

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 1 : Présentation et évaluation d'un concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale

ÉLABORATION DE NORMES ET DE PRATIQUES RECOMMANDÉES (SARP) DÉCOULANT DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Pour progresser vers la mise en œuvre du système mondial de gestion du trafic aérien (ATM) envisagé dans le concept opérationnel d'ATM, plusieurs activités de suivi sont nécessaires. Elles portent notamment sur la spécification, la conception et la planification du système ATM ainsi que sur l'élaboration des normes, procédures et éléments indicatifs nécessaires à sa mise en œuvre. La présente note décrit le cadre d'élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) découlant du concept opérationnel d'ATM.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 2.

1. INTRODUCTION

1.1 Les normes et pratiques recommandées (SARP) des dix-huit Annexes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) sont des spécifications mondiales uniformes qui régissent les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures et elles visent à assurer la normalisation de l'aviation civile à l'échelle mondiale.

1.2 Pour passer de la vision décrite dans le concept opérationnel d'ATM mondiale (voir AN-Conf/11-WP/4) à la mise en œuvre d'un système ATM mondial fondé sur ce concept, il faut un processus structuré, détaillé et évolutif qui permette de s'assurer que les SARP requises pour la mise en œuvre d'un tel système sont élaborées comme il convient.

1.3 Élaboration des SARP

1.3.1 En leur qualité de signataires de la Convention, les États sont tenus de respecter les SARP ou de notifier les différences conformément à l'article 38. Les SARP étant conçues pour répondre à des besoins fonctionnels et opérationnels spécifiques, leur élaboration est donc un élément critique de la mise en œuvre d'un système ATM mondial. Le processus de structuration de l'ATM commence par la

détermination des attentes et l'élaboration d'un concept opérationnel et progresse par l'énoncé des besoins ATM; cette phase est suivie d'une étape cruciale, soit l'élaboration des SARP nécessaires à la définition du cadre de mise en œuvre du système ATM mondial.

1.3.2 Un examen des SARP actuelles révèle que les SARP qui doivent servir de base à un système ATM mondial intégré fondé sur le concept opérationnel d'ATM entrent dans les catégories ci-après :

- a) SARP nouvelles portant sur les éléments du concept opérationnel qui ne sont pas actuellement traités dans les Annexes;
- b) SARP qu'il faudra peut-être modifier en conséquence du concept opérationnel;
- c) SARP qui feront peut-être double emploi à mesure que seront introduits certains éléments du concept opérationnel.

1.3.3 Un cas particulier des rubriques b) et c) ci-dessus est l'identification des SARP qui auraient éventuellement pour effet de gêner ou d'empêcher la mise en œuvre des installations ou des services selon les composantes du concept opérationnel (ces composantes sont décrites en détail dans le concept opérationnel d'ATM — voir AN-Conf/11-WP/4).

1.3.4 Il convient donc d'élaborer un processus qui mette en lumière les nouvelles SARP requises, les SARP existantes qu'il faudrait peut-être modifier et celles qu'il faudrait peut-être supprimer. Il faut bien comprendre qu'un tel processus serait évolutif et qu'il serait fondé sur les besoins identifiés au fur et à mesure du développement de l'ATM.

1.4 **Cadre d'élaboration des SARP**

1.4.1 Le cadre d'élaboration des SARP peut être considéré comme étant une progression à travers une série de phases qui commence par l'identification d'un besoin ATM (les besoins ATM sont décrits dans la note AN-Conf/11-WP/21).

1.4.2 Le cadre en question comprend les six phases suivantes : identification, analyse, mesures à prendre, validation, mise en œuvre et examen.

Chaque phase comporte les activités ci-après :

- a) **Identification des SARP.** L'identification des SARP commence par la formulation d'un besoin ATM. Dans le cadre des activités de planification nécessaires pour mettre en œuvre les installations et les services qui répondront à ce besoin, la nécessité de SARP pertinentes doit être établie et leur caractère et leurs objectifs doivent être décrits. Un besoin ATM peut nécessiter l'élaboration de nombreuses SARP.
- b) **Analyse des SARP.** Cette phase consiste à examiner toutes les SARP existantes pour identifier les Annexes dans lesquelles les SARP nécessaires seraient insérées. Cela permet d'examiner et d'identifier les SARP qui traitent déjà du besoin ATM particulier et de déterminer l'emplacement des nouvelles SARP nécessaires. Si les SARP existantes répondent pleinement au besoin, le processus d'élaboration prend fin à ce stade.

c) **Mesures à prendre.** Elles se fondent sur la base de référence établie par l'analyse et comporte quatre étapes :

- 1) identification de toutes les SARP existantes qui seraient incompatibles avec les mesures de mise en œuvre conçues pour répondre au besoin ATM établi, ou qui leur seraient contraires. Si ces SARP existent, il convient alors de formuler des propositions en vue de les amender ou de les supprimer;
- 2) identification de toutes les SARP en vigueur qui pourraient être modifiées pour répondre aux besoins ATM tout en continuant à en respecter l'intention originale, si elle est encore pertinente;
- 3) identification du caractère des nouvelles SARP nécessaires dans le contexte du besoin ATM;
- 4) examen final pour identifier les SARP qui, à la fin des trois étapes ci-dessus, font ou feront double emploi.

Cette phase s'achève par la formulation de propositions d'amendement ou de suppression de SARP ou par l'élaboration de nouvelles SARP.

- d) **Validation des SARP.** Les SARP sont validées avant l'application des propositions résultant des mesures ci-dessus. Il faut avant tout déterminer si les propositions auront une ou plusieurs incidences défavorables ou s'il sera difficile ou impossible de les appliquer pour toute autre raison. Des solutions de rechange devraient être envisagées pour les propositions qu'il serait difficile d'appliquer ou qui auraient des incidences défavorables. Ces solutions de rechange constitueront la base de la modification de la proposition avant sa mise en œuvre. Dans le cas des propositions qu'il est impossible d'appliquer ou qui auraient des incidences défavorables marquées, il faudra revoir le besoin ATM qui est à leur origine pour déterminer si la proposition peut être modifiée tout en continuant à répondre au besoin ATM ou si ce besoin doit être précisé. En l'absence de toute incidence défavorable, la ou les propositions sont prêtes à être mises en œuvre.
- e) **Mise en œuvre.** La mise en œuvre suit les procédures établies par l'OACI pour l'amendement des Annexes.
- f) **Examen.** Avant l'achèvement de la phase de mise en œuvre, il faut passer en revue les SARP proposées pour veiller à ce que le besoin ATM énoncé soit satisfait. Un besoin ATM donné peut exiger l'élaboration de plusieurs SARP. L'ensemble complet des SARP doit être examiné pour déterminer si elles sont globalement appropriées et si elles répondent de façon efficace au besoin ATM.

2. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

2.1 La Conférence est invitée à prendre note du processus d'élaboration des SARP décrit dans la présente note et à en tenir compte dans ses délibérations.