



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

**CADRE DE LA FORMULATION DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
À L'APPUI DES MISES À NIVEAU PAR BLOCS DU SYSTÈME DE L'AVIATION**

(Note présentée par les États-Unis)

SOMMAIRE

En raison du progrès des techniques et de la modernisation des systèmes de gestion du trafic aérien mondial, les États-Unis estiment qu'il convient de revoir les mécanismes utilisés pour formuler et établir de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) et les éléments indicatifs qui leur sont associés. Les États-Unis se rangent à l'avis exprimé par le Secrétariat dans la note AN-Conf/12-WP/23 selon lequel le système des groupes d'experts doit être restructuré. La présente note contient un examen des mécanismes de consultation et suggère un cadre pour favoriser la restructuration des groupes ainsi que des principes suggérés dans ladite note.

Suite à donner : la Conférence est invitée à convenir de la recommandation qui figure au paragraphe 5.

Références :

Doc 7300 — *Convention relative à l'aviation civile internationale*
Doc 9958 — *Résolutions de l'Assemblée en vigueur – A37-15*
Doc 8143 — *Instructions et Règlement intérieur pour les réunions de navigation aérienne à l'échelon Division*
Doc 7984 — *Instructions pour les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne*

1. INTRODUCTION

1.1 Il est indiqué dans le Préambule de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 (Convention de Chicago) que l'aviation civile internationale doit pouvoir se développer d'une manière sûre et ordonnée et aussi que les services internationaux de transport aérien doivent pouvoir être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique. À cette fin, l'article 37 de la Convention dispose que l'OACI doit adopter et amender des normes et pratiques recommandées internationales relatives à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

1.2 C'est l'Assemblée de l'OACI qui formule ces normes et pratiques recommandées (SARP), les Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) ainsi que les pratiques qui leur sont associées.

1.3 Actuellement, la formulation et l'approbation des SARP peuvent durer assez longtemps entre leur conception et leur adoption. Au chapitre de la mise en œuvre future des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), beaucoup de SARP en vigueur devront être revues, modifiées et éventuellement supprimées.

1.4 Il est donc recommandé d'envisager de revoir le cadre de la formulation des SARP ou d'adopter un nouveau. Ce cadre doit maintenir les principes mentionnés dans le WP/23 et il doit être assez détaillé pour répondre aux besoins des États, des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), du secteur de l'aviation et des organismes de réglementation, des exploitants d'aéronefs et d'autres parties intéressées.

2. EXAMEN DES DÉFINITIONS ET DES ÉLÉMENTS INDICATIFS

2.1 Lors de l'examen du mécanisme de formulation des SARP, il faut bien préciser la définition d'une SARP que donne l'OACI (Doc 9958, Résolution A37-15, Appendice A) et celle des éléments indicatifs qui interviennent dans l'application et la mise en œuvre des normes. Cet examen servira aussi à préciser les rôles des mécanismes de consultation dans le cadre des normes.

2.2 Une norme est définie comme étant toute spécification dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application de la Convention.

2.3 Une pratique recommandée est définie comme étant toute spécification dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application de la Convention.

2.4 Les PANS se composent de pratiques et d'éléments d'exploitation trop détaillés pour faire l'objet de SARP. Elles devraient se prêter à une application mondiale. Le Conseil invite les États contractants à publier leurs différences éventuelles dans leur Publication d'information aéronautique quand ils savent que lesdites différences sont importantes pour la sécurité de la navigation aérienne.

2.5 Les Procédures complémentaires régionales (SUPP) sont des dispositions applicables dans les diverses régions de l'OACI. Leurs éléments sont semblables à ceux des PANS, mais à leur différence, ces procédures ne sont pas applicables dans le monde entier.

2.6 Les éléments indicatifs sont publiés pour compléter les SARP et les PANS et pour faciliter leur application et ils sont normalement publiés dans des suppléments aux Annexes ou dans des documents distincts, par exemple des manuels et des circulaires. Ils sont en général approuvés au moment de l'adoption des SARP auxquelles ils se rapportent.

3. DIFFICULTÉS QUE PRÉSENTE ACTUELLEMENT LE MÉCANISME DE FORMULATION ET D'APPROBATION DES SARP

3.1 Le mécanisme de formulation et d'approbation des SARP a certes contribué depuis 68 ans à la croissance, à la sécurité et à l'efficacité de l'aviation internationale, mais l'apparition de nouvelles technologies a entraîné la nécessité de le revoir. En application de l'ex-Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité et avec l'application actuelle de la méthode de surveillance continue (CMA), les États continueront d'évaluer leurs propres systèmes. Pour ce faire, ils décideront si l'adoption des SARP nécessaires pour la mise en œuvre des ASBU appellera la notification de différences supplémentaires.

