



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

## **TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE**

**Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018**

### **RAPPORT À LA CONFÉRENCE SUR LA PARTIE GÉNÉRALE**

*Note.— Après avoir détaché la page de couverture, prière d'insérer la présente note à l'endroit approprié dans le dossier de rapport.*



**RAPPORT DE LA  
TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE**

**LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT**

La Présidente de la treizième Conférence de navigation  
aérienne (AN-Conf/13) (2018)

au

Président de la Commission de navigation aérienne

J'ai l'honneur de présenter ci-joint le rapport de la  
treizième Conférence de navigation aérienne, tenue à Montréal  
du 9 au 19 octobre 2018.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Riensema', with a stylized flourish at the end.

Mme Kirsten Riensema  
Présidente

Montréal (Canada), le 19 octobre 2018



## TABLE DES MATIÈRES

	<b>Page</b>
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	iii-1
LA CONFÉRENCE	
1. Durée .....	iv-1
2. Représentation .....	iv-1
3. Bureau .....	iv-1
4. Secrétariat .....	iv-1
5. Adoption de l'ordre du jour .....	iv-2
6. Organisation des travaux .....	iv-2
7. Allocutions d'ouverture .....	iv-2
7.1 Président du Conseil .....	iv-2
7.2 Secrétaire générale.....	iv-7
7.2 Président de la Commission de navigation aérienne .....	iv-9
LISTE DES PARTICIPANTS .....	v-1
ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION.....	vi-1
SIGLES ET ABRÉVIATIONS.....	vii-1
RAPPORTS DE LA CONFÉRENCE	
Point 1 : Stratégie mondiale de navigation aérienne.....	1-1
Point 2 : Dotation du système mondial de navigation aérienne.....	2-1
Point 3 : Renforcement du système mondial de navigation aérienne.....	3-1
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
Point 5 : Questions émergentes	5-1
Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle	
6.1 : Plan stratégique	
6.2 : Mise en œuvre de la gestion de la sécurité	
6.3 : Surveillance et supervision.....	6-1
Point 7 : Risques de sécurité opérationnelle	7-1
Point 8 : Problèmes de sécurité émergents	8-1



**LISTE DES RECOMMANDATIONS\***

- 1.1/1 Vision et aperçu de la sixième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750, GANP)
- 1.2/1 Niveau technique mondial de la sixième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750, GANP)
- 1.3/1 Feuilles de route pour la navigation aérienne
- 1.4/1 Analyse coûts-avantages (ACA) à l'appui du déploiement d'actifs
  
- 2.1/1 Amélioration de la capacité et de l'efficacité des aéroports
- 2.1/2 Gestion totale des aéroports (TAM) et capacité des aéroports
- 2.2/1 Évolution à long terme des systèmes de communications, navigation et surveillance et accès au spectre de fréquences
- 2.2/2 Évolution du système mondial de navigation par satellite (GNSS)
- 2.3/1 Prestation future de l'assistance météorologique aéronautique
- 2.3/2 Poursuite du développement du modèle IWXXM pour l'échange de renseignements météorologiques aéronautiques
- 2.3/3 Prestation d'un service de renseignements de météorologie de l'espace répondant aux besoins opérationnels des usagers
- 2.3/4 Élaboration de mécanismes de recouvrement des coûts pour la fourniture de renseignements de météorologie aéronautique
  
- 3.1/1 Gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM)
- 3.2/1 Opérations basées sur trajectoire (TBO)
- 3.2/2 Information sur le vol et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif (FF-ICE)
- 3.3/1 Opérations de réseau (NOPS)
- 3.4/1 Collaboration civilo-militaire
- 3.4/2 Mise en œuvre de la coopération civilo-militaire
- 3.5/1 Système d'indicateurs d'emplacement de l'OACI et base de données des points significatifs
- 3.5/2 Gestion coordonnée des crises
- 3.5/3 Certification des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP)
- 3.5/4 Nord vrai
  
- 4.1/1 Plans nationaux de développement des États
- 4.2/1 Mise en œuvre de services minimaux de navigation aérienne
- 4.3/1 Amélioration des performances du système de navigation aérienne
- 4.3/2 Initiatives régionales et nationales en matière de collaboration et de mise en œuvre
- 4.4/1 Recherches et sauvetage (SAR) et Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS)
  
- 5.1/1 Vols dans l'espace aérien supérieur
- 5.2/1 Vols à très basse altitude
- 5.3/1 Systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS)
- 5.4/1 Cyberrésilience

---

\* Les recommandations précédées de la mention « RSPP » concernent des propositions d'amendement de normes, de pratiques recommandées, de procédures pour les services de navigation aérienne ou d'éléments indicatifs figurant dans une Annexe.

- 5.5/1 Avions de transport supersoniques (SST)
- 5.5/2 Transport spatial commercial (CST)
- 5.5/3 Processus d'élaboration de normes
  
- 6.1/1 Projet d'édition 2020-2022 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP, Doc 10004)
- 6.1.3/1 Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS)
- 6.2/1 Appui à la mise en œuvre d'une gestion efficace de la sécurité
- 6.2.1/1 Programmes nationaux de sécurité (PNS)
- 6.2.3/1 Élaboration de renseignements de sécurité
- 6.3/1 Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) — Méthode de surveillance continue (CMA)
  
- 7.1/1 Prise de décisions fondée sur des données
- 7.1/2 Politiques normalisées de prise de décision et pratiques optimales fondées sur les risques aux fins de la validation des produits étrangers
- 7.2/1 Renforcement des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO)
- 7.2/2 Programme de sécurité des pistes de l'OACI — Plan d'action mondial relatif à la sécurité des pistes
- 7.3/1 Stratégies de mise en œuvre de l'OACI
- 7.3/2 Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP)
- 7.3/3 Cadre national de planification des États
- 7.3/4 Ressources du Bureau régional pour les activités de mise en œuvre
- 7.3/5 Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI)
  
- 8.1/1 Mesures pour aborder de manière proactive les problèmes de sécurité émergents
- 8.2/1 Vols de systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS)
- 8.2/2 Norme médicale pour les pilotes d'aéronefs légers



## RAPPORT DE LA TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

### LA RÉUNION

#### 1. DURÉE

1.1 La treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) a été ouverte par M. Olumuyiwa Benard Aliu, Président du Conseil, le 9 octobre 2018 à 10 h, dans la Salle de l'Assemblée du siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à Montréal (Canada). Mme Fang Liu, Secrétaire générale, s'est adressée à la Conférence. M. Claude Hurley, Président de la Commission de navigation aérienne, a également pris la parole et assisté à la Conférence. La séance plénière de clôture a eu lieu le 19 octobre 2018.

#### 2. REPRÉSENTATION

2.1 La Conférence s'est tenue avec la participation de 1 213 membres et observateurs désignés par 116 États membres et 37 organisations internationales, ainsi que de conseillers et autres. Une liste des participants figure sur le site web de la Conférence, à l'adresse [www.icao.int/meetings/anconf13](http://www.icao.int/meetings/anconf13).

