



ORGANISATION L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
Bureau Afrique Occidentale et Centrale

Etablissement du Sous-Groupe Gestion de l'Information et de l'Infrastructure d'APIRG
(IIM/SG)

Dakar, Sénégal, 28 – 30 Novembre 2016

Agenda Item 2: Cadre mondial et Régional pour les Services de la navigation aérienne

2.1 Plan Mondial de la Navigation Aérienne de l'OACI ICAO Global Air Navigation Plan (GANP Doc. 9750) et cadre du système d'amélioration par Blocks du système de l'Aviation (ASBU)

Disposition du plan Mondial de la Navigation Aérienne (GANP Doc. 9750)

(Présenté par le Secretariat)

RESUME

Le Plan Mondial) de Navigation Aérienne (GANP, Doc 9750) de l'AOACI, en fournissant la direction stratégique pour le programme de travail technique de l'OACI dans le domaine de l'efficacité des systèmes mondiaux de navigation aérienne, sert de lignes directrices pour groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRGs), les États, les fournisseurs de service, les usagers de l'espace aérien et d'autres parties prenantes. Cette note de travail présente l'édition revue et corrigée du GANP, la cinquième édition qui est en Annexe A avec cette note de travail.

The action by the Meeting is in paragraph 4.

Reference	Cinquième Édition du Plan Mondial de la Navigation Aérienne de l'OACI (GANP, Doc 9750, 5 th Ed.)
Strategic Objectives:	Cette note de travail est liée aux objectifs stratégiques A, B et C.
ASBU Modules	Cette Note de travail est liée à tous les modules ASBU applicables en Région AFI

INTRODUCTION

1.1 Un système ATM mondial efficace réalise l'interopérabilité et l'uniformité à travers toutes les régions pour tous les utilisateurs pendant toutes les phases de vol. Il respecte les niveaux acceptés de sécurité, pourvoit des opérations économiques optimums, est écologiquement durable et respecte des exigences de sécurité nationale. La vision directrice de l'OACI est à cet égard établie dans la **Concept Opérationnel d'ATM Mondiale (Doc 9854)**, tandis que le GANP sert de document de planification stratégique de soutien. Sur la base de consultation complète par l'OACI des États et des parties prenantes de l'industrie, le GANP a été restructuré et révisé et est soutenu par des outils dédiés conçus pour aider les Groupes Régionaux de Planification et de Mise en œuvre (PIRGs) de l'OACI, les États, les Prestataires de services, les usagers de l'espace aérien et d'autres parties prenantes pendant la mise en œuvre du Plan Mondial.

1.2 Pour soutenir un système de navigation aérienne mondialement harmonisé la 39^{ème} Assemblée de l'OACI a récemment approuvé la cinquième édition du Plan Mondial de Navigation Aérienne (**GANP-Doc 9750 5th Edition**).

1.3 Ce document mis à jour donne une direction claire sur les cibles opérationnelles et les technologies de soutien, l'avionique, les procédures, les standards et les instruments réglementaires nécessaires à leur réalisation. Le GANP en plus établit un cadre pour une mise en œuvre échelonnée basée sur des profils opérationnels et des densités de trafic pour chaque Etat. Ceci est réalisé à travers la de Mise à Niveau par Bloc du système de l'OACI, qui forme la base du GANP.

2. Fifth Editions of the GANP

2.1 Cette cinquième édition du Plan Mondial de la Navigation Aérienne de l'OACI (GANP) est conçue pour guider le progrès du transport aérien entre 2016 et 2030 et est approuvée chaque trois ans par le Conseil

de l'OACI. Le GANP représente une méthodologie stratégique de 15 ans qui tire partie des technologies existantes et anticipe sur de futur développements basés sur des objectifs opérationnels convenus Etat/industrie. Les Mises à Niveau par Blocs sont organisées en des incréments disjoints de six ans commençant en 2013 et se poursuivant jusqu'en 2031 et au-delà. Cette approche structurée donne une base pour des stratégies d'investissement et va susciter l'engagement des Etats, des fabricants d'équipements, des opérateurs et des fournisseurs de services.

