



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ B

Point 7 : Risques de sécurité opérationnelle

7.3 : Autres questions relatives à la mise en œuvre

**POURSUITE DE LA MISE EN ŒUVRE DES NORMES ET
PRATIQUES RECOMMANDÉES DE L'OACI**

(Note présentée par le Canada et l'Australie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note : 1) constate les importants progrès accomplis par la communauté mondiale de l'aviation civile dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) ; et 2) rappelle qu'il faut continuer d'améliorer le processus des SARP étant donné les difficultés persistantes que connaissent les États membres en raison du rythme et du nombre accrus de SARP adoptées, des courts délais accordés aux États pour mettre en œuvre les SARP, et des obstacles que les États, les membres industriels et les autres acteurs doivent surmonter pour accéder aux SARP et aux éléments indicatifs techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Suite à donner : La Conférence est invitée à convenir de la recommandation figurant au paragraphe 3.2.

1. INTRODUCTION

1.1 Compte tenu de la complexité grandissante et de la croissance rapide du système de transport aérien mondial, le rôle des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI dans la promotion de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité de l'aviation civile internationale reste crucial. Il est donc impératif que les États membres poursuivent la mise en œuvre des SARP et que celle-ci continue de recevoir un soutien international fort.

1.2 La question n'est pas nouvelle ; le Canada et de nombreux autres États membres de l'OACI mobilisent des ressources considérables pour se conformer aux exigences des SARP de l'Organisation, et celle-ci a pris d'importantes mesures initiales afin d'améliorer sans relâche le processus même des SARP.

1.3 Cela dit, les États membres sont confrontés depuis longtemps à plusieurs difficultés qui compliquent la mise en œuvre des SARP, et l'OACI doit continuer de se concentrer sur cette question afin d'en assurer la résolution à long terme.

2. ANALYSE

2.1 La question relative à l'amélioration de la mise en œuvre des SARP a été soulevée à la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) par l'Australie, dans sa note de travail intitulée « Élaboration des normes et pratiques recommandées » (AN-Conf/12-WP/119). Cette note jugeait important et recommandait que la Conférence « [réaffirme] les dispositions de la Convention de Chicago [(Doc 7300)] qui s'appliquent à la Commission de navigation aérienne (ANC) et aux sous-commissions établies (groupes d'experts et groupes d'étude) ainsi que le rôle fondamental et les responsabilités des États et de l'ANC quant à l'élaboration de normes et pratiques recommandées, procédures et éléments indicatifs de qualité et présentant un caractère d'actualité », et « [appuie] les importantes contributions continues des organisations et des experts de l'industrie dans l'élaboration des SARP, procédures et éléments indicatifs pour la navigation aérienne ».

2.2 La Conférence a noté cette question, dans son rapport sur le point 6 de l'ordre du jour, et a expressément reconnu le rôle commun que jouent les instances de réglementation, les organismes de normalisation, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les experts des États dans l'élaboration et la mise en œuvre des SARP, et elle est convenue que leurs connaissances et leurs compétences sont vitales pour la mise en œuvre mondiale à long terme des normes de l'OACI.

2.3 La Canada a souligné cette question une nouvelle fois lors de la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI, dans les notes de travail A39-WP/205 et A39-WP/369, intitulées respectivement « Mise en œuvre des SARP de l'OACI » et « Accès aux publications de l'OACI ».

2.4 Dans ces notes de travail, le Canada insiste sur la nécessité permanente d'améliorer le processus mondial des SARP pour veiller à ce que les États membres sont, et restent, bien placés pour mettre en œuvre les SARP vu leur publication et leur adoption accélérées. Il a aussi été souligné que de nombreux règlements internationaux sont disponibles gratuitement mais que des éléments tels que les SARP, les normes de sécurité, les manuels et d'autres documents techniques fréquemment consultés pour faire progresser la sécurité coûtent encore cher pour les États membres, les parties prenantes et les personnes qui doivent y avoir accès.

2.4.1 Une recommandation clé, présentée par le Canada dans la note A39-WP/205, préconisait d'établir une stratégie plus flexible, progressive et basée sur les risques qui reconnaît que les États membres ont des moyens financiers et humains limités et sont peut-être mieux à même de mettre les SARP en œuvre efficacement et en temps utile s'ils bénéficient d'une assistance et de mesures supplémentaires. Celles-ci comprennent la notification précoce aux États membres des SARP à venir, ce qui pourrait aider à réduire la nécessité pour les États membres de notifier des différences, et l'adoption d'approches allégeant et assouplissant les processus de mise en œuvre et de notification des différences.

2.4.2 Une autre recommandation clé, contenue celle-là dans la note A39-WP/369, visait à un appui plus poussé de l'initiative « Aucun pays laissé de côté », en permettant un plus grand « accès gratuit aux normes, manuels et autres documents techniques » car cela « permet clairement à tous les pays d'avoir le même accès à un système de transport aérien sûr et fiable ».