#### 3. BUREAU

3.1 À la séance plénière d'ouverture, le bureau a été constitué comme suit :

Présidente de la Conférence :	Mme Kirsten Riensema (Royaume-Uni)
Vice-Président de la Conférence :	M. Jeferson Dominigues de Freitas (Brésil)
Président du Comité A :	M. Alexis Brathwaite (Trinité-et-Tobago)
Vice-Président du Comité A :	M. Peter Yu (République de Corée)
Président du Comité B :	M. Simon Allotey (Ghana)
Vice-Président du Comité B :	M. Guruprasad Mohapatra (Inde)

#### 4. SECRÉTARIAT

4.1 Le Secrétaire de la Conférence était M. Stephen P. Creamer, Directeur de la navigation aérienne, aidé de M. Richard Macfarlane, Directeur adjoint, Capacité et efficacité de la navigation aérienne, de M. Catalin Radu, Directeur adjoint, Sécurité de l'aviation, et de M. Denis Guindon, Directeur adjoint, Surveillance et supervision. Il était également assisté par des fonctionnaires de la Direction de la navigation aérienne de l'OACI et d'autres directions et bureaux de l'Organisation, selon les besoins.

## 5. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

5.1 L'ordre du jour transmis à la Conférence par la Commission de navigation aérienne a été adopté lors de la séance plénière d'ouverture.

## 6. ORGANISATION DES TRAVAUX

6.1 Le plan d'organisation soumis aux États avant la réunion a été adopté tel quel lors de la séance plénière d'ouverture. Le plan prévoyait l'institution de deux comités. Les deux comités ont été composés comme suit :

### Comité A (chargé des points 1, 2, 3, 4 et 5 de l'ordre du jour)

Président du Comité A :	M. Alexis Brathwaite (Trinité-et-Tobago)
Vice-Président du Comité A :	M. Peter Yu (Corée du Sud)
Secrétaire :	M. Richard Macfarlane, aidé de Mme L. Cary et de MM. C. Dalton, S. da Silva, Y. Wang, secrétaires de point de l'ordre du jour, soutenus par des experts techniques de l'ANB

### Comité B (chargé des points 6, 7 et 8 de l'ordre du jour)

Président du Comité B :	M. Simon Allotey (Ghana)
Vice-Président du Comité B :	M. Guruprasad Mohapatra (Inde)
Secrétaire :	M. Catalin Radu, aidé de M. D. Guindon (DD/MO), de MM. M. Costa, M. Marin et N. Rallo, secrétaires de point de l'ordre du jour, soutenus par des experts techniques de l'ANB

6.2 Les délibérations en séance plénière se sont déroulées en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol, en français et en russe. Certaines notes de travail n'ont été produites qu'en anglais. Le rapport a été publié en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol, en français et en russe.

## 7. ALLOCUTIONS D'OUVERTURE

### 7.1 Président du Conseil de l'OACI, M. Olumuyiwa Benard Aliu

J'ai le grand plaisir de vous accueillir à cette 13<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne, sous le thème *De l'élaboration à la mise en œuvre*.

Aujourd'hui, l'aviation est en passe de connaître de grandes transformations, comme en témoignent la croissance phénoménale des volumes de trafic de passagers et de fret, qui vont plus que doubler d'ici 2035, le déploiement croissant de la technologie des drones, le lancement d'activités autonomes, suborbitales et supersoniques, ainsi que d'autres innovations comme les technologies de l'intelligence artificielle et des chaînes de blocs.

---

D'un bout à l'autre de notre réseau aéronautique mondial et dans tous nos États membres, une formidable modernisation va avoir lieu dans les prochaines années. Nous assisterons à l'adoption de nouvelles technologies et à la mise en œuvre de nouvelles infrastructures qui permettront de répondre aux défis de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne.

Notre premier objectif pour les deux prochaines semaines est donc de définir notre vision collective d'un système mondial de gestion du trafic aérien civil qui soit sûr, interopérable et sans discontinuité pour le XXI<sup>e</sup> siècle.

Certains d'entre vous se souviendront que le processus de modernisation du système de navigation aérienne a commencé par la dixième Conférence de navigation aérienne, en 1991. À l'époque, notre secteur était convenu de passer d'un système sol de navigation aérienne à un système satellitaire.

Lors de la 11<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne, en 2003, nous avons alors appuyé un concept opérationnel de gestion mondiale du trafic aérien et élaboré un programme de travail connexe.

En 2011, la douzième Conférence de navigation aérienne a alors introduit le cadre des « ASBU », ou mises à niveau par blocs de système de l'aviation. Ce cadre a été établi pour aider à orienter l'harmonisation et l'interopérabilité du secteur et pour aligner les initiatives de mise en œuvre régionales et nationales tout en donnant aux États et aux planificateurs de l'industrie des certitudes bien nécessaires en matière d'investissements.

Cette treizième Conférence de navigation aérienne a été précédée par le deuxième Symposium sur l'industrie de la navigation aérienne mondiale (GANIS/2) et par le Symposium sur la mise en œuvre de la sécurité et de la navigation aérienne (SANIS), en 2017.

Les objectifs principaux de ces événements GANIS et SANIS étaient d'obtenir les avis préalables de l'industrie sur l'évolution du système mondial de navigation aérienne, et de se faire une idée des défis nouveaux ou existants en matière de mise en œuvre découlant des mises à jour que l'OACI se proposait d'apporter au Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

Depuis la Conférence de navigation aérienne de 1991, notre communauté n'a eu de cesse de réaliser ce que l'on a appelé le « futur système de navigation aérienne ».

Mesdames et Messieurs, nous y sommes, dans ce futur et nous n'avons pas une minute à perdre pour nous adapter aux défis qu'il entraîne pour la gestion du trafic aérien et les opérations.

Au moyen des ASBU et des objectifs et cibles adoptés par consensus qui figurent dans le GANP et dans le GASP, l'OACI vous a donné les outils dont vous avez besoin pour accélérer cette transition et réaliser les capacités de performance grâce auxquelles notre secteur maintiendra sa vitalité et son efficacité et continuera à répondre pleinement aux besoins et aux attentes des entreprises et des sociétés modernes.

Au niveau régional, les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) appuieront ce processus en aidant à garantir l'alignement des procédures et l'interopérabilité des systèmes.

Une bonne partie de ce progrès peut être réalisée par une meilleure gestion et une meilleure utilisation des données de performances du secteur, et nos concepts généraux – la gestion de l’information à l’échelle du système (SWIM) et la prise de décision en collaboration (CDM) – guident maintenant ce processus.

Dans notre adaptation aux drones ou aux nouveaux types d’exploitation au-dessus du niveau de vol 600, il nous faudra non seulement rester centrés sur la performance en matière de sécurité et d’efficacité qui est la clé du transport aérien, mais aussi être vigilants quant aux menaces potentielles pour les systèmes de plus en plus connectés qui appuient les opérations contemporaines.

