



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 23 : Innovation en aviation

APPROCHE GRADUELLE POUR L'APPLICABILITÉ DES SARP

(Note présentée par l'Association du transport aérien international [IATA], la Civil Air Navigation Services Organisation [CANSO], le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales [ICCAIA], la Fédération internationale des Associations de Contrôleurs du Trafic Aérien [IFATCA]) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne [IFALPA])

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les dates d'applicabilité des nouvelles normes posent plusieurs problèmes, en particulier lorsque les nouveaux processus et technologies sont soumis à des contraintes réglementaires détaillées et que plusieurs parties sont impliquées dans la fourniture de nouveaux systèmes. Cela affecte à la fois les États et le secteur, impliquant un effort important de test, de certification et de déploiement sur une multitude de modèles, produits par de nombreux fabricants d'équipements originaux, pour une certification et une utilisation dans de multiples juridictions. Outre le fait que les systèmes et technologies récents et novateurs gagnent en complexité, ils doivent s'intégrer à un large éventail de systèmes existants.

Cette note recommande une nouvelle approche des dates d'applicabilité pour l'implémentation des normes techniques ; il s'agit notamment d'une approche graduelle, ponctuée de vérifications visant à définir les diverses étapes de test, certification et livraison. Cela atténuerait le risque associé au processus de déploiement et garantirait une mise en œuvre des ressources adéquate et sans pression inutile tout en satisfaisant pleinement aux exigences.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à adopter la révision de la Résolution A39-22 de l'Assemblée et la déclaration révisée des politiques permanentes et des pratiques associées de l'OACI relatives à la formulation et à la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), et à notifier les différences.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Les propositions de cette note sont considérées comme neutres en termes de ressources pour l'OACI, car l'amélioration des processus d'élaboration et de mise en œuvre des normes sont une activité permanente. À plus long terme, les États membres, l'OACI et le secteur pourraient tirer des avantages financiers de l'établissement d'échéances réalistes pour la mise en œuvre de nouvelles normes et de l'ajustement des dates d'applicabilité en temps opportun, le cas échéant.

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

<i>Références :</i>	Doc 7300 — <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 10140 — <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2019)</i>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 Les dates d'applicabilité des nouvelles normes posent plusieurs problèmes, en particulier lorsque les nouveaux processus et technologies sont soumis à des contraintes réglementaires détaillées et que plusieurs parties sont impliquées dans la fourniture de nouveaux systèmes. À la vitesse où progresse l'innovation, ces défis deviennent de plus en plus prégnants. Cela affecte à la fois les États et le secteur, impliquant un effort important de test, de certification et de déploiement sur la totalité d'une flotte, pour de nombreux fabricants et dans de multiples juridictions. Historiquement, et bien qu'il ait participé à ces décisions, le secteur aéronautique a eu du mal à respecter les dates d'applicabilité de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et à se conformer aux nouvelles exigences d'équipement dans les délais prévus par l'OACI et ses États membres.

1.2 La pandémie de COVID-19 a perturbé la chaîne d'approvisionnement en matières premières, composants et produits finis, et a gravement affecté la disponibilité du personnel pour la conception, le développement, les tests et la certification pour tous les acteurs du secteur et des États. Les impacts risquent de se faire sentir pendant de nombreuses années, et la fabrication doit désormais intégrer un élément supplémentaire d'imprévisibilité.

1.3 Dans la pratique, les dates d'applicabilité représentent actuellement des échéances pour la mise en œuvre de systèmes ou d'équipements. Qu'un État de conception mette ou non en œuvre une norme de l'OACI et exige un équipement conforme, les produits doivent répondre aux exigences de l'OACI pour être certifiés dans un large éventail d'États et pour fonctionner efficacement dans un environnement international.

