



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

- Point 32 : Navigation aérienne — Politique
- Point 33 : Navigation aérienne — Normalisation
- Point 34 : Navigation aérienne — Surveillance et analyse
- Point 35 : Navigation aérienne — Soutien de la mise en œuvre
- Point 36 : Navigation aérienne — Problèmes émergents

UNE STRATÉGIE COMPLÈTE POUR LA NAVIGATION AÉRIENNE : ADOPTION DU PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750), qui définit l'orientation stratégique du programme des travaux techniques de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne mondiale, sert aussi de guide aux États, aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), aux fournisseurs de services, aux usagers de l'espace aérien et aux parties prenantes de l'industrie. Le 29 mai 2013, le Conseil (C-DEC 199/5) a approuvé la quatrième édition du GANP, mentionnée en Appendice A à la présente note. Une résolution révisée de l'Assemblée sur les plans mondiaux est présentée en Appendice B.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à approuver la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750), mentionnée en Appendice A à la présente note, comme orientation stratégique dans le domaine de la navigation aérienne mondiale ;
- b) à demander aux États, aux PIRG, aux fournisseurs de services et aux usagers de l'espace aérien d'établir des priorités et des cibles cadrant avec les objectifs du GANP ainsi qu'avec les besoins opérationnels de chaque région ;
- c) à adopter l'Appendice B de la résolution de l'Assemblée présentée en Appendice B.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées par la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget-programme ordinaire de 2014-2016 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10007, <i>Rapport de la douzième Conférence de navigation aérienne (2012)</i> Doc 9958, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 8 octobre 2010) Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> (quatrième édition) <i>Document de travail sur les mises à niveau par blocs du système de l'aviation – le cadre pour une harmonisation mondiale</i> <i>Notes d'information sur les feuilles de route technologiques – Douzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Un système ATM mondial efficace permet de réaliser l'interopérabilité et la continuité entre toutes les régions pour tous les usagers et durant toutes les phases de vol. Il satisfait aux niveaux de sécurité convenus, permet une exploitation économique optimale des vols, est écologiquement viable et respecte les impératifs de sécurité nationale. La vision directrice de l'OACI à cet égard est définie dans le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854), tandis que le GANP tient lieu de document de planification stratégique de soutien. Sur la base d'une consultation approfondie menée par l'OACI auprès des États et des parties prenantes de l'industrie, ainsi que d'un examen par la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12), le GANP a été restructuré et révisé et sera étayé par d'autres outils spécifiques destinés à aider les États, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) de l'OACI, les fournisseurs de services, les usagers de l'espace aérien et les parties prenantes de l'industrie.

2. QUATRIÈME ÉDITION DU GANP

2.1 À l'appui d'un système de navigation aérienne harmonisé, l'OACI a élaboré la quatrième édition du GANP afin de donner des orientations clairement définies sur les objectifs opérationnels directeurs et les technologies de soutien, l'avionique, les procédures, les normes et les approbations réglementaires nécessaires à leur réalisation. Le GANP établit un environnement propice aux mises en œuvre progressives fondées sur les profils opérationnels et les densités de circulation spécifiques de chaque État, grâce à la méthodologie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), qui constitue la base sur laquelle repose le GANP révisé.

2.2 La douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12), tenue en novembre 2012, a examiné la quatrième édition du GANP et noté qu'elle s'appuie sur des documents de planification antérieurs et offre un cadre de planification mondial incluant un calendrier en fonction duquel les États et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) peuvent mettre en œuvre des améliorations futures selon les besoins opérationnels. En outre, cette quatrième édition du GANP fait ressortir le besoin d'élaborer des normes et des pratiques recommandées, des exigences réglementaires, des procédures et une technologie associées aux ASBU.