Pendant la conférence, vous allez donc évaluer certaines nouvelles propositions visant à définir et à traiter ces défis d’une manière qui fasse intervenir toutes les parties prenantes de l’industrie aéronautique, notamment par la création d’un nouveau « cadre de confiance » numérique mondial.

Ce cadre a été conçu pour s’appuyer sur vos engagements actuels en matière de supervision de la certification et des licences, consacrés dans la Convention de Chicago, et pour permettre l’évolution interopérable de ces systèmes nouveaux et connectés.

En ce qui concerne l’évolution du Programme universel d’audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA), certains ajustements supplémentaires sont inscrits à l’ordre du jour de la Conférence.

Je suis heureux de dire que, après près de deux décennies de ces activités d’audit, l’OACI a enregistré d’importantes améliorations dans la mise en œuvre efficace des normes et pratiques recommandées (SARP) mondiales dans de nombreux États membres, particulièrement depuis l’introduction de l’initiative *Aucun pays laissé de côté*.

Néanmoins, de nombreux États ont encore du mal à se conformer aux SARP faute de ressources et de moyens techniques.

C’est pourquoi l’OACI a fait la promotion de mécanismes régionaux, y compris l’établissement d’organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO).

Bon nombre des RSOO établies ne sont cependant pas aussi efficaces qu’elles devraient l’être dans le renforcement des capacités de supervision de la sécurité de leurs pays constitutifs.

De nombreux facteurs et défis, dont les divers degrés de responsabilité déléguée, le manque d’expertise et le manque de ressources, empêchent les RSOO de réaliser leur plein potentiel.

Ces préoccupations persistantes ont été examinées en profondeur lors du Forum sur les RSOO que l’OACI et l’Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) ont convoqué ensemble au Swaziland, devenu l’Eswatini en 2017.

Ce Forum a appuyé l’idée que l’OACI travaille à un nouveau système mondial de supervision de la sécurité de l’aviation (GASOS), centré sur la rationalisation des engagements et de l’appui de l’OACI à l’égard des RSOO, pour leur permettre de s’acquitter efficacement des mandats que leur ont confiés leurs États constitutifs.

Le concept initial et le plan d’action connexe ont été entérinés à l’échelle mondiale par la réunion des DGAC de 2017, et nous comptons sur vous pour que le programme soit affiné et, au final, présenté à la 40<sup>e</sup> session de l’Assemblée.

Mesdames et Messieurs, les résultats de vos travaux lors des deux prochaines semaines permettront à l'OACI d'affiner son programme de travail et de poursuivre la normalisation qui est si nécessaire en ce moment pour aider notre secteur à s'adapter et à évoluer.

N'oubliez pas non plus que nos débats et approbations nous aideront à préparer des délibérations efficaces lors de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée, en 2019.

En conséquence, vu la grande majorité des questions techniques qui auront été débattues et convenues pendant les deux prochaines semaines, la Commission technique de l'Assemblée sera en mesure de s'occuper de façon plus détaillée de l'adoption des nouveaux GANP et GASP et de leurs programmes de travail connexes, ainsi que de toute question urgente qui pourrait se poser entre-temps.

Je suis convaincu que cette approche améliorera énormément l'efficacité globale de l'OACI au niveau des responsabilités de base en matière de navigation aérienne qu'elle a à l'égard du monde entier.

Permettez-moi de prendre quelques instants pour reconnaître et remercier la communauté militaire d'être présente parmi nous et de son intérêt à œuvrer de concert avec les autorités civiles pour améliorer avec l'ensemble du système de navigation aérienne.

L'efficacité de la collaboration et de la coopération civilo-militaires demeure essentielle pour notre objectif visant à garantir la sécurité et l'efficacité de tous les vols et à examiner ensemble les défis de la modernisation du système de navigation aérienne pour tous les usagers de l'espace aérien.

Avant de terminer, je voudrais appeler votre attention sur la dernière réunion de stratégie hors-siège que le Conseil a tenue en juin 2018, lors de laquelle il a pris le temps de se pencher sur l'*Aviation du futur* et sur la façon dont l'OACI pourra mieux orienter notre secteur dans la manière de répondre dynamiquement et efficacement aux changements exponentiels et au rythme de l'innovation auxquels nous assistons et auxquels nous nous attendons dans les prochaines décennies.

À cette réunion hors siège, le Conseil a souligné en particulier les défis et opportunités liés à l'émergence du secteur spatial commercial.

À cet égard, je pense qu'il est temps que l'Organisation prenne des initiatives audacieuses pour se positionner comme chef de file dans la normalisation mondiale en la matière. Si nous le faisons de manière non compétitive mais dans un esprit de collaboration avec nos États membres, nous disposerons d'un modèle pour nous occuper d'autres technologies émergentes.

Lors de ladite réunion, le Conseil a également souligné la nécessité d'investir dans la prochaine génération des professionnels de l'aviation qui auront la responsabilité de veiller à ce que le système mondial de gestion de la circulation aérienne civile reste sûr, interopérable et sans discontinuité dans les décennies à venir.

Le programme de l'OACI concernant la prochaine génération de professionnels de l'aviation joue un rôle de coordination important dans la mise en œuvre des stratégies visant à s'occuper des défis connexes.

J'ai aussi proposé en outre un concours thématique sur l'aviation pour les jeunes, au niveau national, régional et mondial, comme moyen de stimuler leur intérêt pour une carrière en aviation.

Chers collègues, je voudrais maintenant rendre hommage au dévouement, au degré élevé de professionnalisme et à l'engagement de tous les professionnels de l'aviation à l'égard de leur rôle dans la sécurité de l'aviation.

Tout récemment, cet engagement a été démontré de façon très émouvante par M. Anthonius Gunawan Agung, contrôleur de la circulation aérienne à l'aéroport Mutiara Sis Al Jufri de Palu, en Indonésie. Lors du tremblement de terre et des tsunamis qui ont ravagé la région, Anthonius s'est abstenu de quitter la tour de contrôle jusqu'à ce que la sécurité des avions au décollage ait été assurée. Comme conséquence directe de cet acte d'altruisme et d'héroïsme, il est décédé des suites de ses blessures.

Le fervent engagement d'Anthonius à l'égard de la sécurité de l'aviation est un exemple pour nous tous, particuliers, organisations et États. Par l'intermédiaire de la délégation de l'Indonésie ici présente aujourd'hui, rendons-lui tous hommage et transmettons nos plus sincères condoléances à sa famille et à ceux qui ont été touchés par ce tragique événement.

Excellences, Mesdames et Messieurs, comme vous le savez, le Conseil de l'OACI, dans le cadre de l'initiative Aucun pays laissé de côté, décerne chaque année le Certificat du Président du Conseil aux États de chaque région de l'OACI qui ont accompli des progrès importants pour résoudre leurs lacunes de supervision de la sécurité et améliorer l'efficacité de la mise en œuvre des SARP de l'OACI telle qu'elle est déterminée dans le cadre de nos activités USOAP CMA de l'année précédente.

