



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 4 : Mise en œuvre du système mondial de navigation aérienne et rôle des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)

4.3 : Mise en œuvre d'ASBU pour améliorer les performances

ÉVOLUTION DE LA RÉDACTION ET DE LA MISE EN ŒUVRE DES SARP

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail traite des aspects à améliorer dans la mise au point des nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) et Procédures de navigation aérienne (PANS), ainsi que dans leur mise en œuvre par les régions de l'OACI. Durant la phase de mise au point et avant l'adoption, l'IATA recommande que le matériel d'orientation et les procédures soient adéquatement développés et rendus disponibles suffisamment à l'avance pour permettre aux États, aux fournisseurs de services et aux manufacturiers d'être prêts et en mesure de s'y conformer au moment de la date d'entrée en vigueur. Elle recommande aussi que des études d'impact soient effectuées et que les exigences de mise en œuvre soient établies au moment de l'élaboration des normes.

Les bureaux régionaux de l'OACI et les PIRG ont aussi un rôle clé à jouer pour faire en sorte que ces nouvelles dispositions soient adéquatement connues et coordonnées durant le processus de mise en œuvre).

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) prendre acte de l'information contenue dans la présente note de travail ;
- b) accepter les recommandations présentées au paragraphe 3.1 ; et
- c) discuter de toute question jugée pertinente.

1. INTRODUCTION

1.1 Récemment, au sein de plusieurs instances, la mise en œuvre de nouvelles dispositions a été entravée par une préparation insuffisante chez les intervenants concernés, ou a donné lieu à des mesures hâtives. Toutes les SARP, ainsi que leurs processus de mise en œuvre, ont pour objectif d'améliorer la sécurité et l'efficacité. Toutefois, dans certains cas, le processus de mise en œuvre a été affecté de façon importante par le manque d'information sur les capacités des aéronefs, la quantité

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

insuffisante d'orientations fournies suffisamment à l'avance, et l'absence de processus d'approbation opérationnelle chez certaines agences de réglementation.

2. ANALYSE

2.1 Le processus actuel d'établissement des normes a bien servi l'aviation et lui a permis de devenir le moyen de transport le plus sûr du monde. Les nouvelles normes et leur mise en œuvre ont des incidences sur l'ensemble du système de transport aérien. L'activité de mise au point des normes, qui comprend la production des modifications applicables, les orientations et la mise en œuvre, pourrait profiter d'une révision destinée à en améliorer l'efficacité, en s'assurant que tous les joueurs concernés soient bien informés et préparés.

2.2 Il y a matière à amélioration en ce qui concerne les études d'impact, qui devraient être menées au tout début de la phase de rédaction des normes, après une première identification du problème à régler et les discussions sur les solutions préliminaires.

2.3 Une fois déterminées les solutions les plus efficaces, les éléments nécessaires à la mise en œuvre et les orientations requises devraient être produits avec suffisamment d'avance pour permettre aux intervenants (autorités de réglementation, fournisseurs de services et fabricants) de planifier et de préparer les interventions requises par le changement à venir. Le matériel d'orientation devrait de préférence être prêt au moment de la consultation par voie de lettres aux États et il devrait être mis à la disposition de tous les destinataires. Cela permettrait à chaque partie de mieux comprendre son rôle, avant de répondre à la consultation. Les réponses à la lettre aux États viendraient ainsi déterminer les écarts par rapport aux normes elles-mêmes et les orientations nécessaires à leur mise en œuvre.

2.4 Bien que la mise en œuvre ait été une fonction primaire des PIRG, il pourrait être utile de créer une procédure de cheminement particulière pour traiter les nouvelles normes, qui ferait en sorte que les États concernés seraient adéquatement informés des incidences sur les opérations dans leurs espaces aériens ainsi que des réglementations requises. Cela fournirait aussi des étapes de coordination pour les cas où la mise en œuvre affecte plusieurs régions. Une fois que les autorités de réglementation et les exploitants auraient franchi les étapes initiales, un plan de mise en œuvre pourrait être élaboré, comprenant les dates convenues, le calendrier et les points de contrôle.

2.5 Dans certains cas de mise en œuvre, le travail des autorités de réglementation des États sur les mesures législatives et les approbations s'est poursuivi jusqu'à la date d'entrée en vigueur. Ce sont des cas où les étapes préparatoires ont pu être négligées par toutes les parties concernées jusqu'à la mise en œuvre. L'industrie peut tarder à fournir l'information requise; les autorités de réglementation des États peuvent ne pas avoir établi les approbations opérationnelles; les exploitants peuvent ne pas avoir prévu de se soumettre aux processus d'approbation ou ne pas y être préparés. Cette situation peut engendrer des délais importants, des inefficiences sur les routes et une complexité croissante de la conformité.

2.6 De plus, si une nouvelle norme ou le matériel d'orientation afférent sont mal compris, mal interprétés ou reçus tardivement, la mise en œuvre de cette nouvelle norme peut créer de la confusion et des problèmes additionnels. À cet égard, et dans l'optique de la campagne « Aucun pays laissé de côté », les États qui peinent à suivre le progrès pourraient prendre encore plus de retard s'ils ne comprennent pas la norme ou les mesures requises dans le cadre du processus de surveillance. Par contraste, si les États avancés éprouvent des difficultés dans la mise en œuvre d'une nouvelle norme, cela pourrait révéler des déficiences possibles du processus actuel d'élaboration et de mise en œuvre des normes.

2.7 Si nous faisons en sorte que l'industrie puisse fournir des aéronefs capables de performer selon les nouvelles normes, que les autorités de réglementation soient en mesure d'exercer la surveillance appropriée des normes et que les exploitants disposent de suffisamment de temps pour s'équiper et former leurs pilotes, nous créerons un meilleur environnement, entraînant une mise en œuvre efficiente des normes.

3. CONCLUSION

3.1 L'IATA invite la Conférence à recommander que l'OACI :

- a) effectue une étude auprès de tous les intervenants sur la meilleure façon de soutenir le processus d'élaboration et de mise en œuvre des normes;
- b) développe un processus révisé de mise en œuvre comprenant une étude d'impact en phase précoce et la préparation rapide de matériel d'orientation afin de permettre à toutes les parties concernées de se préparer; et
- c) mette au point des procédures pour assurer une participation formelle des bureaux régionaux de l'OACI et des PIRG au processus de mise en œuvre de nouvelles SARP.

— FIN —