



DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Point 6 à l'ordre du jour : Orientation future

6.2 : Normalisation – approche en matière d'élaboration de SARP à l'appui de *Ciel unique*

NORMALISATION – À L'APPUI DE CIEL UNIQUE

(Note présentée par le Canada)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'amélioration continue du processus d'approbation et d'adoption des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) s'est toujours inscrite dans le déroulement des opérations de l'OACI.

L'organisation a toujours cherché à améliorer le processus d'élaboration des SARP et des PANS, en réaction aux changements qui surviennent dans le monde, et s'est sans cesse efforcée de maintenir les points forts des méthodes reconnues. Au cours des dernières années, on a vu se multiplier différents genres de groupes d'experts, si bien qu'il est devenu très difficile de faire face à la complexité accrue des processus de planification des États. Nous avons aussi constaté que la définition du mot « norme » présente une difficulté particulière, en ceci qu'elle combine les règles de conduite et les spécifications techniques. Nous sommes en faveur de l'établissement de principes visant la structuration des groupes d'experts, et nous suggérons d'en ajouter deux autres qui ont une grande importance au sein du système des Nations Unies. Enfin, conscients du fait que la transparence repose d'abord sur des procédures précises et étayées de documents qui permettent de diriger le travail des groupes d'experts, nous demandons que l'OACI mette à jour les *Instructions pour les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne* (Doc 7984) et établisse des politiques et des procédures étayées de documents à l'intention des autres groupes d'experts chargés d'élaborer les dispositions de l'OACI.

Suite à donner : On invite les participants à la conférence à accepter la recommandation énoncée au point 6.

Documents de référence :

Doc 7300 – *Convention relative à l'aviation civile internationale*

Doc 9958 – *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* - A3 7-15

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*

Manuel de procédures de la Commission de navigation aérienne – 2011

AN-Conf/12-WP/23 – Normalisation – à l'appui du Ciel unique

1. INTRODUCTION

1.1 L'amélioration continue du processus d'approbation et d'adoption des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) s'est toujours inscrite dans le déroulement des opérations de l'OACI. Lors de la première assemblée, tenue en 1947, on a abordé cette question dans le cadre d'une discussion concernant la représentation aux réunions de division. Lors de la septième assemblée, en 1953, on a procédé à l'examen de la procédure de modification des normes internationales, des pratiques recommandées et des procédures. Au moment de la douzième assemblée, en 1959, on a discuté des groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne. En 1995, les participants à la trente-et-unième assemblée ont discuté de l'augmentation de l'efficacité de l'OACI. Trois ans plus tard, en 1998, on est revenu sur ce point dans le cadre de la trente-deuxième assemblée. En 2001, c'est-à-dire lors de la trente-troisième assemblée, on a demandé au Conseil de chercher des façons d'abrégier le processus d'approbation et d'adoption des SARP considérées essentielles pour la sûreté et la sécurité de l'aviation civile. Voyant de nettes différences entre les SARP, les participants à cette assemblée ont fait valoir que certaines étaient plus essentielles que d'autres. Lors de la trente-septième assemblée, en 2010, on s'est penché sur la formulation des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS).

2. MÉTHODES ACTUELLES

2.1 Le processus d'établissement d'une norme de l'OACI repose sur des bases solides. Il permet d'assurer l'équilibre entre les processus d'élaboration des règles des États et le processus de mise en œuvre. Comme on l'a mentionné précédemment, les participants à la trente-troisième assemblée ont demandé que l'on cherche des façons d'abrégier le processus d'approbation et d'adoption des SARP considérées essentielles pour la sûreté et la sécurité de l'aviation civile. Ces participants étaient conscients du fait que de nombreuses SARP peuvent être élaborées dans le cadre d'un processus minutieux et délibéré, mais soutenaient que certaines SARP devaient être mises au point plus rapidement en raison de leur caractère urgent. Il en a toujours été ainsi, et l'OACI a été en mesure de réagir au moyen de l'établissement de priorités et de l'affectation des ressources nécessaires pour appuyer ce travail.

2.2 Les méthodes utilisées aux fins de la création de 18 annexes ont bien servi l'aviation et peuvent continuer de le faire, sous réserve d'une amélioration continue, incluant une planification plus efficace. Les États contractants doivent continuer de collaborer à l'appui de l'article 37 de la Convention – *Adoption de normes et procédures internationales*. Les États et les organisations internationales devront travailler en étroite collaboration, de façon à mieux joindre leurs efforts en prévision des activités à venir. L'OACI mérite des félicitations pour le travail qu'elle a réalisé sur le plan de l'établissement des normes depuis l'adoption des premières annexes. Bientôt, grâce à l'excellent travail du Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité, l'annexe 19 sera prête en vue de son adoption par le Conseil. Le groupe d'experts s'est réuni pour la première fois en novembre 2011 et, sous réserve de la recommandation de la Commission de navigation aérienne (CNA) et de l'approbation du Conseil, une nouvelle annexe devrait entrer en vigueur en novembre 2013. On a obtenu ce résultat au moyen des structures actuelles d'élaboration des SARP.