J'ai eu le grand plaisir de remettre directement les certificats de 2018 à certains États lauréats que j'ai eu le privilège de visiter cette année. Cependant, comme des responsables de plusieurs des États lauréats cette année sont présents ici aujourd'hui, j'ai jugé bon de rendre hommage à leurs réalisations lors de cette conférence :

- Bangladesh
- Burkina Faso
- Finlande
- Jordanie
- Koweït
- Portugal
- République-Unie de Tanzanie

Mes remerciements aux lauréats et merci à tous de votre patience et de vos applaudissements pour ces remarquables réalisations.

Enfin, Mesdames et Messieurs, je déclare maintenant ouverte cette treizième Conférence de navigation aérienne de l'OACI, et j'invite le Président de la Commission de navigation aérienne de l'OACI, M. Claude Hurley, à en vous dire davantage sur votre programme très chargé.

Je vous souhaite à tous plein succès dans cette conférence.

## 7.2 Secrétaire générale de l'OACI, Mme Fang Liu

*Excellences,  
Mesdames et Messieurs,*

Dans le courant des dix prochains jours, nous allons examiner comment optimiser l'évolution de la sécurité de l'aviation ainsi que la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne.

En travaillant ensemble à la réalisation de ces objectifs, nous devons aussi garder à l'esprit le formidable et unique potentiel qu'a l'aviation d'améliorer les vies des peuples du monde.

J'ai la conviction que nombre d'entre vous sont conscients des contributions socio-économiques de notre secteur aux communautés nationales et régionales, mais les détails techniques font parfois oublier l'objectif global.

Un de nos problèmes pour ce qui est d'aider les États non seulement à comprendre cette situation mais aussi à y faire quelque chose concerne le sous-financement des infrastructures.

Mais souvenez-vous aussi que les États peuvent en faire beaucoup lorsqu'ils prennent le temps d'intégrer comme il faut leurs priorités en matière d'investissement en aviation dans leurs stratégies de développement nationales.

C'est pour cela que le Secrétariat de l'OACI a tant fait pour établir des liens avec les objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies, et par l'intermédiaire de ceux-ci avec les résultats socio-économiques recherchés dans le *Programme de développement durable à l'horizon 2030*.

Plus les gouvernements comprennent clairement ces liens, plus ils seront disposés à investir dans des projets d'aviation.

C'est là un des messages clés que le Président du Conseil de l'OACI et moi-même avons transmis lors des engagements mondiaux de l'OACI, en insistant particulièrement sur le rôle critique que les niveaux locaux de conformité aux normes de l'OACI jouent quant à l'efficacité avec laquelle les États peuvent optimiser leurs avantages aéronautiques.

On voit en effet très clairement comment la réalisation par les États de pas moins de quinze des dix-sept objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies est grandement facilitée par la disponibilité locale d'opérations conformes aux normes de l'OACI.

Pendant cet événement, vous allez approfondir toute une série de sujets concernant nombre d'innovations récentes dans le domaine du transport aérien, et il importe de reconnaître comment l'arrivée de nouveaux venus continue de renforcer et d'élargir la valeur socio-économique de l'aviation.

Cela ressort clairement du fait que certains des concepts que vous allez habiliter ici, dans le cadre de vos travaux sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), par exemple, ont le potentiel de permettre à de nouveaux types d'aéronefs de donner accès à l'Internet à plus d'un milliard de personnes dans les prochaines années.

Nous devrions également disposer de nouveaux moyens de livrer des médicaments dans des régions inaccessibles ou de réduire les délais d'intervention d'urgence après une catastrophe.

Ce ne sont là que quelques exemples de ce à quoi vos travaux peuvent aboutir, et sachez donc que les décisions que vous allez prendre et les progrès auxquels vous allez contribuer ici ensemble amélioreront directement les conditions de vie de nombreux habitants de cette planète.

Et à ce sujet, je pense qu'il est aussi important de reconnaître le rôle que joue l'OACI pour aider à réaliser ces progrès.

Il est beaucoup plus efficace pour tous, et pour notre secteur en général, de se coordonner et de collaborer ici plutôt que de créer une mosaïque de solutions susceptibles de varier d'un État à l'autre ou d'une région à l'autre.

Et à ce propos, il est critique que l'OACI, pour sa part, puisse démontrer avec confiance que nous établissons un ordre du jour mondial qui est aussi pratique que visionnaire et qui fera le meilleur usage de toutes les ressources disponibles.

Il importe de noter ici que les résultats de votre conférence constitueront des apports critiques pour l'élaboration du Plan d'activités 2020–2022 de l'OACI.

Grâce à ce plan, nous assurons la transparence que vous méritez de recevoir au sujet de ce que nous dépensons et de ce que nous livrons. C'est cette responsabilité que nous assumons qui donne à la communauté mondiale la confiance qu'elle exige, à juste titre, quant à l'objectif et à la valeur de nos programmes techniques.

L'efficience et l'efficacité seront en tête de liste de nos priorités à mesure que vous évalueriez tout ce dont vous êtes saisis lors de cette réunion de dix jours, et elles sont également essentielles pour la façon dont l'OACI organise et priorise ses ressources.

L'amélioration de la capacité de l'Organisation de servir ses États membres ainsi que le secteur aéronautique en s'appuyant sur une gestion axée sur les résultats est une de mes priorités clés, commune maintenant à tout notre Secrétariat.

Cela en dit long sur les nouveaux défis en matière de ressources auxquels l'OACI fait face dans l'environnement géopolitique actuel. Nous ne pouvons toutefois les laisser nous détourner de la nécessité continue de faciliter et de mettre en œuvre vos décisions.

En bref, l'OACI a dû trouver des solutions très novatrices dans la façon de financer et de fournir notre assistance et notre leadership en transport aérien.

Beaucoup d'entre vous seront peut-être surpris d'apprendre, par exemple, que même certaines des priorités les plus importantes auxquelles nous travaillons assidûment doivent toutes être financées par des ressources extrabudgétaires, ressources que nous cherchons et mobilisons de façon proactive.

Il s'agit d'éléments de programme comme la cybersécurité et la cyberrésilience, les travaux que nous accomplissons pour aider dans les orientations nationales en matière d'aéronefs télépilotes et non habités,



et d'autres développements clés dont nous devons tenir compte et que nous devons guider dans nos normes mondiales.

Avant de terminer, Mesdames et Messieurs, je voudrais simplement souligner que l'aviation reste la façon la plus sûre de voyager, et que les conférences de navigation aérienne de l'OACI ont joué un rôle appréciable dans le niveau incroyable de sécurité et d'efficacité de notre secteur.

J'ai maintenant le grand plaisir de donner la parole à M. Steven Creamer, Directeur de la navigation aérienne de l'OACI, et de vous souhaiter à tous des débats couronnés de succès et aboutissant à des décisions qui vous aideront à façonner la prochaine décennie de l'aviation civile internationale.

Merci.

