



## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

**Point 35 : Le système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial**

**Point 36 : NextGen et SESAR dans le cadre du système ATM mondial**

**Point 39 : Transition des services d'information aéronautique (AIS) à la gestion de l'information aéronautique (AIM)**

**Point 44 : Élaboration d'un exposé récapitulatif à jour de la politique permanente et des règles pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne**

### DIFFICULTÉS QUI ENTRAVENT L'APPLICATION DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES DE L'OACI CONCERNANT LES SERVICES À LA NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par les 22<sup>2</sup> États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail expose les difficultés que soulève l'application de certaines des normes et pratiques recommandées (SARPS) de l'OACI concernant les services à la navigation aérienne.

Il importe, si l'on part du principe que les SARPS doivent être des dispositions mûres et stables de caractère général, de tenir compte du fait que les différentes régions de l'OACI n'ont pas atteint le même niveau de développement.

Si possible, il faudrait revoir la règle selon laquelle les Annexes à la Convention et les PANS peuvent être révisées jusqu'à deux fois par année civile avec un intervalle entre des dates consécutives d'application des amendements d'au moins six mois, en se fondant sur les considérations exposées dans la présente note, qui découlent d'une analyse des conséquences de l'évolution de la situation depuis la trente-sixième session de l'Assemblée.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à réaffirmer que les SARPS doivent être constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les exigences fonctionnelles et de performance assurant les niveaux requis de sécurité, d'efficacité et d'interopérabilité ;
- b) à décider que les dates d'application des modifications apportées aux SARPS et aux PANS seront fixées de manière que les États contractants aient assez de temps pour les étudier et les mettre en œuvre en modifiant, si possible, dans l'exposé récapitulatif à jour de la politique permanente et des pratiques relevant du domaine de la navigation aérienne (Résolution A36-13), la politique

<sup>1</sup> Original : espagnol

<sup>2</sup> Argentine, Aruba, Belize, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela

	<p>permanente selon laquelle les Annexes à la Convention et les PANS peuvent être modifiées jusqu'à deux fois par année civile avec un intervalle entre des dates communes consécutives d'application des amendements d'au moins six mois et en décidant que de telles modifications ne seront autorisées qu'une fois par an (on trouvera une proposition à cet effet en appendice à la présente note de travail) ;</p> <p>c) à engager instamment les États à participer plus activement au processus d'élaboration des normes et procédures ;</p> <p>d) à approuver l'ouverture des crédits nécessaires pour que le Secrétariat puisse traduire les documents et lignes directrices concernant la sécurité, en établissant un ordre de priorités fondé sur leur importance respective ;</p> <p>e) à adopter l'amendement de la Résolution A44/1 proposé au paragraphe 3.3.</p>
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A, D et E.
<i>Incidences financières :</i>	Ouverture des crédits nécessaires pour la traduction en temps opportun dans toutes les langues officielles de l'Organisation des documents et lignes directrices concernant la sécurité.
<i>Références :</i>	Doc. 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc. 7231-11, <i>Règlement des publications de l'OACI</i> (Doc 9902), <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007) A37-WP/29, A35-WP/194, C/CAR/DCA/11 – NE/16

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, concernant l'adoption de normes et de procédures internationales par les États contractants, dispose que chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires et qu'à cette fin, l'Organisation de l'aviation civile internationale adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant de tout sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

1.2 Le **paragraphe 7 de la Résolution A36-13, Appendice A, "Élaboration des normes et pratiques recommandées (SARPS) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)"** dispose que les dates d'application des amendements aux normes, pratiques recommandées et procédures seront fixées de manière à laisser un délai suffisant aux États contractants pour leur mise en application. En outre, le **paragraphe 8** prévoit que, à moins de circonstances exceptionnelles, les dates d'application des amendements aux Annexes et aux PANS seront fixées de manière que les États contractants ne soient pas tenus d'amender leurs règlements nationaux plus de deux fois par année civile.

1.3 Le document susmentionné dispose également, entre autres, que les SARPS doivent être constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les exigences fonctionnelles et de performance assurant les niveaux requis de sécurité, d'efficacité et d'interopérabilité. Le **paragraphe 5** stipule par ailleurs que, dans la mesure où c'est compatible avec les impératifs de sécurité et de régularité, les normes qui prescrivent la mise en œuvre d'installations et de services devront réaliser un équilibre satisfaisant entre les besoins opérationnels relatifs à ces installations et services et l'incidence économique de leur mise en œuvre.

