



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 35 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

#### PROMOUVOIR LA NORMALISATION À L'ÉCHELLE MONDIALE GRÂCE À L'APPLICATION DE PLANS DE NORMALISATION, NOTAMMENT LES FEUILLES DE ROUTE, ET À D'AUTRES ACTIVITÉS D'ÉTABLISSEMENT DE NORMES AU COURS DU PROCHAIN TRIENNAT

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des activités d'établissement de normes concernant l'élaboration d'un programme des travaux de navigation aérienne et d'une feuille de route de la normalisation, de la réactivation d'une initiative relative à la table ronde sur les normes, et des perspectives des dispositions de l'OACI pour le prochain triennat et au-delà. Ces activités visent collectivement à appuyer l'orientation stratégique de l'Organisation dans les domaines de la sécurité de l'aviation ainsi que de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, qui sont alignés sur le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) et le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), notamment le bloc 1 de la méthode des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) du GANP.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à prendre acte des travaux effectués depuis la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
- à noter que, sous réserve d'une priorisation appropriée, le Conseil continuera à entreprendre des activités d'établissement de normes qui évoluent et parviennent à maturité conformément aux plans mondiaux et aux questions émergentes.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités décrites dans la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité des ressources prévues dans le budget du Programme ordinaire 2017-2019 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A39-WP/37 A39-WP/39 Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013) Doc 10007, <i>Rapport de la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12)</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne (GANP)</i> Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'établissement de normes et la promotion de la normalisation à l'échelle mondiale figurent parmi les fonctions essentielles de l'OACI. De fait, l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et amendée par l'Assemblée de l'OACI (Doc 7300) exige que l'OACI adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant de sujets intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne lorsqu'il paraît approprié de le faire. Par ailleurs, aux termes de l'article 38 de la Convention, chaque État est tenu de notifier immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.

1.2 La douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12), tenue en 2012, a formulé la Recommandation 6/13 concernant l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP), de procédures et d'éléments d'orientation. Cette recommandation proposait, entre autres, que l'OACI améliore sa gestion des projets et la coordination de ses groupes d'experts qui apportent des contributions et sont chargés d'élaborer des dispositions de l'OACI et de réaliser les travaux connexes. En formulant cette recommandation, la Conférence a tenu compte du fait que les dispositions de l'OACI continueraient de contribuer de façon importante au renforcement de la sécurité, de l'interopérabilité, de l'harmonisation et de l'efficacité de l'aviation mondiale, et qu'après l'analyse des plans de modernisation parvenus à maturité des États et de la méthode des mises à niveau par blocs du système de l'aviation de l'OACI (ASBU) figurant dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), la nécessité a été reconnue d'élaborer de nouvelles dispositions de l'OACI ainsi que de revoir les dispositions existantes et de supprimer celles qui sont devenues désuètes. En outre, la Conférence a formulé la recommandation 1/1 ayant trait au GANP et dont le sous-point e) invite l'OACI à établir, en adoptant une approche systémique globale fondée sur les performances, un plan d'élaboration des SARP applicables aux ASBU, notamment l'établissement de priorités mondiales convenues entre les différents blocs et modules.

1.3 De plus, lors de sa 38<sup>e</sup> session (A38) tenue en 2013, l'Assemblée de l'OACI a formulé la Résolution A38-2 qui charge, entre autres, le Conseil d'utiliser les orientations du GANP pour élaborer le programme des travaux techniques de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne et hiérarchiser les tâches qui y figurent, et a prié instamment le Conseil de fournir aux États une feuille de route en matière de normalisation, tel qu'annoncé dans le GANP, comme base pour le programme de travail de l'OACI.

1.4 Dans le but de promouvoir la normalisation à l'échelle mondiale, le Conseil rend compte par la présente des activités d'établissement de normes au cours du triennat actuel, et des perspectives pour le prochain triennat et au-delà.

## 2. ANALYSE

### 2.1 Programme des travaux de navigation aérienne

2.1.1 Eu égard à la résolution et aux recommandations susmentionnées de l'A38 et de l'AN-Conf/12 respectivement, durant le triennat actuel, la Commission de navigation aérienne (ANC) a établi avec l'assistance du Secrétariat un programme de travail mettant l'accent sur les améliorations réglementaires et opérationnelles dans les domaines de la sécurité de l'aviation ainsi que de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne. Le programme des travaux de navigation aérienne donne des détails concis sur les activités d'établissement de normes, en particulier celles concernant l'actualisation des dispositions existantes de l'OACI ou l'élaboration de nouvelles dispositions de l'OACI, qui sont

nécessaires pour appuyer les objectifs du GASP et du GANP jusqu'à la fin de 2019 et au-delà. De fait, le programme des travaux de navigation aérienne cadre avec les priorités définies dans le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) et le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), et il est examiné et approuvé par la Commission sur une base au moins annuelle.