1.4 Ces dernières années, l'OACI a pris conscience de ces défis et a allongé le délai entre la date d'adoption d'une norme et la date à laquelle elle devient applicable. Néanmoins, à plusieurs reprises, les États et le secteur n'ont pas été en mesure de respecter les dates d'applicabilité de l'OACI. Le secteur a donc dû demander à l'organisme d'accorder une dispense pour les dates d'applicabilité en suspens des normes. Parmi les exemples récents, citons le remplacement des halons comme agent extincteur, l'allongement à 25 heures de la durée d'enregistrement dans le cockpit et, plus récemment, le suivi d'un avion en détresse en vol. Dans certains cas (extincteurs à main et suivi des avions en détresse), le secteur a dû demander plusieurs reports.

1.5 Cette note recommande une nouvelle approche des dates d'applicabilité ; il s'agit notamment d'une approche graduelle, ponctuée de vérifications visant à définir les diverses étapes de test, certification et livraison. Cela atténuerait le risque associé au processus de déploiement et garantirait une mise en œuvre des ressources adéquate et sans pression inutile tout en satisfaisant pleinement aux exigences.

2. ANALYSE

2.1 La charge de respecter de nombreuses dates d'applicabilité est supportée par les États et le secteur : pour leur part, les États sont tenus d'établir de nouvelles réglementations ou des moyens acceptables de conformité pour les nouvelles exigences de l'OACI. Ce processus peut prendre beaucoup de temps pour toute autorité de l'aviation civile. Le secteur, quant à lui, ne peut entamer la conception et la construction, et solliciter les autorisations auprès de ses autorités que lorsque ces exigences sont entièrement

en place. Dans des exemples récents, certains États ont notifié des différences par rapport aux normes, anticipant qu'ils ne seront pas en conformité avec les réglementations complètes à la date d'applicabilité. Cela complique encore les choses pour le secteur, où des mises à niveau coûteuses, complexes et longues peuvent être nécessaires, affectant aussi bien les fabricants que leurs clients.

2.2 Outre le fait que les systèmes et technologies récents et novateurs sont de plus en plus complexes, automatisés et connectés à d'autres systèmes, ils doivent s'intégrer aux systèmes existants de l'avion et se raccorder à des systèmes externes. Et pourtant, à part l'extension du temps autorisé pour respecter une date d'applicabilité, les processus de l'OACI sont restés inchangés depuis le début des années 1950.

2.3 Chaque fois que les États ou le secteur ne peuvent pas respecter une date d'applicabilité de l'OACI, cela leur impose un fardeau indu tout en nuisant à la pertinence de ces normes. L'établissement d'une date d'échéance unique pour les nouveaux systèmes ou équipements a été contesté dans le passé et il n'y aura pas « d'adaptation » malgré le rythme soutenu de l'innovation. Le Conseil et la Commission de navigation aérienne sont conscients du défi actuel. Dans le passé, les deux organes exécutifs de l'OACI ont demandé au Secrétariat d'entreprendre des vérifications « à mi-parcours » de la préparation des États et du secteur à la mise en œuvre des normes de l'OACI. Cette question a également été soulevée lors des récentes évaluations externes et internes du processus d'élaboration des normes de l'OACI.

2.4 Une approche graduelle est indispensable, prévoyant des étapes pertinentes et fournissant un feedback à l'OACI sur le rythme de la mise en œuvre. Ces étapes et feedbacks fourniront les informations nécessaires à l'OACI et à ses États membres pour surveiller de façon réaliste la mise en œuvre par rapport aux données du monde réel. Ce processus devrait prendre en considération la totalité du cycle de développement requis pour l'implémentation de nouvelles exigences : ceci comprend le temps nécessaire aux États pour déterminer les contraintes de fonctionnement et de certification, ainsi que le temps nécessaire au secteur pour concevoir, tester, appliquer et obtenir les autorisations auprès des autorités nationales pertinentes.

2.5 Un nouveau processus pourrait inclure les principales étapes suivantes :

- a) date de début de la mise en œuvre (date effective) ;
- b) publication des moyens détaillés de mise en conformité par les États membres ;
- c) publication des plans de test et de certification ;
- d) plans de progression des tests et de la certification dans les États membres ;
- e) publication de bulletins de service ou de conseils d'installation de l'équipement ;
- f) date prévue pour l'équipement complet ou la mise en œuvre ; et
- g) achèvement de la mise en œuvre, publication des résultats et examen de la mise en œuvre.