2.2 Bien que le programme de travail de l'OACI soit approuvé par l'Assemblée de l'OACI sur une base triennale, le Plan Mondial offre une vision à long terme qui aidera l'OACI, les États et l'industrie à assurer la continuité et l'harmonisation parmi leurs programmes de modernisation. Pour trouver un équilibre entre la consolidation en suivant le rythme des nouveaux développements, le GANP aura une mise à jour plus complète avec l'édition 2019, alignée sur les périodes des Blocs.

2.3 Cette édition du GANP commence en décrivant le contexte de niveau exécutif des défis de navigation aérienne aussi bien que le besoin d'une approche stratégique consensuelle et transparente pour relever ces défis. Le GANP explore le besoin d'une planification de l'aviation plus intégrée à tous les deux niveaux régional et national et aborde des solutions exigées en introduisant une stratégie de modernisation d'ingénierie axées sur le consensus dans les Mises à niveau par Bloc du Système de l'Aviation (ASBU). De plus, il identifie des questions à résoudre dans un proche avenir sur les aspects financiers de modernisation de système de l'aviation. L'importance croissante de la collaboration et du partenariat comme le l'aviation et en relève les défis pluridisciplinaires est aussi soulignée.

2.4 Le GANP souligne aussi des questions de mise en œuvre incluant à court terme la navigation basée sur les performances et les modules du Bloc 0 et les Groupes régionaux de Planification et de Mise en œuvre (PIRGs) qui vont gérer les projets régionaux.

2.5 La description des programmes de mise en œuvre poursuivis par l'OACI complète le Chapitre 2, tandis que le Chapitre 3 explore le rôle du nouveau Rapport de la Navigation Aérienne de l'OACI en conjonction avec l'approche basée sur les performances pour la mise en œuvre des ASBUs

2.6 Huit appendices donne des informations complémentaires relatives à l'évolution du GANP, documentation en ligne, description détaillée des Modules ASBU, et le Feuilles de Route de Technologie soutenant les Mise à Niveau par Bloc, aussi bien que des directives financières pour mettre en œuvre les modules.

2.7 Le Plan Mondial de la Navigation Aérienne 2016–2030 de l'OACI présente tous les Etats avec des outils complets de planification soutenant un système mondial de navigation aérienne. Il identifie toutes les améliorations potentielles disponibles aujourd'hui détaille les générations suivantes des technologies sol et avioniques qui seront déployées à travers le monde, et donne la garantie pour les investissements nécessaires aux Etats et à l'Industrie pour prendre des décisions stratégiques pour le besoin individuel de planification:

- Oblige les Etats à aligner leur programmes nationaux et régionaux avec le GANP harmonisé, mais leur donne une meilleure garantie pour l'investissement.
- Demande une collaboration active entre Etats à travers les PIRGs dans le but de coordonner les initiatives dans les Plans Régionaux de Navigation Aérienne applicables.
- Donne des outils nécessaires aux Etats et Régions pour développer des analyses cout bénéfiques complètes quand ils cherchent à réaliser les améliorations opérationnelles spécifiques.
- Donne une vision de l'évolution du système de l'ATM mondial et les potentielles exigences à l'industrie pour une meilleures anticipation de ses produits.

3. MISE A JOPUR DU GANP

3.1 La Commission de la Navigation Aérienne de l'AOCI passera en revue le GANP comme partie du programme triennal de travail, rapportant au Conseil une année en avance de chaque Assemblée Le Rapport de l'ANC va donner une revue globale des progrès enregistrés dans la réalisation des objectifs et prendra en compte les leçons apprises par les Etats et l'Industrie.

3.2 De plus le rapport de l'ANC va considérer les possibles changements dans les besoins futurs de l'aviation, le contexte de la navigation aérienne et les facteurs influant, proposant des ajustements appropriés



ICAO

WP 02

au GANP pour prendre en compte ces éventualités. Avant d'être présentées au Conseil, les mises à jour proposées vont être transmises aux Etats pour consultation. Après approbation du Conseil, tout amendement du GANP et ses documents de soutien spécifiés sera ensuite soumis pour endossement aux Etats membres de l'OACI à l'Assemblée suivante.