2.3 Par ailleurs, au cours des dernières années, on a vu se multiplier différents genres de groupes d'experts, si bien qu'il est devenu très difficile de faire face à cette prolifération dans le cadre de nos processus de planification des États. Par conséquent, nous encourageons les efforts visant à régler ce problème et nous recommandons l'élaboration de procédures étayées de documents à l'intention des autres groupes d'experts qui participent à la mise au point des dispositions liées aux annexes de la Convention.

3. DÉFINITION

3.1 Lorsqu'il s'agit d'envisager des changements au système des groupes d'experts participant à l'élaboration des dispositions de l'OACI, l'une des difficultés avec lesquelles il faut composer réside dans la

définition d'une norme. Cette définition, qui apparaît en avant-propos de chaque annexe, est la suivante : « toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, 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 sont tenus de se conformer en application des dispositions de la Convention ». Deux genres distincts de normes sont ainsi décrits dans une seule définition. Les normes liées aux règles de conduite, qui visent les personnes, les fournisseurs de services et même les États, sont agencées à des normes qui tiennent lieu de spécifications techniques et qui s'appliquent à des objets. L'approche utilisée pour élaborer les spécifications techniques peut différer de celle dont on se sert pour les règles de conduite, et fait peut-être davantage appel à d'autres organismes de normalisation. L'une des autres difficultés à prendre en considération se rapporte au fait que cette définition est bien adaptée aux normes traditionnelles et normatives, mais qu'elle convient moins bien aux normes axées sur le rendement, les objectifs ou la gestion, c'est-à-dire le genre de norme dont on aura de plus en plus besoin à l'avenir.

3.2 Le Manuel de procédures de la Commission de navigation aérienne rend compte de la première de ces difficultés au chapitre 4, pièce jointe 1, concernant les lignes directrices régissant l'élaboration des SARP pour les systèmes complexes. Ainsi, on y fait la distinction entre les SARP « de base » et les spécifications techniques. De nombreuses annexes se composent presque exclusivement de règles de conduite. Par ailleurs, certaines de nos annexes ne renferment pratiquement que des spécifications techniques. Mentionnons, à titre d'exemple, l'annexe 10, qui fait plus de 1 200 pages et qui compte cinq volumes.

4 PRINCIPES

4.1 Il est bon d'établir des principes pour la structuration des groupes d'experts. Deux autres principes devraient être ajoutés à ceux énoncés dans le document WP/23, et ces principes sont importants pour le système des Nations Unies. Ils se rapportent à la représentation sur le plan de la reddition de comptes et sur le plan géographique. La reddition de comptes correspond à l'obligation de rendre compte de l'usage des ressources, y compris pour ce qui est des ressources fournies par les États et les organisations internationales, ainsi qu'à l'obligation de s'expliquer dans les cas où les objectifs fixés en matière de rendement ne sont pas atteints. Les États et les organisations qui contribuent aux travaux des groupes d'experts doivent être assurés que les employés qu'ils fournissent prennent part à des travaux bien planifiés et bien gérés. Aux fins de la représentation géographique, il importe d'inclure les États des principales zones géographiques du monde.

4.2 En ce qui concerne la transparence, les plus transparents de nos groupes d'experts ont toujours été ceux de la Commission de navigation aérienne. Ces groupes sont régis par les *Instructions pour les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne* (Doc 7984). Publiées initialement en 1959, en vertu des pouvoirs du Conseil, ces instructions ont été mises à jour en 1962, en 1970, puis en 1980. Ainsi, trente-deux années se sont écoulées depuis leur dernière mise à jour. Le moment est venu de les réviser et de les mettre à jour à nouveau. Nous invitons l'OACI à faire preuve d'une transparence comparable et, pour ce faire, à élaborer et à publier les politiques et les procédures qui régissent d'autres groupes d'experts. Ce travail pourrait s'accomplir sous l'autorité du secrétaire général.

5. PLANIFICATION

5.1 Bien que la mise en œuvre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) nécessitera des modifications aux dispositions de l'OACI, il reste à déterminer quelles sont les nouvelles SARP nécessaires et quelles sont les SARP actuelles à modifier. Il est urgent que l'OACI détermine quels sont les SARP,

les PANS et les renseignements d'orientation nécessaires aux fins de la mise en œuvre des ASBU. La méthodologie utilisée pour exécuter ce travail doit être systématique et respecter les principes auxquels on aura recours pour orienter les groupes d'experts.

6. RECOMMANDATIONS

6.1 Relativement aux groupes d'experts chargés d'élaborer les dispositions concernant la navigation aérienne, on invite les participants à la conférence à demander à l'OACI de prendre les mesures suivantes :

- a) inclure la représentation sur le plan de la reddition de comptes et sur le plan géographique dans les principes à utiliser pour améliorer le système des groupes d'experts;
- b) faire la distinction entre les règles de conduite et les spécifications techniques, dans les méthodes d'élaboration des SARP;
- c) mettre en place de meilleures structures pour les SARP axées sur le rendement, les objectifs ou la gestion;
- d) mettre à jour les *Instructions pour les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne* (Doc 7984);
- e) élaborer des procédures étayées de documents à l'intention des autres groupes d'experts qui participent à l'élaboration des dispositions liées aux annexes de la Convention.

— FIN —