3.2 Pour que les principes ASBU puissent être appliqués, il faudra peut-être formuler et appliquer de nouvelles SARP, ce qui entraînera éventuellement la notification de différences supplémentaires. Il serait donc bon que l'OACI examine la pertinence, la mise à jour et la suppression éventuelle des SARP actuelles. Il faudrait procéder à cet examen parallèlement à la formulation de nouvelles SARP pour faire en sorte qu'il y soit tenu dûment compte des techniques naissantes et des procédures qui en découleraient.

3.3 Selon le mécanisme actuel de formulation des SARP techniques de navigation aérienne, c'est la Commission de navigation aérienne qui les examine et les formule par le truchement de ses douze groupes d'experts, dont les membres sont indépendants. Des travaux supplémentaires sont délégués à des groupes d'études techniques, à des comités techniques du Conseil, aux PIRG et à diverses organisations de supervision de la sécurité. Il arrive parfois que ces travaux deviennent isolés de ceux d'autres groupes. Quand les organismes de consultation achèvent leurs activités, elles doivent être évaluées et approuvées par les dix-neuf membres de la Commission de navigation aérienne. Bien qu'en vertu de son mandat la Commission doive établir le plan de travail et le calendrier des activités de chaque groupe d'experts, il est aisé de voir comment la formulation et l'approbation des SARP peuvent devenir des opérations complexes et de longue haleine.

4. CADRE DE LA FORMULATION ET DE L'APPROBATION DES SARP

4.1 L'objet global de ce cadre est de permettre que les dispositions de l'OACI portant sur des systèmes compliqués puissent être appliquées efficacement, en dépit de la complexité technique des sujets dont elles traitent. Ces lignes directrices répondent à cet objet mais elles ne sont pas assez modernisées. Vu la complexité, le volume et les caractéristiques propres à la structure de chaque groupe d'experts et groupe d'études actuels, il devient apparent que ce cadre doit être revu.

4.2 Les principes énoncés dans le WP/23 seraient maintenus mais la formulation et l'approbation des SARP devraient être précédées d'une analyse approfondie du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et de la détermination des mesures qu'il faudra prendre pour mettre au point et appliquer les SARP relatives aux ASBU.

4.3 Les groupes d'experts devront devenir multidisciplinaires pour qu'il soit tenu dûment compte du caractère intégrateur des ASBU. À l'exception de ceux dont le mandat est particulièrement spécifique, cela peut exiger l'élimination de certains groupes d'experts et la création de nouveaux groupes multidisciplinaires composés de membres provenant des groupes existants. Ces nouveaux groupes pourraient traiter expressément des ASBU et veiller à l'intégration correcte axée sur les SARP de toutes les spécialités.

4.4 Parallèlement à l'élaboration des SARP, il faudra aussi énoncer des spécifications et des besoins techniques. Cette nécessité est due aux caractéristiques actuelles des groupes d'études, dont les activités portent sur des questions techniques clairement définies et peuvent aboutir à des conclusions satisfaisantes sans avoir fait l'objet de longues délibérations. L'analyse de groupes d'études devrait viser à améliorer leur efficacité mais, contrairement à ce qui est proposé pour les groupes d'experts, le degré de détails de leurs activités devrait être maintenu.

4.5 Les organismes qui élaborent des normes internationales devraient collaborer mutuellement et avec l'OACI pour formuler des spécifications techniques connexes détaillées qui figureraient dans des documents distincts publiés par l'OACI ou par d'autres organisations. L'OACI devrait conclure des arrangements et des accords de travail officiels avec pareils organismes et établir avec eux des relations ouvertes et coopératives.

4.6 Il est suggéré ici que l'OACI gère le mécanisme de formulation et d'approbation des SARP par l'application d'une série de principes de gestion des projets bien définis. Sur la base d'une mise en correspondance des SARP et des PANS, l'OACI fixerait des dates critiques et des échéanciers et créerait un programme de travail systématique pour les mécanismes de consultation. Cela assurera non seulement que les SARP et les éléments indicatifs seront examinés et formulés en temps voulu, mais aidera aussi les États, les PIRG et d'autres mécanismes régionaux à planifier et à mettre en œuvre les ASBU.

5. CONCLUSION

5.1 Les États-Unis sont favorables au cadre proposé et présenté par l'OACI. Il est jugé que ce cadre ne bouleverserait pas en profondeur les mécanismes actuels de l'OACI mais qu'il appellerait une certaine réorganisation et qu'il serait amélioré par la création d'un système de gestion des projets qui rehaussera l'efficacité et l'efficience du mécanisme de formulation des SARP. La Conférence est donc invitée :

- a) à appuyer le cadre proposé pour la restructuration des groupes d'experts qui est décrit dans la note AN-Conf/12-WP/23 ;
- b) à demander que l'OACI s'attache à appliquer en temps voulu le cadre restructuré qui en résulterait ;
- c) à demander à l'OACI que, dans le cadre restructuré des groupes d'experts, elle s'attache sans tarder à veiller à l'adoption en temps voulu des normes et pratiques recommandées (SARP) nécessaires pour appuyer les mises à niveau par blocs du système de l'aviation.