### 7.3 **Président de la Commission de navigation aérienne, M. Claude Hurley**

Bonjour à vous aussi Madame Liu, Secrétaire générale, Excellences membres du Conseil de l'OACI, membres de la Commission, membres du Secrétariat, et vous, distingués participants à cette Treizième Conférence de navigation aérienne de l'OACI.

Vous êtes plus d'un millier, qui occupez des rôles clés dans les États que nous servons et auprès des parties prenantes de notre industrie aéronautique, plus d'un millier qui avez choisi d'être ici aujourd'hui, à cette Conférence.

Comme ce matin il fait 15 degrés de plus qu'hier, je m'étonne qu'au lieu d'écouter mon discours, vous ne soyez pas partis en plus grand nombre explorer Montréal pendant ce bref retour de l'été, mais blague à part, je me sens vraiment privilégié d'être dans la même salle que vous, cette salle de l'Assemblée de l'OACI, pleine de sérieux et d'espoir, alors que nous nous engageons, ensemble, par un échange d'idées et un débat constructif, dans la tâche difficile mais nécessaire de l'établissement des priorités et du choix des objectifs clés de la navigation aérienne et de la sécurité de l'aviation, en préparation de l'Assemblée de l'OACI, l'année prochaine.

Je voudrais vous faire part de certaines réflexions sur le plaisir que j'ai de vous voir tous ici aujourd'hui, et sur les choix que vous allez faire dans le courant des deux prochaines semaines, choix qui vont orienter la façon dont nous allons nous attaquer ensemble aux défis de la mise en œuvre.

Mais avant cela, il pourrait être utile d'expliquer que ce que vous venez d'entendre, à l'instant, c'est le protocole, la façon traditionnelle à l'OACI de prendre la parole à des réunions officielles, que ce soit à la Commission, au Conseil ou même à l'Assemblée.

Pour ma part j'utilise les mots « merci, bonjour, bienvenue, sujet » pour me souvenir de ce protocole, et si je le mentionne, bien que cela ne soit pas nécessaire ici, c'est parce que j'ai eu l'occasion récemment de me rappeler que, comme pilote venu du froid, pour ainsi dire (c'est en janvier que je suis arrivé à l'OACI), il m'a fallu près d'un an pour trouver mes mots dans ces réunions officielles.

Et pour nous tous, trouver nos mots et prendre la parole en exprimant nos opinions, que nous venions de l'industrie ou des États, c'est peut-être déterminant pour que l'OACI obtienne rapidement un

retour d'information sur toute proposition, pour que, ensemble, nous puissions arriver à une perception commune de tous les défis potentiels de mise en œuvre, et pour que nous puissions alors arriver à un consensus sur la meilleure façon de nous attaquer à ces défis, ensemble.

Or, comme vous le savez, ce n'est pas par manque de bonnes intentions que les choses ne se passent pas toujours comme prévu.

Ce que nous comprenons ce sont les pratiques exemplaires actuelles qui peuvent être mises en œuvre maintenant.

Il y a quelques années, j'étais en charge d'une nouvelle exploitation à l'étranger et, un jour, nous avons reçu dans la livraison hebdomadaire – très attendue – des pièces d'avion, un magnifique article en aluminium d'aviation peint aux couleurs vives de la compagnie.

Ce n'était cependant pas une pièce d'avion, mais un grand tableau d'affichage destiné à être la nouvelle *norme* dans toute la compagnie pour afficher les renseignements critiques pour la sécurité. Belle idée, n'est-ce pas ? Et bien sûr, vous comprendrez que, travaillant à l'OACI, je crois fermement aussi bien à la *sécurité* qu'à la *normalisation*, mais il y avait là quelques difficultés de *mise en œuvre* que je suis un peu embarrassé de vous expliquer.

Avec l'Internet commuté très peu stable dont on disposait à l'époque, si vous vous souvenez de sa lenteur, il fallait une éternité pour télécharger les bulletins de sécurité et leurs nombreux graphiques, pour découvrir ensuite que ces affiches préconçues sur le « thème de sécurité de la semaine » étaient en format 8,5 par 11 pouces, le format commun ici en Amérique du Nord.

Vous ne serez pas surpris d'apprendre que le seul papier auquel nous avions accès sur place, l'A4, répondait à la norme mondiale beaucoup plus suivie, l'ISO 216.

De plus, ce superbe tableau d'aluminium – et vous voyez sans doute où je veux en venir – répondait non pas à la norme internationale beaucoup plus répandue pour l'espacement des deux trous (ISO 838 – 80 mm pour ceux qui sont soucieux du détail), mais à l'espacement de 70 mm unique à l'Amérique du Nord.

Ce n'est sans doute qu'une histoire de papier, mais malheureusement, ne disposant pas sur place du papier nécessaire ni d'un perforateur à deux trous standard, nous allions avoir certains défis de mise en œuvre de la norme de la compagnie en matière de distribution efficace des renseignements de sécurité.

Ce n'est là qu'une anecdote amusante et c'est à dessein que je me suis abstenu de mentionner les nombreux vrais défis aéronautiques que nous avons sûrement tous connus. À ce sujet, et pour des suggestions pratiques quant aux défis du monde réel en matière de mise en œuvre du système de gestion de la sécurité, je mentionnerai cependant l'excellent site web de l'OACI sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité créé par le Secrétariat, qui donne des exemples, des outils et des éléments didactiques que vous trouverez certainement utiles.

La morale de mon histoire c'est que même les initiatives les plus simples, quelque bien intentionnées qu'elles soient, peuvent comprendre des obstacles inattendus à la mise en œuvre intégrale, si... nous ne sommes pas pleinement conscients des réalités sur le terrain.

---

Le thème de cette Treizième Conférence de navigation aérienne, « de l'élaboration à la mise en œuvre », sera à la base de tous nos débats.

Essentiellement, nous espérons tirer profit de **votre** expérience des difficultés qui existent en dehors de cette enceinte, de façon que les propositions élaborées par l'OACI s'appuient sur une meilleure compréhension des réalités des États et de l'industrie, afin de que nous puissions, ensemble, non seulement arriver à une perception commune de la situation mais aussi avec un peu de chance à un consensus sur les meilleures façons de procéder.

En 2017, plus de 4 milliards de passagers ont pris l'avion en toute sécurité.

Si vous êtes encore réveillés tard ce soir à cause du décalage horaire, dites-vous qu'avant minuit, comme tout autre mardi d'octobre, 12 millions de passagers auront aujourd'hui emprunté plus de 120 000 vols à destination de près de 4 000 aéroports, sous la surveillance de 170 fournisseurs de services de navigation aérienne. Ces avions auront aussi transporté plus de 20 milliards de dollars de marchandises (bon, 20 milliards de dollars canadiens peut-être, mais vous m'avez compris). Et cela ne représente qu'un seul jour. D'ici la fin de la Conférence, près de 150 millions de personnes – et quelques animaux de compagnie – auront pris l'avion, certains pour la première fois.

On prévoit que d'ici 2030, ces chiffres vont doubler, et dans certaines régions, tripler.