## 2. ANALYSE

2.1 Bien que, depuis la trente-sixième session de l'Assemblée, aucune des Annexes à la Convention concernant les services à la navigation aérienne n'ait été modifiée plus d'une fois par an, la plupart des Annexes l'ont été chaque année et certaines des modifications ont eu une très large portée, de sorte qu'il a fallu, pendant la période considérée, déployer des efforts considérables pour mettre à jour les règlements nationaux et étudier et préparer l'application des nouvelles règles. Cela doit conduire à réfléchir au **paragraphe 8 de l'Appendice A à la Résolution A36-13**, qui dispose que, à moins de circonstances exceptionnelles, les dates d'application des amendements aux Annexes et aux PANS seront fixées de manière que les États contractants ne soient pas tenus d'amender leurs règlements nationaux plus de deux fois par année civile. Si l'on considère que, pendant la période considérée, la périodicité annuelle des amendements a suscité pour les États contractants des difficultés concernant la mise en œuvre en temps opportun des SARPS et des PANS liées à la navigation aérienne, il est douteux que les États puissent réagir de façon économique et efficace à des amendements d'une fréquence de deux fois par an.

2.2 Depuis la trente-cinquième session de l'Assemblée de l'OACI, la CLAC a présenté une note de travail dans laquelle elle évoquait la nécessité d'évaluer de façon certaine et équilibrée les exigences opérationnelles et les solutions à appliquer pour introduire un concept opérationnel global de la gestion du trafic aérien (ATM), compte tenu des caractéristiques propres à chaque région et à chaque État, concept issu de la onzième Conférence mondiale sur la navigation aérienne tenue à Montréal du 22 septembre au 3 octobre 2003. Depuis lors, les États membres de la CLAC, préoccupés par la nécessité de veiller à ce que la relation entre le progrès technologique et les règles applicables soit dûment équilibrée et rationnelle, ont mis en relief la nécessité de changer d'approche de sorte que les exigences opérationnelles puissent être satisfaites par les progrès de la technologie, approche qui garantirait une utilisation optimale des ressources humaines et financières disponibles de nature à mettre en place un système de navigation aérienne qui soit à la fois efficace sur le plan opérationnel et productif.

2.3 Du fait du développement des transports aériens et du progrès technologique et scientifique, certains des derniers amendements apportés aux Annexes à la Convention ont mis en relief la nécessité de mieux préparer leur mise en œuvre, l'un des meilleurs exemples étant l'introduction de normes liées aux Données électroniques sur le relief et les obstacles (eTOD). Les SARPS concernant les eTOD ont été adoptées pour la première fois le 23 février 2004 par l'Amendement n° 33 de l'Annexe 15, ce qui a créé un nouveau chapitre 10, et leurs dates d'application ont été fixées au 20 novembre 2008 et au 18 novembre 2010, selon les secteurs considérés. Comme, à notre avis, cet amendement n'est pas conforme au principe selon lequel les SARPS doivent être des dispositions mûres et stables de caractère général, il a fallu adopter en 2010 un nouvel amendement, l'Amendement n° 36, de l'Annexe 15, ce qui a restructuré le chapitre 10, de nouvelles dates étant fixées pour les secteurs 1 et 2. Il n'a pas été fixé de dates d'application pour les secteurs 3 et 4, et les règles applicables ont été révisées à nouveau par le biais d'un additif à l'Amendement n° 36. À notre avis, le chapitre en question n'est pas suffisamment clair pour pouvoir être parfaitement compris. Il est mentionné en outre à ce propos ce qui suit :

- a) le niveau de formation au plan mondial est insuffisant pour pouvoir appliquer cette norme ;
- b) l'application effective de cette norme exige des investissements considérables dont le rapport coûts/avantages ne paraît pas favorable ;
- c) les lignes directrices publiées à ce sujet sont uniquement en anglais (Doc. 9881 de l'OACI).

2.4 Lors de la onzième Réunion des directeurs de l'aviation civile de la région centrale des Caraïbes (C/CAR/DCA/11), tenue à Mexico du 21 au 23 juillet 2010, Cuba a présenté une Note de travail

exposant les difficultés liées à la planification et à la mise en œuvre de cette norme de l'OACI relative aux données électroniques sur le relief et les obstacles (eTOD).

2.5 On a apporté ces dernières années aux Annexes à la Convention des amendements qui n'ont pas pu être mis en œuvre dans les délais prévus en raison de la complexité des normes adoptées, et tel a été le cas par exemple des normes liées au Système de gestion de la sécurité (SGS) et à la navigation fondée sur les performances (PBN), entre autres. Bien que les régions de l'OACI n'aient pas toutes atteint le même niveau de développement ni ne connaissent toutes les mêmes problèmes, les normes de l'OACI ont un caractère global.