2.3 Les modules ASBU vont de pair avec les systèmes de communication, de navigation et de surveillance (CNS) et les feuilles de route pour l'avionique et la gestion de l'information. AN-Conf/12 est convenue que les modules ASBU et les feuilles de route technologiques connexes faisaient partie intégrante du GANP, qu'elles étaient un outil très appréciable de mise en œuvre et que la politique et les principes connexes exposés dans le GANP seraient essentiels au succès de la planification mondiale à long terme de la navigation aérienne. Le GANP révisé représente une méthodologie de planification stratégique évolutive sur 15 ans qui mise sur les technologies existantes et anticipe les développements futurs en fonction des objectifs opérationnels convenus des États/de l'industrie. Cela permettra des stratégies d'investissement saines et aidera à susciter envers le Plan l'engagement nécessaire des États, des fabricants d'équipement, des usagers de l'espace aérien et des fournisseurs de services.

2.4 La mise en œuvre des ASBU doit être réalisée au travers de programmes régionaux sur mesure, en fonction des besoins opérationnels spécifiques. Les PIRG de l'OACI conçoivent ces programmes de travail en dégageant en premier lieu les caractéristiques opérationnelles de leurs zones de gestion du trafic aérien (ATM) homogènes, les grands courants de trafic et les grands aéroports internationaux. L'analyse de ces données opérationnelles fait ressortir les opportunités d'amélioration des performances, et les modules ASBU sont par la suite évalués afin de déterminer lequel d'entre eux est le

mieux à même de produire les améliorations opérationnelles nécessaires. De plus amples renseignements sur ce sujet sont présentés dans une note distincte (A38-WP/88) qui décrit la manière dont les PIRG, se fondant sur le GANP, progressent actuellement à cet égard.

2.5 Une fois terminées les analyses opérationnelles et les mises en œuvre qui en résultent, la prochaine étape demande une surveillance des performances de navigation aérienne via une stratégie établie de mesures et de compte rendu. Durant la phase initiale, au niveau régional, l'état de la mise en œuvre sera illustré à l'aide de cartes et de graphiques dynamiques sur le site web de l'OACI. L'analyse des données communiquées se fera en collaboration entre les États, les PIRG et l'OACI. Les résultats seront ensuite publiés dans les tableaux de bord des performances régionales proposés (basés sur le web) et dans un rapport annuel mondial sur la navigation aérienne.

2.6 Le Conseil de l'OACI a approuvé la quatrième édition du GANP et sa documentation d'appui, qui figurent en Appendice A à la présente note de travail.

3. MISES À JOUR DU GANP

3.1 La Commission de navigation aérienne de l'OACI révisera le GANP dans le cadre du programme triennal des travaux et fera rapport au Conseil un an avant chaque session de l'Assemblée. Le rapport de la Commission présentera les progrès réalisés à l'échelle mondiale en ce qui concerne l'atteinte des objectifs du GANP et il examinera les leçons tirées par les États, l'industrie et les PIRG. Il examinera également les changements possibles dans les besoins futurs de l'aviation, le contexte de la navigation aérienne et d'autres facteurs, et il proposera des ajustements appropriés du GANP pour en tenir compte. Avant d'être présentées au Conseil, les mises à jour proposées seront communiquées aux États membres pour consultation. Après l'approbation du Conseil, le GANP actualisé sera soumis à l'approbation des États membres de l'OACI à la prochaine session de l'Assemblée.

4. RÉOLUTION DE L'ASSEMBLÉE

4.1 Étant donné que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) définiront les orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne, respectivement, il est proposé qu'ils fassent l'objet d'une seule résolution de l'Assemblée (A34-xx : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*). Cette nouvelle résolution intègre, met à jour et remplace la résolution actuelle sur le GASP (A37-4 : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité*) ainsi que la résolution actuelle sur le GANP (A37-12 : *Planification mondiale de l'OACI en vue de la durabilité*). Le texte intégral de la résolution proposée est présenté en Appendice B.

4.2 Conformément à la Résolution A37-12, la quatrième édition du GANP établit un cadre qui tient compte de l'incidence des plans nationaux de modernisation de la navigation aérienne sur le système mondial et facilite les activités visant à assurer l'harmonisation mondiale, y compris l'établissement des priorités qui dictent le programme des travaux techniques de l'Organisation durant chaque triennat.