Dans certains États, qui connaissent déjà une croissance annuelle de 10 pour cent, de nouveaux avions commerciaux sont immatriculés à une cadence inconnue jusqu'ici.

Et non seulement ce trafic traditionnel augmente-t-il à un rythme sans précédent, mais on constate aussi une croissance rapide des nouveaux venus dans le système de navigation aérienne.

Les innovations technologiques dans les systèmes d'aéronef non habité, les avions supersoniques, les vols au-dessus du niveau de vol 600 et les vols spatiaux commerciaux, pour ne citer que quelques secteurs émergents, vont créer de magnifiques nouvelles possibilités pour la prochaine génération de professionnels de l'aviation, et pour le public des voyageurs, mais apporteront aussi avec elles d'importants défis à mesure que nous cherchons ensemble les moyens d'intégrer en toute sécurité ce nouveau trafic dans un espace aérien de plus en plus encombré.

Il faudra peut-être changer fondamentalement les façons de procéder, et comme le Président du Conseil, M. Aliu, l'a si éloquemment souligné, cela peut être fait avec succès et les solutions peuvent être harmonisées à l'échelle mondiale.

La communauté de l'aviation civile internationale a déjà relevé avec succès des défis de ce genre. C'est ainsi par exemple que le passage d'un système sol de contrôle de la circulation aérienne à un système satellitaire de gestion du trafic aérien porte déjà clairement ses fruits.

Beaucoup d'entre vous ont probablement survolé le pôle Nord pour arriver à Montréal.

Ce sont de bien longs vols, n'est-ce pas ? Peut-être même suffisamment longs pour ceux qui en ont profité pour lire la totalité des 300 notes de travail présentées ici cette semaine ? N'hésitez pas à lever la main, je vous crois sur parole !

Mais pour en revenir à mon histoire, disons que vous aviez déjà tout lu il y a plusieurs semaines, que vous n'arriviez pas à dormir et que vous cherchiez une distraction en attendant que le personnel de bord vous apporte le prochain repas.

Si par hasard vous ne suiviez pas Tom Cruise dans la version numéro six (et la meilleure) de *Mission impossible*, si donc vous étiez en train de regarder la carte dynamique à un moment quelconque des quatre ou cinq heures qu'il vous a fallu pour survoler l'Arctique avant d'arriver en territoire habité, peut-être avez-vous pensé aux vastes dimensions du territoire canadien, dont une bonne partie n'est pas desservie par des aides de navigation traditionnelles au sol à portée limitée comme les VOR et les NDB.

Lorsque j'étais plus jeune – et il n'y a pas si longtemps que cela malgré les apparences – j'ai effectué des vols de recherche et de sauvetage pour la Force aérienne canadienne.

Les vols de ce genre, par leur nature, se font rarement à proximité d'une voie aérienne, et aucun d'entre vous ne sera surpris d'apprendre qu'en IFR, la navigation en dehors des voies aériennes dans le Nord n'était pas très précise, avant le GPS.

Ces missions de recherche et de sauvetage dans le Nord étaient notre *Mission impossible* à nous, car pour nous, IFR (Instrument Flight Rules), c'était souvent « I Follow Roads » (je suis les routes) ou « Railroads » (les voies ferrées), et une fois celles-ci disparues sur les cartes du Nord, c'était souvent « I Follow Rivers » (je suis les cours d'eau). Je plaisante, mais les limites de la méthode du « point estimé » étaient telles sur de longues distances dans le nord du Canada, qui ne se distingue pas par le nombre de ses repères, que même après l'introduction de l'Oméga – un système de radiobalise en bande VLF –, connaître sa position à 25 km près dans la monotonie de la toundra surgelée était une nette amélioration.

Plus tard, le Loran-C a fortement amélioré la précision de la navigation près des côtes, mais beaucoup moins dans le Nord. Dans la pratique, pour mener à bien une mission SAR dans le nord du Canada au début des années 90, les équipages d'hélicoptères devaient parfois obtenir les repères radio des avions de patrouille militaires assurant la couverture, qui étaient dotés de systèmes de navigation à inertie, et ils avaient aussi besoin de navigateurs dévoués.

La solution de rechange était de voler par temps clair et de s'en remettre, comme les marins d'antan, aux constellations de Cassiopée et de la Grande Ourse pour trouver l'étoile du Nord. C'est triste à dire mais, si beaucoup d'entre vous savent encore certainement naviguer avec les étoiles, cela ne vous sera utile cette semaine que si vous avez besoin de retrouver le chemin de votre hôtel après une longue réception, au cas où le GPS de votre téléphone portable n'arriverait pas à démêler les détours sans cesse changeants créés par les travaux routiers de la ville de Montréal.

En fin de compte, ces missions de sauvetage ont été menées à bien, et ceux qui ont pu être sauvés l'ont été, mais à l'heure actuelle, avec l'avènement des données de localisation, précises et fiables, auxquelles peut avoir accès quiconque dispose d'un GNSS, être perdu à l'écart d'une voie aérienne n'est plus très grave, et c'est ici — et dans les capitales du monde entier — que nos prédécesseurs ont pris les décisions qui ont permis l'usage étendu de systèmes satellitaires pour la navigation et la gestion du trafic aérien, et en tant que communauté, nous pouvons en être très fiers.

En juillet dernier, la Commission de navigation aérienne a eu la rare occasion de faire un voyage d'étude dans la région Amérique du Sud de l'OACI, et de faire d'agréables escales au Pérou et en Colombie. Nous avons été impressionnés par la façon dont les États de la région, comme le Pérou et la Colombie, arrivent à gérer une croissance importante du trafic. Ainsi par exemple, l'utilisation de la navigation fondée sur les performances (PBN) pour acheminer le trafic vers l'aéroport de Cuzco, situé à haute altitude dans un relief difficile, a permis de réaliser des approches avec des minima plus faibles pendant de longues heures d'exploitation, ce qui aide aussi l'aéroport de Cuzco à faire face à une demande croissante de trafic.

De même, lors des discussions techniques que j'ai eues avec des États de la région Asie-Pacifique de l'OACI, j'ai été frappé par les nombreux exemples de la façon dont les normes et pratiques recommandées (SARP) que nous examinons ici sont mises à profit et mises en œuvre avec succès. Je citerai comme exemple la façon dont les parties prenantes de l'industrie malaisienne ont travaillé en collaboration avec le régulateur national pour mettre en œuvre des approches qualité de navigation requise à autorisation obligatoire (ANP-AR) à tous les grands aéroports du pays, ce qui s'est traduit non seulement par un meilleur écoulement du trafic et une durée moindre des étapes, mais permet également d'économiser des tonnes de carburant et s'accompagne aussi d'importants avantages du point de vue de l'environnement.

Il ressort de tout cela que les décisions que vous allez prendre ici dans les prochaines semaines peuvent apporter et apporteront sûrement des améliorations mesurables à la sécurité, à l'efficacité, à la capacité et à la sûreté de l'aviation ainsi qu'en matière d'environnement, tout en assurant la gestion harmonisée à l'échelle mondiale des risques émergents.