2.6 Comme l'indique le Secrétariat de l'OACI lui-même, NextGen et SESAR constituent deux importants programmes du système ATM mondial qui auront d'importantes répercussions sur l'aviation mondiale, et l'on s'attache actuellement à harmoniser les systèmes et à élaborer les SARPS requises. Toutefois, tout cela découle de la congestion et des problèmes qui caractérisent la circulation aérienne dans différents scénarios par suite des progrès accélérés de la science et de la technologie qui, en s'étendant au reste du monde, déboucheront sur un espace aérien uniforme. L'on peut s'interroger sur la question de savoir si ces nouvelles SARPS connaîtront le même sort que celles dont il était question ci-dessus.

2.7 Les résolutions en vigueur disposent également que les États contractants doivent commenter pleinement et en détail les propositions d'amendements des SARPS et des PANS ou, tout au moins, manifester leur accord ou leur désaccord à ce sujet. Lesdites résolutions reconnaissent que le nombre d'États qui répondent à ces consultations est relativement réduit, de sorte que les amendements sont adoptés, l'absence de réponse étant interprétée comme un accord. La question se pose de savoir quelles sont réellement les causes du faible taux de réponse des États.

2.8 Par ailleurs, et bien que la plupart des documents de base de l'OACI concernant les SARPs et les PANS liées à la sécurité soient disponibles dans toutes les langues officielles de l'Organisation et servent de base à l'élaboration des règlements nationaux, il existe un grand nombre de documents et de circulaires techniques extrêmement utiles, essentiellement publiées en anglais, résultant des travaux menés par différents groupes d'experts ou groupes d'études, d'enquêtes sur les accidents et incidents ainsi que de recherches scientifiques, dont les États pourraient s'inspirer afin d'améliorer leurs normes et leurs règlements et de renforcer ainsi la sécurité de l'aviation.

### 3. CONCLUSIONS

3.1 L'aviation aujourd'hui ne ressemble guère à ce qu'elle était il y a quelques années seulement. La technologie et les communications évoluent et se modernisent à un rythme accéléré. Très fréquemment, ces progrès ne peuvent pas être suivis et encore moins mis en œuvre de la même façon par tous les États. Le fait que les différentes régions de l'OACI n'ont pas toutes atteint le même niveau de développement signifie que les SARPS ne peuvent pas toutes être mises en œuvre opportunément avec la rigueur qu'exige la sécurité de l'aviation. Il importe de respecter le principe selon lequel les SARPS doivent être constituées de dispositions générales, mûres et stables et, si cela est possible, de réviser la politique permanente selon laquelle les Annexes à la Convention et les PANS peuvent être modifiées jusqu'à deux fois par année civile avec un intervalle entre des dates communes consécutives d'application des amendements d'au moins six mois, en se fondant sur les considérations exposées dans la présente note, qui découlent d'une analyse des conséquences de l'évolution de la situation depuis la trente-sixième session de l'Assemblée.

3.2 La principale défaillance constatée lors du programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI a été celle concernant l'élément critique n° 4, relatif à la formation et à la qualification du personnel technique, laquelle a trait également aux difficultés qu'éprouvent les États à mettre en œuvre les SARPS ainsi qu'à aligner leurs règlements nationaux sur les amendements apportés aux normes et procédures applicables, même si les Annexes à la Convention relatives à la navigation aérienne ne sont modifiées qu'une fois par an.

3.3 L'amendement ci-après de la Résolution 44/1 est proposé :

**Résolution 44/1 : Exposé récapitulatif à jour de la politique permanente et des règles pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du document de la navigation aérienne**

**APPENDICE A**

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

(...)

*L'Assemblée,*

(...)

*Décide :*

(...)

~~8. Que, à moins de circonstances exceptionnelles, les dates d'application des amendements aux Annexes et aux PANS seront fixées de manière que les États contractants ne soient pas tenus d'amender leurs règlements nationaux plus de deux fois par année civile; la disposition précédente sera appliquée de manière que, dans toute la mesure possible, une~~ Une même Annexe ou un même document de PANS ne peut pas être modifié plus d'une fois par année civile.

**Règles pratiques**

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

(...)

~~4. Pour l'application de la disposition figurant au paragraphe 8 du dispositif ci-dessus, le Conseil devrait faire en sorte que, dans toute la mesure possible, l'intervalle entre des dates communes consécutives d'application des amendements aux Annexes et aux PANS soit d'au moins six mois.~~