2.6 La Résolution A39-22 de l'Assemblée, « Formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences » décrit les politiques constantes et les pratiques associées liées à la mise en œuvre des SARP, et a été appliquée dans toutes les annexes de la Convention. La Résolution en vigueur a noté le nombre accru de différences notifiées aux SARP de l'OACI. La Résolution a également admis que la mise en œuvre d'une norme s'accroît à l'échelle mondiale grâce à un processus d'élaboration favorisant la prise en compte des perspectives de tous les États et parties prenantes pertinentes du secteur. L'Assemblée a décidé que les dates d'applicabilité des amendements aux SARP et PANS seront établies de manière à laisser aux États membres suffisamment de temps pour leur mise en œuvre. La Résolution demandait également à l'OACI d'envisager l'élaboration d'une stratégie de transition et de communication tout au long des phases de planification et de mise en œuvre pour les États membres, qui à leur tour

faciliteraient la sensibilisation des parties prenantes. Les recommandations ci-jointes pour un amendement à la norme A39-22 visent à jeter les bases de l'adoption d'une approche graduelle de la mise en œuvre.

3. **CONCLUSION**

3.1 Pour atténuer les risques liés à la mise en œuvre de systèmes et d'exigences novateurs, nouveaux et complexes, ainsi que pour alléger la charge de travail des États et du secteur, il est recommandé d'adopter une approche progressive de la mise en œuvre des normes. Afin de restituer ce qui précède, la Résolution amendée ci-jointe est proposée en remplacement de la Résolution A39-22 de l'Assemblée.

APPENDICE

A39-22 : FORMULATION ET MISE EN ŒUVRE DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES (SARP) ET DES PROCÉDURES POUR LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (PANS) ET NOTIFICATION DES DIFFÉRENCES

Considérant que l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale exige que chaque État membre collabore à l'obtention du plus haut degré possible d'uniformité dans les réglementations et les pratiques dans tous les domaines où cette uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne ;

Considérant que l'article 37 de la Convention exige que l'Organisation adopte et modifie les normes internationales et les pratiques et procédures recommandées et qu'elle énonce l'objet et les questions à traiter dans cette action, et que les articles 38, 54, 57 et 90 contiennent des dispositions supplémentaires pertinentes ;

Considérant que, conformément à l'article 38 de la Convention, tout État membre qui se trouve dans l'impossibilité pratique de se conformer à tous égards à toute norme ou procédure internationale, ou qui juge nécessaire d'adopter des réglementations ou des pratiques qui en diffèrent est tenu d'en donner immédiatement notification à l'OACI ;

Considérant que l'Assemblée juge opportun d'établir certaines politiques à suivre pour se conformer à ces dispositions de la Convention ;

Reconnaissant que la mise en œuvre effective des SARP et des PANS favorise le développement sûr, sécurisé et durable de l'aviation civile internationale ;

Reconnaissant que le fait de faciliter l'accès aux informations sur les différences à toutes les parties prenantes en temps opportun est important pour promouvoir la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;

Notant que de nombreux États membres éprouvent des difficultés à remplir leurs obligations au titre des articles 37 et 38 de la Convention et à suivre le rythme des modifications fréquentes des annexes ;

Reconnaissant que les documents d'orientation technique actualisés de l'OACI apportent une aide précieuse aux États membres dans la mise en œuvre effective des SARP, PANS et plans régionaux ;

Reconnaissant que des ressources substantielles sont nécessaires pour développer et entretenir tout le matériel d'orientation technique de l'OACI pour les SARP et les PANS ;

Notant l'augmentation du nombre de différences notifiées à l'OACI ;

