



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 22 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

EXAMEN ET ANALYSE DES NORMES INTERNATIONALES APPLICABLES EN VUE DE
GARANTIR LEUR PERTINENCE ET D'AMÉLIORER LEUR MISE EN ŒUVRE

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En vertu de l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) (la Convention de Chicago) - *Adoption de normes et procédures internationales* -, l'OACI est habilitée à adopter et amender les normes et pratiques recommandées (SARP) ainsi que les procédures relatives aux services de navigation aérienne (PANS) afin que l'aviation atteigne le plus haut degré réalisable d'uniformité au niveau mondial. Les SARP et les PANS renferment à ce jour des milliers de dispositions. Leur complexité et leur volume, qui ne cessent de croître, posent des problèmes tant à l'OACI, qui est appelée à les gérer, qu'aux États, auxquels il appartient d'assurer leur mise en œuvre effective. La présente note recommande de procéder à un examen et à une analyse des normes de l'OACI, selon un ordre de priorité, dans le but de recenser les dispositions qui s'avèreraient désuètes, redondantes ou superflues, inutilement contraignantes ou autrement incompatibles avec l'article 37 de la Convention.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- demander à l'OACI d'entreprendre un examen et une analyse, selon un ordre de priorité, des normes de l'OACI applicables avant ou au plus tard le 31 décembre 2025 en vue de recenser les dispositions obsolètes, superflues, inutilement contraignantes ou autrement incompatibles avec la portée et les objectifs de l'article 37 de la Convention ;
- demander à l'OACI de répercuter les résultats de cette analyse dans les normes de l'OACI et dans les programmes d'audit établis sur la base des normes concernées ;
- demander à l'OACI de réaliser une étude de coût afin de déterminer l'incidence financière globale de l'examen proprement dit et des travaux requis pour procéder aux modifications recommandées ;
- encourager les États et autres donateurs à verser des contributions volontaires en vue de financer les tâches visées aux alinéas a) et b) ci-dessus, les fonds prévus au budget ordinaire ne pouvant être utilisés à cet effet.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'ensemble des objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	<i>Incidence pour les États</i> La pleine et entière mise en œuvre des recommandations formulées dans la présente note permettrait d'alléger la charge qui incombe aux États pour respecter leurs obligations en matière d'application des normes internationales. <i>Incidence pour l'OACI</i>

	La mise en œuvre des recommandations permettra aussi de revoir à la baisse les moyens financiers et humains dont l'OACI aura besoin à l'avenir pour élaborer et gérer ses normes. Des ressources devraient certes être dégagées dans un premier temps pour faire adopter les mesures appropriées, mais la situation devrait revenir à la normale une fois ces efforts consentis, lesquels pourraient éventuellement être compensés par les contributions volontaires des États membres.
<i>Références :</i>	A42-WP/4, Mise en œuvre des programmes d'audits de sécurité et de sûreté - Méthode de surveillance continue de l'OACI A42-WP/5, Évolution du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité - Méthode de surveillance continue AN-Conf/14-WP/121 A41-WP/325 AN-Conf/13-WP/297, Évolution de la rédaction et de la mise en œuvre des SARP A39-WP/37, Faciliter l'exécution grâce à l'utilisation des évaluations d'impact et des listes de tâches de mise en œuvre dans le cadre du processus d'établissement de normes A39-WP/86, Renforcer la mise en œuvre des dispositions relatives à l'aviation internationale A39-WP/205, Mise en œuvre des SARP de l'OACI

1. INTRODUCTION

1.1 En vertu de l'article 37 de la *Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) - *Adoption de normes et procédures internationales* -, l'OACI est habilitée à adopter et amender les normes, pratiques recommandées et procédures internationales, afin que l'aviation atteigne le plus haut degré réalisable d'uniformité au niveau mondial.

1.2 À ce jour, l'OACI gère plus de 12 000 SARP, réparties dans les 19 Annexes et les six PANS de la Convention de Chicago¹.

1.3 L'article 38 de la Convention de Chicago — *Dérogation aux normes et aux procédures internationales* fait par ailleurs obligation aux États membres de rendre leurs propres réglementations ou pratiques pleinement conformes aux normes internationales et de notifier à l'OACI toute différence entre leurs propres pratiques et celles établies par les normes internationales.