4.3 Les éléments concernant expressément le GANP figurent à l'Appendice B de la résolution récapitulative proposée (A34-xx : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*). En conséquence, lors de l'examen de la proposition, et aux fins de la présente note, il conviendrait de porter l'attention seulement sur l'Appendice B de la résolution, qui porte

uniquement sur le GANP. Les considérants et l'Appendice A de la résolution, qui concernent expressément le GASP, sont examinés dans une note A38-WP/92 au titre des points 32, 33, 34, 35 et 36 de l'ordre du jour.

5. CONCLUSION

5.1 Le GANP offre une vision à long terme qui donnera confiance à l'OACI, aux PIRG, aux États, aux fournisseurs de services, aux usagers de l'espace aérien et aux parties prenantes de l'industrie dans l'élaboration et la mise en œuvre d'une infrastructure de navigation aérienne et de progrès en avionique qui conduiront à l'harmonisation mondiale complète du système ATM.

APPENDICE A

PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE

cf. http://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/GANP_en.pdf

APPENDICE B

PROJET DE RÉSOLUTION DESTINÉE À REMPLACER LA RÉSOLUTION A37-4 ET QUI INTÈGRE ET REMPLACE LA RÉSOLUTION A37-12

~~A37-4 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité~~

~~A34-xx : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne~~

L'Assemblée,

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

Considérant que, pour réaliser ce but, l'Organisation a établi des Objectifs stratégiques ~~dans les domaines de la sécurité et de l'efficacité, entre autres,~~ notamment des objectifs en matière de sécurité et en matière de capacité et d'efficacité,

Reconnaissant l'importance ~~d'un cadre mondial~~ de cadres mondiaux pour appuyer les Objectifs stratégiques de l'OACI,

Reconnaissant l'importance, ~~pour assurer l'efficacité de la~~ d'une mise en œuvre, effective de plans et d'initiatives régionaux et nationaux fondés sur ~~le cadre mondial~~ les cadres mondiaux,

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

Notant que le Conseil a approuvé, le 30 juillet 2013, la première édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et, le 29 mai 2013, la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* la première édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en tant qu'orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne, respectivement ;

12. *Décide* que l'OACI mettra en œuvre et tiendra à jour le ~~Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP)~~ pour appuyer les Objectifs stratégiques pertinents de l'Organisation ;

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

34. *Décide* que ces plans mondiaux constitueront ~~le cadre dans lequel~~ les cadres dans lesquels les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre seront élaborés et exécutés, ce qui garantira l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;

5. *Prie instamment* les États membres d'élaborer des solutions durables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de navigation aérienne, ce qui peut être réalisé par un partage des ressources, en faisant appel à des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité et le savoir-faire d'autres États ;
6. *Prie instamment* les États membres de faire preuve de la volonté politique nécessaire pour prendre les mesures correctrices visant à remédier aux carences en matière de sécurité et de navigation aérienne, y compris celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), par l'application des objectifs du GASP et du GANP et du processus de planification régionale de l'OACI ;
7. *Prie instamment* les États membres, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à la mise en œuvre coordonnée du GASP et du GANP, en évitant les doubles emplois ;
48. *Appelle* les États et invite les autres parties prenantes à coopérer à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux fondés sur ~~le cadre constitué~~ les cadres constitués par les plans mondiaux ;
59. *Charge* le Conseil de rendre compte de la mise en œuvre et de l'évolution des plans mondiaux aux prochaines sessions ordinaires de l'Assemblée ;
610. *Charge* le Secrétaire général de promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement le GANP, le GASP et le GANP ~~les plans mondiaux correspondants de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) ;~~
711. *Déclare* que la présente résolution ~~annule et remplace~~ la Résolution ~~A36-7~~ A37-4, sur le Plan de la planification mondiale de l'OACI ~~pour la~~ en matière de sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), et la Résolution A37-12 de l'Assemblée, sur la planification mondiale de l'OACI en vue de la durabilité.