2.1.2 Parallèlement à ce qui précède et conformément à la Recommandation 6/13 de l'AN-Conf/12 susmentionnée, au cours du triennat actuel, l'ANC a procédé à la modernisation de la structure de ses groupes d'experts, qui s'est traduite par la création de nouveaux groupes d'experts et la dissolution des groupes existants ou la redéfinition de leurs tâches. Cette activité de modernisation a été conçue pour assurer, entre autres, une mise en œuvre efficace et efficiente d'éléments du programme des travaux identifiés dans le programme des travaux de navigation aérienne et, au besoin, la coordination interdisciplinaire entre des groupes d'experts de l'ANC. Au moment de la rédaction de la présente note, il existait 17 groupes d'experts de l'ANC, un ou plusieurs groupes de travail contribuant à chacun d'eux. Une base de ressources centralisée des groupes d'experts de l'ANC a été lancée en 2015 sur le portail sécurisé de l'OACI pour faciliter la gestion et le fonctionnement de ces groupes.

2.1.3 De même, au cours du triennat actuel, l'ANC a procédé à la révision et à la mise à jour de ces procédures et pratiques en vue d'améliorer les méthodes opérationnelles, et afin d'assurer l'uniformité et la cohérence du style rédactionnel, elle a élaboré un guide de rédaction des SARP et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) — dites « *Normes des normes* » — destinées à l'usage des groupes d'experts, du Secrétariat et de l'ANC. Qui plus est, l'instauration des évaluations des incidences et des listes des tâches de mise en œuvre, notamment un aperçu des éléments d'orientation (voir la note A39-WP/37), constitue un autre accomplissement remarquable réalisé durant le présent triennat.

## 2.2 Feuille de route de la normalisation

2.2.1 La Résolution A38-2 découlant de la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI prie instamment le Conseil de fournir aux États une feuille de route en matière de normalisation, tel qu'annoncé dans le GANP, comme base pour le programme de travail de l'OACI.

2.2.2 Le programme des travaux de navigation aérienne décrit ci-dessus contient des informations d'importance directe pour les activités d'élaboration des normes de l'OACI dans les domaines de la sécurité de l'aviation ainsi que de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne jusqu'à la fin de 2019 et au-delà. À partir du programme des travaux de navigation aérienne, il est possible d'établir des perspectives des dispositions de l'OACI qui sont déjà disponibles ou doivent être élaborées pour appuyer, par exemple, les modules du bloc 1 de la méthode des ASBU figurant dans le GANP. Il s'ensuit que le programme des travaux de navigation aérienne est déjà doté des outils requis pour servir de feuille de route de la normalisation.

2.2.3 Le programme des travaux de navigation aérienne évolue avec les plans mondiaux sans cesse changeants, et tel sera aussi le cas de la feuille de route de la normalisation. Il convient toutefois de noter que, comme l'indique la cinquième édition proposée du GANP (2017-2019) (voir la note A39-WP/39), la feuille de route de la normalisation tient compte des travaux prévus de l'OACI, tout comme elle sert de base de coopération avec d'autres organismes de normalisation. Cela est cohérent avec l'instruction donnée au Conseil par la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI de faire appel entre autres, pour l'élaboration des SARP, des PANS et des éléments d'orientation technique de l'OACI, aux travaux d'autres organismes de normalisation reconnus, dans toute la mesure nécessaire et sous réserve de l'adéquation du processus de vérification et de validation auquel ils ont été soumis (Résolution A38-11 de l'Assemblée).

### 2.3 **Table ronde sur les normes**

2.3.1 Pour faciliter la mise en œuvre des innovations susmentionnées, une initiative relative à la table ronde sur les normes, conçue initialement en 2008 sous l'autorité du Directeur de la navigation aérienne, a été réactivée en 2015, dans le cadre de réunions informelles par vidéoconférence. La table ronde sur les normes offre un cadre où des représentants d'organismes de normalisation appropriés et des représentants de l'industrie peuvent, à titre d'experts indépendants, partager des idées et des pratiques optimales, examiner les plus récents faits nouveaux d'intérêt mutuel, s'accorder sur des priorités appropriées d'engagement, notamment des arrangements de travail appropriés, et élaborer des stratégies communes pour faire avancer les travaux à l'appui du processus d'établissement de normes de l'OACI. Outre la coopération par correspondance, d'autres réunions de la table ronde, par vidéoconférence et/ou en face à face, sont prévues, pour appuyer les progrès dans le contexte de la feuille de route de la normalisation, de la reconnaissance d'autres organismes de normalisation, de l'élaboration de spécifications de performance et de l'identification de spécifications techniques connexes, et notamment de leur vérification et leur validation.

