



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/74¹
EX/24
7/7/04

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

- Point 17 :** Renforcement des normes de l'OACI
Point 20 : Amélioration de l'efficacité de l'OACI

HARMONISATION ET EFFICACITÉ DANS LE PROCESSUS D'ÉLABORATION DES NORMES

(Note présentée par l'Association du transport aérien international – IATA)

SOMMAIRE

Traditionnellement, il faut plusieurs années, à partir de l'adoption d'un programme de travaux techniques, pour en arriver à l'adoption d'une norme, d'une pratique recommandée, d'une procédure ou d'un document d'orientation. La mise en œuvre de ces mesures requiert elle aussi du temps. Ces délais, parfois très longs, ont souvent des impacts appréciables sur la sécurité et la rentabilité. En plus, les technologies progressent et les initiatives régionales rendent souvent ces normes caduques.

L'établissement d'un ordre de priorité et la description de solutions qui tiendraient compte de leurs effets à long terme et de leurs interactions permettraient d'en arriver à une solution plus harmonisée, plus sûre et plus économique.

Tout en reconnaissant que la technologie peut aider les initiatives régionales et locales, il est important que le concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATMCP) et le Plan mondial de navigation aérienne soient maintenus comme principaux documents d'orientation, et que les normes et pratiques recommandées (SARP) soient élaborées conformément à cette vision. Toutes les SARP doivent s'inscrire dans une solution d'ensemble harmonisée et uniforme, visant un objectif commun d'harmonisation.

Le présent document invite l'Assemblée à reconnaître le besoin d'harmoniser, de prioriser et d'accélérer l'adoption des SARP de l'OACI de façon à garantir que les programmes clés, tels que le Plan mondial de navigation aérienne et le concept opérationnel de gestion du trafic aérien puissent être mis en œuvre sans délai, sans entrer en conflit avec les normes actuelles et sans perdre de vue le maintien d'un niveau approprié de sécurité.

¹ Toutes les versions linguistiques sont fournies par l'IATA.

1. INTRODUCTION

1.1 Le préambule de la Convention de Chicago contient ce qui suit : «... EN CONSÉQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique...».

1.2 Traditionnellement, le processus qui mène d'un article d'un programme de travaux techniques jusqu'à la promulgation d'une norme, d'une pratique recommandée, d'une procédure ou d'un document d'orientation nécessite plusieurs années et exige des efforts considérables de la part de l'OACI et des États ou des organisations internationales. Une planification appropriée s'impose, tenant compte du résultat final envisagé et des phases de transition, afin d'arriver à une solution à un coût acceptable pour l'industrie aérienne, tant en termes de capacité que d'efficacité.

1.3 À la suite de la réunion COM/OPS/95, les normes exigeant des systèmes de communication doubles ont évolué, obligeant les États et l'industrie à dépenser des milliards de dollars US pour la conception et le développement de systèmes qui n'ont pas fourni une solution globale ou efficace ni une avenue vers un système efficace de gestion du trafic aérien. Ces technologies peuvent améliorer les systèmes analogues de transmission de la voix et des données; toutefois, leur développement fragmentaire empêche d'atteindre l'objectif fondamental, à savoir un système mondial, harmonisé et uniforme. Il en résulte des dédoublements et des coûts inutiles.

1.4 Si tous les systèmes normalisés concurrents étaient mis en place, les transporteurs internationaux subiraient une augmentation de leurs frais de certification, de formation et d'entretien, ainsi qu'une possible réduction de la sécurité due à la présence à bord de systèmes multiples. L'obligation d'avoir des systèmes doubles représente un échec en termes de normalisation.

1.5 L'IATA recommande qu'on mette en place un mécanisme pour s'assurer que la fragmentation n'est pas favorisée par les normes concernant les doubles systèmes. Les objectifs du Concept opérationnel de gestion du trafic aérien, le Plan mondial de navigation aérienne et un plan de mise en oeuvre approprié pour la gestion du trafic aérien doivent guider nos efforts. Ils doivent baliser l'élaboration des normes et la mise en place des systèmes. Il faut tenir compte en priorité des impacts sur les coûts et des besoins des utilisateurs.

1.6 Les principes qui suivent devraient être adoptés pour faire en sorte que les normes de gestion du trafic aérien et les infrastructures de communication, de navigation, de surveillance et de gestion de l'information soient mises en place de manière efficace :

- a) les SARP devraient être basées sur des critères objectifs et transparents, comme l'uniformité, l'harmonisation et la capacité de fournir les services requis;
- b) les SARP ne devraient pas être plus exigeantes qu'il ne le faut pour assurer les niveaux de performance et de qualité de service requis;
- c) s'il s'agit de mettre en place une technologie, les SARP ne devraient pas trop restreindre l'utilisation de solutions de rechange et devraient permettre de faire des choix parmi des fournisseurs d'applications ou d'équipement.

1.7 L'IATA reconnaît que certaines mesures doivent être adoptées pour faire en sorte que les normes et procédures soient fermes et qu'elles puissent s'appliquer mondialement. Toutefois, ces mesures doivent être encadrées et allégées si on veut que le Concept opérationnel de gestion du trafic aérien produise les effets bénéfiques escomptés.

1.8 La priorisation ou la description des solutions doivent se faire en tenant pleinement compte des interactions et des impacts de ces solutions auprès des utilisateurs, afin d'éviter le manque d'harmonisation, la multiplication des équipements de bord, la complexité inutile, l'inefficacité et les coûts inutiles. L'établissement des priorités du prochain plan de travail de l'OACI, de même que les Plans de navigation régionaux qui en résulteront, devraient découler directement du Concept opérationnel de gestion du trafic aérien et du Plan mondial de navigation aérienne.

1.9 Des progrès intéressants ont été réalisés quant à l'aspect réglementaire de l'élaboration des normes. L'OACI devrait maintenant s'attaquer en priorité aux tâches qui découlent du Concept opérationnel et du Plan mondial en vue de la mise en oeuvre rapide et économique de ces normes.

2. RECOMMANDATIONS

2.1 **L'Assemblée** est invitée à faire les recommandations suivantes :

- a) qu'on établisse un ordre de priorité parmi les tâches du plan de travail et que les SARP qui en résulteront soient harmonisées et basées sur le Concept opérationnel et le Plan mondial de navigation, en tenant compte du besoin de maintenir un niveau approprié de sécurité;
- b) que l'OACI adopte les critères suivants comme principes directeurs des prochains développements :
 - 1) les SARP devraient être fondées sur des critères objectifs et transparents, tels que l'uniformité, l'harmonisation et la capacité de rendre les services requis;
 - 2) les SARP ne devraient pas être plus exigeantes qu'il ne le faut pour assurer le niveau de performance et la qualité de service requis;
 - 3) lorsqu'il s'agit de mettre en place une nouvelle technologie, les SARP ne devraient pas indûment restreindre le recours à des solutions de rechange ou la liberté de choisir un fournisseur d'applications ou d'équipement.