2.5 Dans son rapport final à la 39^e session de l'Assemblée, la Commission technique « convient que l'Assemblée devrait soutenir les approches et les efforts [de l'OACI] visant à proposer des stratégies pour améliorer la mise en œuvre, par les États, des SARP liées à la sécurité de l'aviation [et] réaffirme [...] le soutien à l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB), qui contribuera à promouvoir le respect accru des SARP ». Le rapport du Comité exécutif sur le point 28 de l'ordre du jour indique que l'OACI reste « résolue à appliquer l'initiative Aucun pays laissé de côté », et aussi que le Comité est vivement favorable à un « accès en ligne gratuit aux documents de l'OACI » et recommande « que

l'Assemblée demande au Conseil d'analyser la proposition visant à fournir un accès en ligne gratuit aux documents de l'OACI et de faire rapport à la 40^e session de l'Assemblée sur les options de mise en œuvre ».

2.6 Le Canada note que l'Assemblée a reconnu ce qui suit : la mise en œuvre des SARP favorise la sécurité, la sûreté et la viabilité du système de l'aviation civile ; les États membres n'ont pas tous la même capacité de réaliser une mise en œuvre concrète des SARP compte tenu du rythme auquel elles sont adoptées par l'OACI ; et des programmes d'assistance de l'OACI sont destinés à appuyer une mise en œuvre effective des SARP.

2.7 Il est de plus noté que l'Assemblée a jugé que les dates d'application des SARP devraient donner aux États membres un délai suffisant pour les mettre en application, que les États membres devaient être encouragés et aidés dans la mise en application des SARP et recevront des orientations sur la notification et la publication des différences, et que « tous les États membres et les partenaires concernés qui sont en mesure de le faire [devraient fournir] aux États qui en ont besoin des ressources financières et techniques pour les aider à renforcer leurs systèmes d'aviation civile, en mettant en œuvre les SARP et en s'acquittant de leurs responsabilités de supervision ».

2.8 Les importantes mesures et résolutions adoptées par l'OACI pour faire en sorte que la communauté de l'aviation civile mondiale soit soutenue par un processus d'établissement de SARP réalisable dans les contextes opérationnels et réglementaires des différents États membres ayant été reconnues, il est évident que de nombreuses difficultés persistent pour les États, les organismes de réglementation, les membres industriels et les autres qui travaillent à la mise en œuvre des SARP.

2.9 Premièrement, la publication et l'adoption des SARP ont continué d'augmenter à un rythme qui complique une mise en œuvre en temps opportun par les États membres, en raison de leurs exigences respectives en matière d'adoption de lois et de règlements et de leurs activités d'élaboration de cadres de politique et de plans opérationnels, de priorisation et d'application des ressources et de consultation des acteurs industriels nationaux. Résultat : il est de plus en plus nécessaire pour les organismes de réglementation de notifier des différences et de permettre des dérogations par rapport aux règlements pour les transporteurs nationaux ; cela risque aussi, à long terme, de réduire l'harmonisation des systèmes d'aviation civile partout dans le monde.

2.10 Deuxièmement, les délais accordés par l'OACI aux États membres pour la notification des différences peuvent exercer une forte pression sur les ressources et les capacités des organismes de réglementation.

2.11 Troisièmement, pour un certain nombre d'États membres et de membres industriels, les frais de recouvrement des coûts souvent imposés par l'OACI pour l'accès aux SARP et aux autres documents techniques continuent d'entraver la réalisation en temps utile de la conformité mondiale aux normes internationales, affaiblissent les efforts à long terme visant à améliorer et à harmoniser les approches de la sécurité aérienne mondiale et détournent des objectifs et des engagements de l'OACI relatifs à la mise en œuvre de l'initiative « Aucun pays laissé de côté ».

3. CONCLUSION

3.1 En résumé, et en appui continu à l'initiative « Aucun pays laissé de côté », le Canada et l'Australie notent les progrès accomplis et les résolutions adoptées par l'OACI à ce jour afin d'améliorer plus avant la mise en œuvre des SARP.

3.2 Compte tenu de ce qui précède, la Conférence est invitée à convenir de la recommandation suivante :

Recommandation 7.3/x – Poursuite de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI

Il est recommandé que la Conférence :

- a) réaffirme le soutien aux dispositions de la Convention de Chicago qui s'appliquent à la Commission de navigation aérienne et aux sous-commissions établies (groupes d'experts et groupes d'étude), ainsi que le rôle et les responsabilités fondamentales des États membres et de la Commission de navigation aérienne quant à l'élaboration de normes, de pratiques recommandées, de procédures et d'éléments indicatifs de qualité et d'actualité ;
- b) appuie l'importante contribution permanente des organisations et des experts de l'industrie à l'élaboration des SARP et des éléments indicatifs ;
- c) appuie l'élaboration d'une stratégie flexible, progressive et basée sur les risques pour l'amélioration de la mise en œuvre mondiale des SARP ;
- d) appuie la mise en œuvre d'un accès en ligne gratuit aux normes de sécurité, manuels et autres documents techniques, afin d'aider tous les États membres et les parties prenantes à établir, rendre accessible et maintenir un système de transport aérien mondial sûr et fiable.

— FIN —