



NOTE DE TRAVAIL

DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 19 – 30 novembre 2012

Point 6 : Direction future

6.2 : Normalisation — approche de l'élaboration de SARP à l'appui du Ciel unique

UNE NOUVELLE APPROCHE POUR LE DÉVELOPPEMENT DES NORMES DE L'OACI

(Note présentée par la CANSO)

SOMMAIRE

La mise en œuvre des nombreux programmes de modernisation de l'ATM nécessitera notamment que l'OACI élabore et fournisse aux États et à l'industrie un nombre important de normes. Les processus en vigueur à l'heure actuelle ne permettront probablement pas de satisfaire à ces exigences rapidement et en temps opportun. Cette contribution porte sur l'évolution nécessaire des politiques et pratiques de l'OACI liées au développement des normes et pratiques recommandées (SARP), conformément à l'appendice A de la Résolution A37-15 de l'Assemblée.

Suite à donner : la Conférence est invitée à convenir de la recommandation qui figure au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 La mise en œuvre des nombreux programmes de modernisation de l'ATM nécessitera notamment que l'OACI élabore et fournisse aux États et à l'industrie les normes et pratiques recommandées (pratiques SARP) nécessaires à cette évolution. En outre, des documents d'orientation connexes seront nécessaires pour permettre l'application concrète des pratiques SARP.

1.2 Les processus appliqués à l'heure actuelle par l'OACI ne permettront probablement pas de satisfaire à ces exigences rapidement et en temps opportun. Par le passé, le délai requis pour la mise en place des normes, ajouté aux années préalablement requises pour le développement des pratiques SARP, a fait en sorte que la normalisation était à la traîne, loin derrière l'évolution rapide des technologies. Par conséquent, les normes étaient parfois déjà obsolètes lorsqu'elles étaient finalement adoptées. Cela devient de plus en plus problématique si les normes doivent être utilisées de façon stratégique comme moyen pour stimuler l'innovation et promouvoir l'interopérabilité.

¹ Les versions anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe sont fournies par la CANSO.

1.3 La contribution de la CANSO à cette conférence, en vue de l'élaboration de normes mondiales de gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM), fournit un exemple pratique, qui peut servir de modèle pour l'évolution des politiques de l'OACI quant au développement des pratiques SARP.

2. LES PRINCIPES DE NORMALISATION ACTUELS DE L'OACI

2.1 La politique actuelle de l'OACI en ce qui concerne la formulation de normes et de pratiques recommandées (SARP), ainsi que les procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), pour les systèmes aéronautiques complexes est énoncée à l'appendice A de la Résolution A37-15 de l'Assemblée, intitulée « Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne » (document 9958). Celle-ci est structurée autour d'une hiérarchie à trois niveaux d'exigences et de spécifications, de la façon suivante :

- a) les « principales » pratiques SARP sont constituées d'exigences générales, de haut niveau, énoncées dans les annexes ;
- b) les spécifications techniques sont énoncées dans les appendices des annexes ;
- c) les spécifications techniques détaillées connexes sont énoncées dans des documents distincts.

2.2 Dans la mise en œuvre de cette politique, il est demandé à l'OACI d'utiliser le plus possible les travaux d'autres organismes reconnus fondés du pouvoir d'établir des normes et soumis à des processus de vérification et de validation.

2.3 Dans les faits, par contre, l'utilisation des travaux d'autres organismes reconnus, fondés du pouvoir d'établir des normes, n'a pas été une expérience extrêmement positive. Bien qu'il existe une bonne collaboration avec ces organismes, l'incorporation de leurs travaux aux normes de l'OACI s'est avérée plutôt difficile. En particulier, le processus de vérification et de validation appliqué avant que référence puisse être faite à ces éléments dans la documentation de l'OACI est vu comme une faiblesse potentielle à laquelle il faut remédier.

3. UNE NOUVELLE APPROCHE

3.1 Dans certaines régions du monde, comme l'Europe, des instruments innovateurs ont été développés afin d'éliminer les barrières à la libre circulation des biens et services, dans l'optique de limiter à l'essentiel l'intervention publique et de laisser le plus possible à l'industrie le choix de la façon de satisfaire à ses obligations publiques. Parmi ces instruments, une nouvelle approche de la réglementation des produits et de l'évaluation de la conformité a été créée.