APPENDICE A

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

L'Assemblée,

Réaffirmant que l'objectif premier de l'Organisation reste l'amélioration de la sécurité et une réduction connexe du nombre d'accidents survenant dans le système d'aviation civile internationale et des morts qu'ils causent,

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

Reconnaissant les avantages en matière de sécurité qui peuvent découler des partenariats entre les États et l'industrie, ~~tels que l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST), l'Initiative européenne pour une stratégie de la sécurité (ESSI), le Groupe régional de sécurité de l'aviation — Continent américain (RASG-PA) et l'Équipe de renforcement de la sécurité en Afrique et dans les îles de l'océan Indien (ASET),~~

Reconnaissant que la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité a réaffirmé la nécessité d'adapter continuellement le cadre de sécurité pour qu'il conserve son efficacité et son utilité dans l'environnement réglementaire, économique et technique en évolution,

Notant que l'augmentation prévue du trafic de l'aviation civile internationale entraînera une hausse du nombre d'accidents d'aviation à moins que le taux d'accidents ne soit réduit,

~~*Consciente de Reconnaissant*~~ la nécessité de maintenir la confiance du public dans le transport aérien ~~par la diffusion d'informations~~ en donnant accès aux renseignements appropriés sur la sécurité,

Reconnaissant qu'une démarche proactive ~~permettant de déterminer et de gérer les~~ dans le cadre de laquelle une stratégie est définie en vue de l'établissement de priorités et de cibles pour la gestion des risques en matière de sécurité est d'une importance capitale pour la réalisation d'autres améliorations de la sécurité de l'aviation,

Reconnaissant que l'OACI ~~devrait établir~~ a établi des groupes régionaux de sécurité de l'aviation, en tenant compte des besoins des diverses régions et en s'appuyant sur les structures et formes de coopération déjà existantes,

Notant avec satisfaction la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui a été mise au point avec l'OACI par des partenaires clés de l'industrie dans le cadre du Groupe de l'industrie pour la stratégie de la sécurité et qui est à la base du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP),

Notant l'intention ~~d'utiliser continuellement le~~ d'appliquer les principes de gestion de la sécurité du GASP ~~comme outil~~ pour renforcer la sécurité en concentrant les efforts là où ils sont le plus nécessaires,

Notant la stratégie unifiée établie par l'OACI pour résoudre les carences en matière de sécurité,

1. *Souligne* la nécessité d'améliorer sans relâche la sécurité de l'aviation en réduisant le nombre d'accidents du transport aérien et des morts qu'ils causent, dans toutes les parties du monde, particulièrement dans les États où les dossiers de sécurité sont nettement plus mauvais que la moyenne mondiale ;

2. *Souligne* que les ressources limitées de la communauté aéronautique internationale devraient être utilisées ~~en premier lieu~~ de manière stratégique pour appuyer les États ou régions ~~dont les résultats en matière de sécurité ne sont pas à un niveau~~ où la supervision de la sécurité n'a pas atteint un niveau de maturité acceptable et où la volonté politique existe d'améliorer les fonctions de supervision de la sécurité ;

3. *Prie instamment* les États ~~contractants membres~~ d'appuyer les objectifs du GASP ~~en mettant en œuvre les initiatives de sécurité qui y sont définies.~~

a) ~~en mettant en œuvre le programme national de sécurité (PNS) ;~~

b) ~~en mettant en œuvre dans les plus brefs délais des systèmes de gestion de la sécurité dans toute l'industrie de l'aviation pour compléter le cadre réglementaire en place ;~~

c) ~~en partageant l'information de sécurité opérationnelle avec les autres États et les parties prenantes concernées de l'aviation ;~~