1.4 Ces normes constituent le principal fondement sur lequel reposent les questions de protocole (PQ) autour desquelles s'articulent les programmes d'audit de supervision et de conformité de l'OACI en matière de sûreté et de sécurité, qui ont essentiellement pour but de vérifier la capacité des États à assurer la supervision de la sûreté et de la sécurité, à obtenir les résultats requis à cet égard et à mettre en œuvre les normes internationales portant sur ces questions.

2. ANALYSE

2.1 Le programme de travail de l'OACI relatif à l'élaboration des normes – dont l'exécution relève principalement des groupes d'experts techniques et du Secrétariat sous la conduite d'une commission ou d'un comité -, est pour l'essentiel axé sur l'élargissement et la modification des SARP et des PANS, le but étant de refléter l'évolution et l'innovation permanentes du secteur de l'aviation.

¹ (International Civil Aviation Organization, *How ICAO Develops Standards*, n.d., <https://www.icao.int/about-icao/AirNavigationCommission/Pages/how-icao-develops-standards.aspx>)

2.2 Les SARP ont, au fil de ce programme de travail, vu leur volume et leur complexité croître au point de poser des problèmes tant à l'OACI, qui est appelée à les gérer, qu'aux États, auxquels il appartient de leur donner effet. Le nombre globalement élevé de différences notifiées et la tendance à la baisse observée récemment dans les pourcentages de mise en œuvre effective qui ressortent des programmes d'audit de l'OACI sont le reflet de ces difficultés.

2.3 Lors de récentes discussions, le Conseil de l'OACI² s'est dit conscient que l'Organisation peine à s'assurer que les groupes d'experts remplissent effectivement les fiches de tâches qui leur sont assignées et a indiqué qu'il est de plus en plus malaisé de préserver la concordance entre les éléments indicatifs et les SARP, qui ne cessent de s'étoffer et d'évoluer.

2.4 La présente note recommande de procéder à un examen et à une analyse des normes de l'OACI, selon un ordre de priorité, en vue de recenser les dispositions qui s'avèreraient désuètes, redondantes ou superflues, inutilement contraignantes ou autrement incompatibles avec l'article 37 de la Convention.

2.5 Cet examen et cette analyse auront notamment pour but d'harmoniser la portée et les objectifs envisagés par les normes internationales, de réduire le nombre de normes tout en veillant à ce qu'elles demeurent adaptées aux approches réglementaires existantes, de renforcer les programmes d'audit de l'OACI et d'alléger la charge de travail de l'Organisation et des groupes techniques responsables de l'élaboration des normes et de la gestion des programmes de l'OACI y afférents.

2.6 Le projet proposé dans la présente note devrait être confié à un consultant mandaté par l'OACI. En effet, la charge de travail actuelle du Secrétariat de l'OACI et des groupes techniques (composés d'experts délégués par les États, les organisations internationales et le secteur aéronautique) leur interdit de se lancer dans une entreprise de cette ampleur, tandis qu'un consultant pourrait tirer parti de l'apprentissage automatique et autres capacités offertes par l'intelligence artificielle pour effectuer un examen et une analyse approfondis.

2.7 Le projet devrait porter sur toutes les normes applicables avant ou au plus tard le 31 décembre 2025, ce qui ne perturberait pas le programme de travail en cours. Compte tenu des importants moyens qui seraient nécessaires pour mener à bien ce projet, il conviendrait de le circonscrire aux normes internationales, étant donné que les pratiques recommandées, PANS et éléments indicatifs ne sont concernés que si les États intègrent lesdites normes dans leurs systèmes aéronautiques nationaux. C'est également pour cette raison que les normes constituent le principal fondement sur lequel reposent les PQ qui servent à réaliser les évaluations des situations nationales dans le cadre des programmes d'audit de l'OACI.