3.2 Cette approche est basée sur les principes suivants :

- a) l'harmonisation législative se limite aux exigences essentielles ;
- b) les spécifications techniques qui répondent aux exigences essentielles sont formulées dans le cadre de normes harmonisées ;

- c) l'application de normes harmonisées reste à caractère volontaire et d'autres spécifications techniques permettant de satisfaire aux exigences peuvent être appliquées ;
- d) les produits fabriqués conformément aux normes harmonisées bénéficient d'une présomption de conformité avec les exigences essentielles.

3.3 L'application d'une telle approche nécessite que les normes offrent un niveau de conformité garanti par rapport aux exigences essentielles et que les autorités nationales s'acquittent de leurs responsabilités, en particulier en ce qui concerne la supervision de la conformité. En outre, il est essentiel que soit en place un mécanisme de sécurité permettant de contester la conformité d'un produit, ou bien des défauts ou lacunes des normes harmonisées. De plus, des conditions permettant une évaluation fiable de la conformité sont nécessaires.

4. UNE POLITIQUE DE L'OACI RÉVISÉE SUR LES PRINCIPES DE NORMALISATION

4.1 Un des objectifs principaux de cette note de travail est de souligner qu'il faut mettre davantage l'accent sur la détermination et le développement de solutions efficaces pour répondre aux besoins en matière de normalisation. Il est essentiel d'entreprendre des études sur l'évolution nécessaire des politiques et des pratiques de l'OACI entourant le développement des pratiques SARP, en prenant en compte la sécurité, ainsi que les implications en matière d'opérabilité et d'interopérabilité. À cet égard, la liste non exhaustive suivante est présentée aux fins de prise en considération :

4.1.1 L'OACI devrait centrer ses efforts sur le développement des exigences essentielles contenues dans les « principales » pratiques SARP (niveau 1), c.-à-d. que ces dernières devraient consister en des dispositions larges, pleinement éprouvées et stables définissant les exigences fonctionnelles et de performance qui assurent l'atteinte des niveaux requis en matière de sécurité, d'efficacité et d'interopérabilité.

4.1.2 Les spécifications techniques (niveau 2) et techniques détaillées (niveau 3) à l'appui, satisfaisant aux exigences essentielles contenues dans les « principales » pratiques SARP, devraient être placées dans des documents distincts et élaborées autant que possible par des organismes reconnus de normalisation de l'industrie.

4.1.3 L'expérience acquise par le passé au cours du développement des pratiques SARP montre que l'assignation appropriée des spécifications entre le niveau 2 (spécifications techniques publiées dans les appendices des Annexes) et le niveau 3 (spécifications techniques détaillées publiées dans des documents distincts) peut être problématique. Cela met en évidence la nécessité d'établir un cadre permettant de fusionner les spécifications des niveaux 2 et 3.

4.1.4 L'établissement d'une activité de reconnaissance par le biais de laquelle l'OACI (ou un organisme désigné agissant en son nom) pourrait reconnaître officiellement ces spécifications techniques en tant que « spécifications harmonisées de l'aviation » lorsque celles-ci satisfont aux exigences essentielles énoncées dans les « principales » pratiques SARP.

4.1.5 L'application de spécifications harmonisées de l'aviation demeure à caractère volontaire et d'autres spécifications techniques satisfaisant aux exigences peuvent aussi être appliquées afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans les « principales » pratiques SARP.

4.1.6 Promouvoir l'usage des activités internationales d'évaluation de la conformité (telles que ISO/IEC 17025, 17050, ISO Guidelines 65 – boîte à outils ISO/CASCO).

4.1.7 L'introduction d'un programme de marque de l'OACI, à titre de programme volontaire, permettant aux fabricants et aux prestataires de services d'indiquer de façon bien visible que leurs équipements sont conformes aux pratiques SARP de l'OACI et aux spécifications harmonisées de l'aviation.

4.1.8 Les autorités compétentes nationales s'acquittent de leurs responsabilités en se concentrant sur la vérification de la conformité avec les exigences essentielles contenues dans les « principales » pratiques SARP de l'OACI.