4. ACTION BY THE MEETING

La réunion est invitée à:

- a) noter l'information donnée sur la cinquième Edition d'un Plan Mondial de la Navigation Aérienne (Doc 9750) tel que présenté et
- b) demander à APIRG, aux Etats, Fournisseurs de service et usagers de l'espace aérien de mettre à jour leur priorités et cible en conformité avec les objectifs du GANP aussi bien que les besoins de la région AFI



ICAO

WP 02

APPENDIX A

**Link to the 5th Edition of the ICAO 2016-2030 Global Air Navigation Plan (GANP
Doc.9750 5th Edition)**

http://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/GANP_en.pdf

APPENDIX B

ICAO's 10 Key Air Navigation Policy Principles

01: Commitment to the implementation of ICAO's Strategic Objectives and Key Performance Areas

ICAO Regional and State Air Navigation Planning will cover each of ICAO's Strategic Objectives and all 11 ICAO Key Performance Areas.

02: Aviation safety is the highest priority

In Air Navigation planning and in establishing and updating their individual Air Navigation Plans, ICAO Regions and States will give due consideration to the safety priorities set out in the Global Aviation Safety Plan (GASP).

03: Tiered approach to air navigation planning

ICAO's Global Aviation Safety Plan and Global Air Navigation Plan will guide and harmonize the development of ICAO Regional and individual State Air Navigation Plans.

ICAO Regional Air Navigation Plans, developed by the Regional Planning and Implementation Groups (PIRGs), will also guide and harmonize the development of individual State Air Navigation Plans.

When developing their Regional Air Navigation Plans, PIRGs should address their intra- and inter-regional issues.

04: Global Air Traffic Management Operational Concept (GATMOC)

The ICAO-endorsed *Global Air Traffic Management Operational Concept* (Doc 9854) and companion manuals, which include inter alia, the *Manual on Air Traffic Management System Requirements* (Doc 9882) and the *Manual on Global Performance of the Air Navigation System* (Doc 9883), will continue through their evolution, to provide a sound global conceptual basis for global air navigation and air traffic management systems.

05: Global air navigation priorities

ICAO should develop provisions and supporting material and provide training in line with the global air navigation priorities described in this plan.

06: Regional and State air navigation priorities

ICAO Regions, sub regions and individual States through the PIRGs should establish their own Air Navigation priorities to meet their individual needs and circumstances in line with the Global Air Navigation Priorities.

DRAFT GANP 2016 17

07: Aviation System Block Upgrades (ASBUs), Modules and Roadmaps

The ASBUs, Modules and Roadmaps form a key attachment to the GANP, noting that they will continue to evolve as more work is done on refining and updating their content and in subsequent development of related provisions, supporting material and training.

08: Use of ASBU Blocks and Modules

Although the GANP has a global perspective, it is not intended that all ASBU Modules are to be applied around the globe.

When the ASBU Blocks and Modules are adopted by regions, sub regions or States they should be followed in close accordance with the specific ASBU requirements to ensure global interoperability and harmonization of air traffic management.

It is expected that some ASBU Modules will be essential at the global level and therefore may eventually be the subject of ICAO mandated implementation dates (minimum path).

09: Cost-benefit and financial issues

The implementation of air navigation measures, including those identified in the ASBUs, can require significant investment of finite resources by ICAO Regions, sub regions, States and the aviation community.

When considering the adoption of different Blocks and Modules, ICAO Regions, sub regions and States should undertake cost-benefit analyses to determine the business case for implementation in their particular region or State.

The new guidance material on cost benefit analysis will assist States in implementing the GANP.

10: Review and evaluation of air navigation planning

ICAO should review the GANP every three years and, if necessary, all relevant Air Navigation Planning documents through the established and transparent process.

The appendices to the GANP should be analyzed annually by the Air Navigation Commission to ensure they remain accurate and up to date.

The progress and effectiveness of ICAO Regions and States against the priorities set out in their respective regional and State air navigation plans should be annually reported, using a consistent reporting format, to ICAO. This will assist regions and States in adjusting their priorities to reflect actual performance and address any emerging air navigation issues.