- d) ~~en veillant à ce que le public voyageur ait accès à des renseignements sur la sécurité facilement compréhensibles leur permettant de prendre des décisions en connaissance de cause;~~
- e) ~~en créant un environnement dans lequel la communication et l'échange des informations sont encouragés et facilités et les mesures correctrices sont mises en œuvre en temps opportun quand des carences sont signalées à l'OACI;~~
- f) ~~en communiquant à l'OACI les données exigées sur les accidents et les incidents;~~
4. *Prie instamment* les États ~~contractant~~ membres, les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO), les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les organisations internationales concernées de travailler de concert avec toutes les parties prenantes pour ~~réaliser~~ établir des priorités et des cibles compatibles avec les objectifs du GASP ~~et de la méthodologie de la GASR et pour en mettre en œuvre les méthodologies~~ en vue de réduire le nombre et le taux d'accidents d'aviation ;
5. ~~Prie instamment les États contractants de faire preuve de la volonté politique nécessaire pour prendre les mesures correctrices visant à remédier aux carences, y compris celles qui ont été relevées par les audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) et par la réalisation des objectifs du GASP et du processus de planification régionale de l'OACI;~~
65. *Prie instamment* les États d'assurer pleinement la supervision de la sécurité de leurs exploitants en toute conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) applicables et de veiller à ce que ~~les exploitants étrangers qui utilisent~~ chaque exploitant étranger qui utilise leur territoire ~~soient soit dûment supervisés par leurs États respectifs et prennent~~ supervisé par son État et prenne les mesures appropriées en cas de besoin pour préserver la sécurité ;
7. ~~Prie instamment les États d'élaborer des solutions de sécurité durables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité, ce qui peut être réalisé par un partage des ressources, en faisant appel à des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité et le savoir faire d'autres États;~~
8. ~~Prie instamment les États contractants, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à la mise en œuvre coordonnée du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, en évitant les doubles emplois.~~

APPENDICE B

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

A37-12 : Planification mondiale de l'OACI en vue de la durabilité

L'Assemblée,

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

Ayant adopté la Résolution ~~A35-15~~ A37-15, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et des systèmes de communication, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) concernant expressément la navigation aérienne,

Notant que le Conseil a accepté, le 30 novembre 2006, la nouvelle version du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

Reconnaissant que de nombreux États élaborent des plans de nouvelle génération pour leur propre modernisation de la navigation aérienne,

1. *Charge* le Conseil ~~d'amender le GANP de façon à y inclure un cadre qui permettra à l'OACI d'analyser facilement les incidences des plans de modernisation de la navigation aérienne des États sur le système mondial puis de prendre toute mesure qui sera nécessaire pour assurer l'harmonisation mondiale~~ d'utiliser les orientations du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour développer le programme des travaux techniques de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne et prioriser les tâches qu'il contient ;

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

~~2. Prie instamment~~ les États contractants, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à une mise en œuvre coordonnée du GANP, en évitant les doubles emplois ;

3. *Appelle* les États à prendre en considération les lignes directrices sur le GANP comme mesure opérationnelle efficace pour la protection de l'environnement ;

4. *Appelle* les États, les PIRG et l'industrie aéronautique à fournir en temps utile à l'OACI des renseignements sur l'état de mise en œuvre du GANP, y compris les enseignements tirés de la mise en œuvre de ses dispositions ;

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

6. *Charge* le Conseil de publier les résultats de l'analyse sur les tableaux de bord des performances régionales et dans un rapport annuel mondial sur la navigation aérienne qui indique, au minimum, les priorités clés de la mise en œuvre et les avantages pour l'environnement, en utilisant des méthodes reconnues par le CAEP ;

~~47. Prie instamment~~ les États qui élaborent des plans de nouvelle génération pour leur propre modernisation de la navigation aérienne ~~de communiquer leurs plans en temps utile à~~ d'assurer la coordination avec l'OACI et d'aligner leurs plans afin d'assurer la compatibilité et l'harmonisation à l'échelle mondiale ;

~~5. Charge~~ le Conseil de veiller à ce que le GANP soit tenu constamment à jour en fonction des faits nouveaux dans les domaines opérationnel et technique, en étroite collaboration avec les États et les autres parties prenantes ;

A38-WP/39

TE/5

Appendice B

B-6

~~6. Charge le Conseil d'organiser une douzième Conférence de navigation aérienne en 2012, pour élaborer un plan à long terme pour l'OACI fondé sur une mise à jour du GANP.~~

— FIN —