4.1.9 Un mécanisme de sécurité offrant la possibilité de contester les défauts ou les lacunes des normes harmonisées devrait être en place.

5. CONCLUSION

5.1 La normalisation doit être comprise comme une activité stratégique permettant de consolider les gains de performance dans l'ATM, ainsi que comme un outil clé pour la sécurité, l'interopérabilité, la diffusion des connaissances et la promotion de l'innovation. Dans le but de répondre rapidement aux besoins en constante évolution, un système de normalisation complet, efficace et à jour sur le plan technique sera nécessaire.

5.2 La CANSO souhaite que l'harmonisation internationale par le biais des pratiques SARP de l'OACI se concentre sur les exigences essentielles et que l'OACI concentre son engagement dans le développement des « principales » pratiques SARP (niveau 1).

5.3 Une plus grande utilisation des spécifications de l'industrie peut s'avérer un outil puissant de promotion de la convergence réglementaire. La CANSO plaide par conséquent pour que l'accent soit mis sur l'utilisation de spécifications de l'industrie, définies et mises à jour par des organismes reconnus de normalisation.

5.4 Les spécifications techniques (niveau 2) et techniques détaillées (niveau 3) en appui, satisfaisant aux exigences essentielles contenues dans les « principales » pratiques SARP, devraient être placées dans des documents distincts et élaborées autant que possible par des organismes de normalisation reconnus. Un cadre permettant de fusionner les spécifications des niveaux 2 et 3 est nécessaire.

5.5 En tenant compte des propositions énoncées à la section 4, entreprendre des études visant à améliorer le processus de vérification et de validation qu'applique l'OACI aux éléments développés par des organismes de normalisation reconnus avant d'y faire référence dans la documentation qu'elle publie.

5.6 Modifier la politique de l'OACI sur la formulation des SARP et des PANS concernant les systèmes aéronautiques complexes, énoncée à l'appendice A de la Résolution A37-15 de l'Assemblée, afin de refléter les propositions ci-dessus.

5.7 La possibilité d'améliorer la convergence avec les spécifications de l'industrie devrait être explorée encore davantage. En particulier, il faut étudier plus avant l'instauration d'une activité de reconnaissance qui permettrait à l'OACI de reconnaître formellement de telles spécifications techniques détaillées complémentaires en tant que « spécifications harmonisées de l'aviation » lorsque celles-ci satisfont aux exigences essentielles énoncées dans les « principales » pratiques SARP.

6. RECOMMANDATIONS

6.1 La Conférence est invitée à charger l'OACI d'entreprendre d'urgence des études destinées à promouvoir la politique révisée de l'OACI sur le développement et la mise en œuvre des pratiques SARP, tel qu'il est indiqué ci-dessus. La conférence est invitée à souscrire aux recommandations suivantes :

Recommandation 6/x – Nouvelle approche de l'élaboration des pratiques SARP

Il est recommandé que la Conférence :

- a) prie instamment l'OACI d'entreprendre des études sur l'évolution nécessaire de ses politiques et pratiques à l'égard du développement des pratiques SARP, en ayant pour objectif de concentrer son engagement dans le développement des « principales » pratiques SARP, et que les spécifications techniques (niveau 2) et techniques détaillées (niveau 3) satisfaisant aux exigences essentielles contenues dans les « principales » pratiques SARP soient énoncées dans des documents distincts, élaborés et mis à jour, autant que possible, par des organismes reconnus de normalisation ;
- b) endosse la nécessité d'établir un cadre permettant de fusionner les spécifications des niveaux 2 et 3 ;
- c) demande à l'OACI d'entreprendre des études visant à améliorer le processus de vérification et de validation qu'applique l'OACI aux éléments développés par des organismes reconnus de normalisation avant d'y faire référence dans la documentation qu'elle publie ;
- d) prie instamment l'OACI d'élaborer des principes directeurs faisant la promotion de cette nouvelle approche du développement et de la mise en œuvre des pratiques SARP ;
- e) amende en conséquence l'appendice A de la Résolution A37-15 de l'Assemblée.