Ayant eu l'occasion de lire ces 300 notes de travail que vous avez présentées, je vous félicite des efforts que vous avez déjà faits pour préparer cette conférence. C'est vous qui allez décider et nous permettre à tous de veiller, ensemble, à nous adapter de la meilleure façon possible non seulement à des augmentations massives du trafic traditionnel, mais aussi à l'arrivée de nouveaux venus, avec tous les avantages que supposent les nouvelles technologies, dans un espace aérien partagé. Visons donc loin, ensemble.

Les travaux que vous allez accomplir ces deux prochaines semaines feront l'objet de rapports rédigés par les professionnels dévoués et talentueux du Secrétariat de l'OACI. Les résultats de vos délibérations seront présentés à la Commission navigation aérienne, afin que, en tant que *conseillers techniques* du Conseil de l'OACI, nous puissions donner les meilleurs conseils concernant l'ordre du jour de l'Assemblée qui se tiendra l'année prochaine.

C'est peut-être un bon moment pour demander à mes collègues de la Commission de se lever, pour que je puisse vous présenter la Commission de navigation aérienne, **votre** Commission de navigation aérienne.

En vertu de l'article 56 de la Convention de Chicago, la Commission de navigation aérienne se compose de 19 membres nommés par le Conseil parmi des personnes proposées par des États contractants. Ces personnes doivent aussi posséder les titres et qualités ainsi que l'expérience voulus *en matière de science et de pratique de l'aéronautique* et s'il fallait que j'énumère les *nombreuses et*

*impressionnantes aptitudes* et la *diversité de l'expérience professionnelle* de mes **éminents** collègues, je dépasserais le temps de parole qui m'est imparti, mais je devrais aussi faire remarquer qu'il y a parfois des exceptions, il arrive qu'un pilote ou deux, ou même ceux d'entre nous qui ont un faible pour les hélicoptères, s'infiltrent dans nos rangs.

Maintenant que mes collègues se sont rassis, il y a deux choses qui méritent d'être soulignées au sujet du rôle de la Commission qui est prévu par la Convention. Premièrement, si nous sommes désignés par des États, vous verrez, si vous venez visiter la salle de la Commission, et vous êtes certainement les bienvenus, que nous ne siégeons pas derrière notre drapeau, mais bien derrière une plaque portant notre nom, et que nous représentons donc non seulement notre propre expertise personnelle, mais aussi, ce qui est le plus important, les intérêts de l'intégralité des 192 États contractants, et donc vos intérêts à vous tous !

Deuxièmement, nous ne travaillons pas seuls. La Commission de navigation aérienne est une communauté dynamique et active, constituée avant tout de membres de groupes experts qui consacrent de longues heures à travailler main dans la main avec le Secrétariat pour mettre des propositions sur la table. Et dans la salle de la Commission, nous sommes privilégiés de bénéficier de la participation d'observateurs *dévoués, érudits et éloquents* provenant des États et de l'industrie, comme ceux qui viennent des organisations internationales accréditées, comme nos bons amis de l'IATA, de l'ACI, de l'IFATCA, de l'IFALPA, de l'IBAC, de l'IAOPA et de l'ICCAIA. Ce n'est donc pas isolément que nous examinons des propositions de normes et pratiques recommandées, sans comprendre pleinement leurs incidences pour nos parties prenantes et les défis qui en découlent au niveau de la mise en œuvre.

D'un bout à l'autre de ce processus, nous sommes appuyés par les professionnels du Secrétariat qui consacrent leur carrière à veiller à ce que nous comprenions pleinement les antécédents et les nombreuses nuances de ce qui est proposé. Nous sommes vraiment privilégiés, visons donc loin, ensemble.

Je suis très heureux que vous soyez tous ici, surtout par ce beau temps, votre présence témoigne de l'importance que vous attachez, avec vos organisations et vos États, à ces travaux.

Enfin, on notera que cette Conférence est un élément essentiel pour prendre contact avec vous avant l'Assemblée de l'année prochaine, pour trouver les moyens d'arriver à une perception commune des défis et des possibilités qui se présentent à nous, et pour prioriser au mieux nos ressources limitées de façon à construire, ensemble, un meilleur futur pour l'aviation et le public des voyageurs, et une fois encore je vous remercie tous d'être ici.

Que vos travaux soient couronnés de succès.

**LISTE DES PARTICIPANTS**

DP – Délégué principal  
DPS – Délégué principal suppléant  
D – Délégué  
S – Suppléant

C – Conseiller  
OP – Observateur principal  
O – Observateur

(Une version électronique est affichée sur le site web de la Conférence,  
à l'adresse [www.icao.int/meetings/anconf13](http://www.icao.int/meetings/anconf13))





---

**ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION****COMITÉ A****Point 1 : Stratégie mondiale de navigation aérienne**

- 1.1 : Vision et aperçu de la sixième édition du GANP
- 1.2 : Amélioration et mesure des performances de navigation aérienne au moyen du cadre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et des blocs constitutifs de base (BBB)
- 1.3 : Feuilles de route pour la navigation aérienne
- 1.4 : Bilans de rentabilité pour la navigation aérienne

**Point 2 : Dotation du système mondial de navigation aérienne**

- 2.1 : Exploitation et capacité des aéroports
- 2.2 : CNS intégré et stratégie en matière de spectre
- 2.3 : Prestation future de l'assistance météorologique aéronautique

**Point 3 : Renforcement du système mondial de navigation aérienne**

- 3.1 : Gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM)
- 3.2 : Information sur les vols et les flux de trafic pour l'environnement collaboratif (FF-ICE) et opérations basées sur trajectoire (TBO)
- 3.3 : Gestion des flux de trafic aérien (ATFM)
- 3.4 : Coopération civilo-militaire
- 3.5 : Autres questions relatives à l'ATM

**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
- 4.2 : Mise en œuvre de BBB et de normes relatives aux services minimaux
- 4.3 : Mise en œuvre d'ASBU pour améliorer les performances
- 4.4 : Mise en œuvre de procédures et de processus relatifs aux services de recherches et de sauvetage (SAR)

**Point 5 : Questions émergentes**

- 5.1 : Vols au-dessus du niveau de vol 600
- 5.2 : Vols en-dessous de 1000 pieds
- 5.3 : Systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS)
- 5.4 : Cyber-résilience
- 5.5 : Autres questions émergentes ayant des incidences sur le système mondial de navigation aérienne, notamment les systèmes d'aéronefs non habités (drones), les vols supersoniques et les vols spatiaux à des fins commerciales

**COMITÉ B****Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle****6.1 Plan stratégique**

- 6.1.1 : Vision et aperçu de l'édition 2020-2022 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)
- 6.1.2 : Mise en place de la surveillance de la performance de sécurité ; objectifs, cibles et indicateurs dans l'édition 2020-2022 du GASP
- 6.1.3 : Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS)