2.8 Les résultats issus du projet devraient être remis au Conseil de l'OACI afin que celui-ci puisse décider des suites à donner et attribuer les tâches en ce sens (modifier les annexes et supprimer les normes obsolètes, par exemple) en concertation avec le/la ou les commissions/comités concernés. L'OACI devrait tenir les États et la communauté aéronautique internationale régulièrement informés des progrès accomplis - par échange de correspondance, lors de réunions à l'échelon des divisions, ou encore à l'occasion des sessions de l'Assemblée, selon qu'il conviendra.

2.9 Afin que les résultats exploitables soient communiqués en temps voulu au Conseil de l'OACI et qu'il soit possible, si nécessaire, d'ajuster la méthodologie à mi-parcours, l'examen et l'analyse des normes devraient se faire progressivement, en suivant un ordre de priorité.

² 234^e session du Conseil de l'OACI, 19 mars 2025 (JSC 234-1/ATC234-2)

2.10 À cette fin, l'analyse des Annexes publiées en plusieurs parties ou volumes pourrait être répartie entre les différentes phases du projet, chaque partie ou volume pouvant être traité séparément selon les critères ci-après.

2.11 La phase 1 pourrait porter sur les Annexes qui ne comportent que des normes internationales et ne renferment aucune pratique recommandée.

2.11.1 La phase 2 pourrait être consacrée aux Annexes qui contiennent le plus grand nombre de normes figurant dans les PQ des programmes d'audit, en déterminant par exemple quelles sont les trois Annexes non couvertes par la phase 1 qui occupent la place la plus grande ou la plus importante dans l'ensemble des programmes d'audit.

2.11.2 La phase 3 pourrait s'intéresser aux Annexes qui ne sont pas couvertes par les phases 1 et 2 et ont été le plus fréquemment modifiées ou ont fait l'objet du plus grand nombre de modifications.

2.11.3 La phase 4 pourrait concerner l'Annexe 1 si elle n'est pas déjà couverte par les phases 1 à 3. En effet, sa longueur, sa complexité et l'absence de groupe technique spécialisé pendant la longue période qui a précédé la création du Groupe d'experts sur la formation et les licences du personnel pourraient justifier qu'une attention particulière y soit accordée.

2.11.4 La phase 5 pourrait porter sur les Annexes restantes, qui seraient également celles qui sont les moins présentes dans les PQ des programmes d'audit.

2.12 L'examen et l'analyse devraient être achevés avant la 43^e session de l'Assemblée qui aura lieu en 2028, sachant que la pleine mise en œuvre de leurs résultats pourrait prendre plus de temps.

2.13 Quelle que soit la méthode retenue pour procéder à l'examen et à l'analyse de manière progressive et en suivant un ordre de priorité, l'OACI devra, pour garantir une application efficace des résultats auxquels ils aboutiront, faire preuve de transparence dans la communication des progrès accomplis et de diligence dans la fixation de dates d'application réalistes pour les éventuelles modifications des normes applicables (voir la note A41-WP/325).

2.14 Enfin, il faudrait que, dans un premier temps, l'OACI procède à une étude de coût approfondie afin d'évaluer l'incidence financière du projet. Elle devrait en outre tenir compte des frais à engager ultérieurement pour donner effet aux recommandations.

3. CONCLUSION

3.1 L'OACI est et reste une enceinte privilégiée pour l'élaboration de normes internationales harmonisées dans le domaine de l'aviation civile, normes qui peuvent et doivent continuer d'évoluer pour répondre à ses besoins présents et à venir.

3.2 Le vaste programme d'élaboration des normes que mène l'OACI l'empêche de réaliser un examen global des normes existantes qui lui permettrait de s'assurer que la portée des dispositions et l'approche retenue en la matière sont cohérentes et de s'atteler à leur rationalisation dans la mesure du possible.

3.3 Le projet proposé dans la présente note pourrait améliorer la teneur des normes de l'OACI, réduire le nombre de différences notifiées à l'Organisation et permettre à ses programmes d'audit de donner de meilleurs résultats. Il vient compléter les efforts actuellement déployés pour améliorer sans relâche les programmes d'audit (voir les notes A42-WP/4 et A42-WP/5).

3.4 L'Assemblée est invitée à prêter attention aux alinéas a) à d) de la rubrique « Suite à donner » qui figure dans le résumé analytique.

—FIN—