillance afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la gestion du trafic aérien ;
- l) encourage la collaboration et la coordination régionales, ainsi que le recours à des incitatifs dans la planification de la mise en œuvre d'améliorations opérationnelles pour permettre à toutes les parties prenantes de réaliser les avantages escomptés de la mise en œuvre ;
- m) encourage les États africains et l'industrie à poursuivre la collaboration dans le cadre du Programme africain des procédures de vol (AFPP).

Point 4 : Mise en œuvre du système mondial de navigation aérienne et rôle des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)

4.4 : Mise en œuvre de procédures et de processus relatifs aux services de recherches et de sauvetage (SAR)

4.26 La note AN-Conf/13-WP/10, présentée par le Secrétariat, rappelle l'importance de la coopération et de la collaboration régionales pour l'amélioration des opérations de recherches et de sauvetage (SAR). Elle montre que la mise en œuvre du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) permettra d'améliorer l'efficacité des SAR tout en offrant l'occasion d'évaluer et de renforcer les procédures SAR existantes. Le Comité, notant l'existence de carences cruciales dans la fourniture des services SAR dans diverses parties du monde, convient de l'importance de les renforcer. Il est aussi indiqué qu'aussi utile que soit le CONOPS du GADSS pour fournir de l'information précieuse sur l'orientation que l'OACI a prise et prendra probablement à l'avenir, les États ont encore un rôle important à jouer pour évaluer pleinement l'incidence de ces dispositions et doivent avoir la possibilité de faire des observations officielles à leur sujet. À cet égard, le Comité reconnaît que l'OACI doit élaborer davantage de dispositions pour appuyer les normes actuelles liées au GADSS figurant dans l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, et qu'elle doit se pencher, en particulier, sur les questions concernant l'échange des informations de suivi automatique en cas de détresse entre les exploitants d'aéronefs, les ANSP, centres de coordination de sauvetage (RCC) et les autorités militaires, entre autres.

4.27 Le Comité note que de nombreuses initiatives ont été élaborées dans les régions de l'OACI afin de soutenir la mise en œuvre de services SAR efficaces. La note AN-Conf/13-WP/226, présentée par 54 États contractants de la CAFAC³, rappelle qu'au lendemain d'une conférence ministérielle tenue en avril 2017, les États de la région avaient décidé de remédier à leurs carences en matière de SAR et s'étaient engagés dans un projet SAR comprenant des ateliers, des enquêtes et la production d'un modèle de documents SAR. En outre, le Comité prend acte, dans la note AN-Conf/13-WP/144, présentée par la Colombie, de la conclusion d'un accord SAR multilatéral par les États des régions Amérique centrale et Amérique du Sud et de la signature de lettres d'entente entre leurs RCC respectifs. Le Comité note que de tels accords peuvent permettre à un groupe d'États de mutualiser leurs ressources pour mieux utiliser leurs capacités respectives en fonction du théâtre des opérations (à savoir, mer, montagne, jungle). Dans le contexte de l'importance que les États et les régions accordent aux services SAR, le Comité rappelle l'appui donné afin d'inclure dans le GANP un fil GADSS conforme aux dispositions de l'OACI (cf. Recommandation 1.2/1).

4.28 La note AN-Conf/13-WP/59, présentée par les États-Unis, rappelle l'importance des accords de coopération conclus au niveau de l'État, mais aussi au niveau des unités opérationnelles qui participent habituellement aux opérations SAR et souligne que la mise en œuvre du GADSS en appui aux opérations SAR pourrait être l'occasion pour tous les PIRG de réévaluer les accords régionaux et les mécanismes de coopération relatifs aux SAR. En appuyant cette note, le Comité reconnaît aussi que l'évolution du GADSS facilitera les délibérations sur la manière de remédier aux carences de l'organisation des SAR dans les régions. Le Comité relève aussi la disponibilité de divers groupes d'experts pour aider l'OACI à poursuivre l'élaboration de normes et de PANS à l'appui du GADSS, ce qu'il considère comme étant un élément important du processus de développement.

4.29 Le Comité prend acte de l'importance d'une localisation précise de l'épave et des survivants après un accident survenant au-dessus des terres, comme le souligne la note AN-Conf/13-WP/212, présentée par l'Autriche au nom de l'Union européenne et de ses États membres⁴, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)⁵ et d'EUROCONTROL. Il note en outre les travaux entrepris par l'OACI en vue d'adopter des normes fondées sur les performances pour la localisation d'un avion en détresse, et prend acte que l'objectif de l'article 41 de la Convention est de fournir aux États et à l'industrie un degré de certitude relativement aux exigences, à temps pour définir des solutions appropriées. Le Comité convient, sans que cela entrave la mise en œuvre des dispositions actuelles relatives au GADSS, qu'un examen soit mené concernant un moyen fondé sur les performances de déterminer avec précision la localisation du point de fin de vol et que des dispositions soient élaborées selon qu'il convient.

4.30 Le Comité prend acte des notes d'information présentées par l'Arabie saoudite (AN-Conf/13-WP/266) et l'ASECNA (AN-Conf/13-WP/286).

³ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

⁴ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

⁵ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

4.31 À l'issue de ses délibérations, le Comité convient de la recommandation suivante :

Recommandation 4.4/1 — Recherches et sauvetage (SAR) et Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS)

Il est recommandé que les États :

- a) par l'entremise des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), examinent les possibilités de mutualiser leurs capacités respectives afin d'améliorer l'efficacité des opérations de recherches et sauvetage (SAR) ;
- b) tirent parti des PIRG pour promouvoir activement la conclusion d'accords SAR bilatéraux ou multilatéraux ;
- c) appuient les initiatives régionales de mise en œuvre des opérations SAR en organisant des conférences de haut niveau en coordination avec l'OACI, l'industrie et les partenaires internationaux ;

Il est recommandé que l'OACI :

- d) achève l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) et de dispositions de Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) liées au GADSS, selon qu'il convient, et appuie leur mise en œuvre ;
- e) organise des séminaires et/ou des ateliers SAR régionaux afin de faciliter la mise en œuvre du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) ;
- f) insiste auprès des États sur l'importance de la mise en œuvre des dispositions des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) relatives au suivi des aéronefs et à la localisation d'un avion en détresse qui soutiennent le GADSS ;
- g) invite les groupes d'experts compétents à fournir des conseils sur la mise en œuvre du GADSS ;
- h) voie s'il est nécessaire d'avoir une norme fondée sur les performances pour déterminer avec précision la localisation du point de fin de vol, en particulier au-dessus des terres, en vue d'un déploiement efficace des opérations SAR ;
- i) inclue l'organisation générale des SAR dans les futures éditions du GANP.