**6.2 Mise en œuvre de la gestion de la sécurité**

- 6.2.1 : Programme nationaux de sécurité (PNS)
- 6.2.2 : Systèmes de gestion de la sécurité
- 6.2.3 : Élaboration de renseignements de sécurité

**6.3 Surveillance et supervision**

- 6.3.1 : L'évolution du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) — Méthode de surveillance continue (CMA)
- 6.3.2 : Soutien et cadre en ligne (OLF) de l'USOAP CMA

**Point 7 : Risques de sécurité opérationnelle**

- 7.1 : Facilitation de la prise de décisions fondée sur les données, à l'appui des renseignements de sécurité, pour soutenir la gestion des risques de sécurité
- 7.2 : Risques de sécurité opérationnelle aux niveaux mondial, régional et national, et le rôle des RSOO et des RASG dans la réalisation des objectifs du GASP
- 7.3 : Autres questions relatives à la mise en œuvre

**Point 8 : Problèmes de sécurité émergents**

- 8.1 : Mesures pour aborder de manière proactive les problèmes émergents
- 8.2 : Problèmes de sécurité émergents

**SIGLES ET ABRÉVIATIONS**

5LNC	Nom-indicatif codé de cinq lettres
AAC	Autorité de l'aviation civile
A-CDM	Prise de décision en collaboration aux aéroports
ACI	Conseil international des aéroports
ACSA	Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale
ADIZ	Zone d'identification de défense aérienne
ADSB	Surveillance dépendante automatique en mode diffusion
AFI	Afrique-océan Indien
AFPP	Programme africain de procédures de vol
AG	Aviation générale
AGA	Aérodromes, routes aériennes et aides au sol
AGL	Au-dessus du niveau du sol
AI	Intelligence artificielle
AIM	Gestion de l'information aéronautique
AIS	Service d'information aéronautique
ALoSP	Niveau acceptable de performance de sécurité
AMHS	Système de messagerie ATS
ANP	Plan de navigation aérienne
ANS	Services de navigation aérienne
ANSP	Prestataire de services de navigation aérienne
APAC	Bureau Asie et Pacifique, Bangkok
APEX	Programme d'excellence aéroportuaire en sécurité de l'ACI
AR	Autorisation requise
ARN	Réseau de registres d'aéronefs
ASBU	Mise à niveau par blocs du système de l'aviation
ASIAP	Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique
AST	Objectifs de sécurité d'Abuja
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATFM	Gestion des courants de trafic aérien
ATM	Gestion du trafic aérien
ATS	Services de la circulation aérienne

---

ATSEP	Électronicien en sécurité de la circulation aérienne
BBB	Bloc constitutif de base
BSTF	Équipe spéciale de la mer Noire
CAFAC	Commission africaine de l'aviation civile
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation
CBA	Analyse coûts-avantages
CDM	Prise de décision en collaboration
CEAC	Conférence européenne de l'aviation civile
CMA	Méthode de surveillance continue
CNS	Communications, navigation et surveillance
COCESNA	Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
CONOPS	Concept d'opérations
COSCAP	Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité
CPDLC	Communications contrôleur-pilote par liaison de données
CST	Transport spatial commercial
DAA	Détection et évitement
DFMC	Multiconstellation double fréquence
DPRK	République populaire démocratique de Corée
FAA	Federal Aviation Administration
FF-ICE	Information sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif
FIR	Région d'information de vol
FMS	Système de gestion de vol
FSF	Flight Safety Foundation
FWT	Extrémité d'aile repliable
GADSS	Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
GASeP	Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde
GASOS	Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GBAS	Système de renforcement au sol
GEPNA	Groupe européen de planification de la navigation aérienne

---

GEUSR	Groupe d'experts chargé de l'examen structuré de l'USOAP-CMA
GLONASS	Système mondial de navigation par satellite
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
GRSAP	Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes
GSG	Groupe d'étude du GANP
GSI	Inspecteur national de la sécurité
GSI-AIR	Inspecteur national de la sécurité – navigabilité
GSI-OPS	Inspecteur national de la sécurité – exploitation
GSI-PEL	Inspecteur national de la sécurité – licences du personnel
IAC	Comité aéronautique inter-États
IAOPA	Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs
IATA	Association du transport aérien international
IBAC	Conseil international de l'aviation d'affaires
ICARD	Indicatifs de routes et codes internationaux
ICCAIA	Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales
IFAIMA	Fédération internationale des associations de pilotes de ligne
IFALDA	Fédération internationale des associations de dispatchers
IFALPA	Fédération internationale des associations de pilotes de ligne
IFATCA	Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne
IFATSEA	International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations
IPS	Suite de protocoles Internet
IRis	Integrated risk picture
ISAM	Integrated Safety Assessment Model
ITF	Fédération internationale des ouvriers du transport
IWXXM	Modèle d'échange d'informations météorologiques de l'OACI
KPI	Indicateur de performance clé
MET	Météorologique
MGS	Manuel de gestion de la sécurité
NCLB	Aucun pays laissé de côté
NEXTT	New Experience Travel Technologies
NGAP	Prochaine génération de professionnels de l'aviation
NOPS	Opérations de réseau
ODD ONU	Objectifs de développement durable des Nations Unies

---

OLF	Cadre en ligne
OMM	Organisation météorologique mondiale
ONU	(Organisation des) Nations Unies
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
PANS-TRG	Procédures pour les services de navigation aérienne – Formation
PASOC	Central American Safety Events Analysis Programme
PBN	Navigation fondée sur les performances
PEID	Petit État insulaire en développement
PIRG	Groupe régional de planification et de mise en œuvre
PNS	Programme national de sécurité
POI	Indicateur de résultat de projet
PPP	Partenariat public-privé
PPT	Panel project team
PQ	Question de protocole
RAIO	Organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents
RASG	Groupe régional de sécurité de l'aviation
RNP	Qualité de navigation requise
RPAS	Système d'aéronef télépiloté
RSFTA	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques
RSP	Programme de sécurité des pistes
SAM	Amérique du Sud
SAR	Recherches et sauvetage
SARP	Normes et pratiques recommandées
SBAS	système de renforcement satellitaire
SDCPS	Système de collecte et de traitement de données sur la sécurité
SIMS	Système de surveillance de l'information sur la sécurité
SMI	Mise en œuvre de la gestion de la sécurité
SGS	Système de gestion de la sécurité
SoD	État de conception
SoR	État d'immatriculation
SPI	Impulsion spéciale d'identification ; indicateur de performance de sécurité
SSR	Radar secondaire de surveillance
SST	Transport supersonique

---

SWIM	Gestion de l'information à l'échelle du système
TAC	Code alphanumérique traditionnel
TAM	Gestion totale d'aéroport
TBO	Opérations basées sur trajectoire
UA	Aéronef non habité
UAS	Système d'aéronef non habité
UAV	Véhicule aérien non habité
UE	Union européenne
UIT	Union internationale des télécommunications
UIT-R	Secteur des radiocommunications de l'UIT
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité
UTM	Gestion du trafic d'UAS
VHF	Très haute fréquence
WAKE	Turbulence de sillage

-----