2.3.2 Cette collaboration va, en particulier, favoriser l'identification et l'alignement des spécifications de performances (de l'OACI) et des spécifications techniques (d'autres organismes d'établissement de normes) utilisées dans les Annexes et les PANS de l'OACI jusqu'au prochain triennat et au-delà, ainsi que des activités connexes effectuées par les groupes d'experts de l'ANC et d'autres groupes d'experts de l'OACI. De plus, cette collaboration est cohérente avec la Résolution A38-11 de l'Assemblée évoquée au paragraphe 2.2.3 ci-dessus. Il convient de noter que dans certains cas, les Annexes existantes seront restructurées parallèlement à l'élaboration de nouvelles PANS, à des fins de prescription plus judicieuse de normes fondées sur les spécifications de performances et de spécifications techniques, surtout dans les situations où les spécifications techniques d'autres organismes de normalisation reconnus servent de moyens acceptables de conformité à des spécifications de performances.

### 2.4 **Activités d'établissement de normes prévues durant le prochain triennat et au-delà**

2.4.1 Au cours du triennat actuel, les SARP et les PANS traitant de questions relatives à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne sont passées à un cycle d'amendement principalement biennal, la plus récente série d'amendements étant adoptée en 2016, avec essentiellement 2016, 2018 et 2020 comme dates d'application. Au cours du prochain triennat et au-delà, les États et d'autres parties prenantes concernées peuvent s'attendre à ce que l'OACI amende ses dispositions relatives à la sécurité et à la navigation aérienne de façon automatique en 2018, 2020, 2022 etc., les amendements ne s'effectuant, durant les années intermédiaires, que dans des cas exceptionnels, par exemple pour résoudre un problème immédiat de sécurité. En outre, il convient de noter que l'OACI entend mettre à disposition ses éléments d'orientation technique, dans toute la mesure du possible, au plus tard à la date d'application des amendements aux Annexes et aux PANS, afin d'offrir les meilleures possibilités de mise en œuvre efficiente et efficace des dispositions de l'OACI par les États.

2.4.2 Dans le contexte du prochain triennat, des perspectives des dispositions de l'OACI qui sont prévues jusqu'à la fin de 2019 et au-delà, notamment celles requises pour appuyer les modules du bloc 1 de la méthode des ASBU figurant dans le GANP, ont été tirées du programme des travaux de navigation aérienne et sont consultables sur le site web de l'OACI<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> [http://www.icao.int/about-icao/AirNavigationCommission/Pages/FR/default\\_FR.aspx](http://www.icao.int/about-icao/AirNavigationCommission/Pages/FR/default_FR.aspx) (cliquer sur « Programme des travaux de navigation aérienne »).

2.4.3 Au moment de la rédaction de la présente note, 40 % des dispositions de l'OACI relatives à la sécurité ainsi qu'à la capacité et à l'efficacité de la navigation aérienne pour 2018 concernaient des amendements aux Annexes, 27 % avaient trait à des amendements aux PANS, et 33 % portaient sur des amendements destinés à appuyer des éléments d'orientation technique de l'OACI.

### 3. CONCLUSION

3.1 Au cours du triennat actuel, de grands progrès ont été accomplis sur le plan des activités d'établissement de normes de l'Organisation, dans les domaines de la sécurité de l'aviation ainsi que de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne. Le nouveau programme des travaux de navigation aérienne, l'évolution actuelle d'une feuille de route de la normalisation, la réactivation d'une initiative relative à la table sur les normes, la modernisation de la structure des groupes d'experts de l'ANC, l'actualisation des procédures et pratiques de l'ANC, l'élaboration d'un nouveau guide de rédaction des SARP et des PANS, et la création d'une nouvelle base centralisée de ressources en ligne pour l'ensemble des groupes d'experts de l'ANC, ainsi que l'instauration d'une nouvelle évaluation des incidences et de listes de tâches de mise en œuvre où figure notamment un aperçu des éléments d'orientation, constituent des accomplissements remarquables qui promeuvent la normalisation à l'échelle mondiale et facilitent la mise en œuvre. Sous réserve de la priorisation appropriée, le Conseil veillera à ce que ces activités d'établissement de normes évoluent et parviennent à maturité conformément aux plans mondiaux (GASP et GANP) et aux questions émergentes.