Reconnaissant qu'il est absolument nécessaire de rechercher et d'utiliser tous les moyens disponibles pour encourager et aider les États membres à surmonter leurs difficultés dans la mise en œuvre des SARP et des PANS ; **et**

Reconnaissant que la mise en œuvre d'une norme s'accroît à l'échelle mondiale grâce à un processus d'élaboration favorisant la prise en compte des perspectives de tous les États et parties prenantes pertinentes du secteur ;

Reconnaissant que les États et les parties prenantes pertinentes du secteur ont de plus en plus de mal à mettre en œuvre de nouvelles normes avant leur date d'applicabilité, en particulier lorsque des exigences

réglementaires détaillées sont nécessaires pour de nouveaux processus ou technologies, et que de multiples parties sont impliquées dans la livraison de nouveaux systèmes ; et

Notant que la mise en œuvre des normes de l'OACI deviendra de plus en plus difficile étant donné le rythme de l'innovation.

L'Assemblée :

1. *Invite* les États membres à réaffirmer leur engagement à respecter les obligations découlant des articles 37 et 38 de la Convention ;
2. *Décide* que les SARP et les PANS seront modifiées si nécessaire pour tenir compte de l'évolution des exigences et des techniques et ainsi, entre autres, fournir une base solide pour la planification et la mise en œuvre au niveau mondial et régional ;
3. *Convient* que, sous réserve de la clause précédente, un degré de constance élevé des SARP doit être maintenu pour permettre aux États membres de maintenir la stabilité de leurs réglementations nationales. À cette fin, les modifications seront limitées à celles qui affectent la sécurité, la régularité et l'efficacité, et seules des modifications rédactionnelles essentielles seront apportées ;
4. *Réaffirme* que les SARP et les PANS doivent être rédigées dans un langage clair, simple et concis. Les SARP doivent consister en des dispositions générales, mûries et stables spécifiant des exigences de fonctionnement et de performance capables d'assurer les niveaux requis de sécurité, de régularité et d'efficacité. Les spécifications techniques de soutien, lorsqu'elles sont élaborées par l'OACI, doivent être traduites dans toutes les langues de travail de l'OACI en temps opportun et doivent être classées dans des documents séparés dans la mesure du possible ;
5. *Charge* le Conseil d'utiliser, dans toute la mesure du possible et sous réserve d'un processus de vérification et de validation approprié, le travail d'autres organismes de normalisation reconnus dans l'élaboration des SARP, des PANS et du matériel d'orientation technique de l'OACI. Le Conseil peut considérer le matériel élaboré par ces autres organismes de normalisation comme répondant aux exigences de l'OACI ; dans ce cas, ce matériel doit être référencé dans la documentation de l'OACI ;
6. *Décide* que, dans la mesure où cela est compatible avec les exigences de sécurité, de régularité et d'efficacité, les SARP spécifiant la fourniture d'installations et de services doivent refléter un équilibre approprié entre les exigences opérationnelles de ces installations et services et les implications économiques de leur fourniture ;
7. *Charge* le Conseil de consulter les États membres sur les propositions de modification des SARP et des PANS avant que le Conseil n'y donne suite, sauf lorsque le Conseil peut juger qu'une action urgente est nécessaire. En outre, sous réserve d'un processus de vérification et de validation approprié, le Conseil peut statuer sur les spécifications techniques sans consulter les États membres. Celles-ci seront toutefois mises à la disposition des États membres sur demande ;
8. *Décide* que les dates d'applicabilité des amendements aux SARP et PANS seront établies de manière à laisser aux États membres suffisamment de temps pour leur mise en œuvre ;
9. *Convient* qu'aucune annexe ou document des PANS ne sera modifié plus d'une fois par année civile ;
10. *Rappelle* aux États membres l'exigence de l'Annexe 15 de publier toutes les différences significatives dans leur Publication d'information aéronautique (AIP) et d'inclure le texte anglais pour ces parties exprimées en langage clair ;

11. *Encourage* les États membres à utiliser le système de dépôt électronique des différences (EFOD) lorsqu'ils notifient leurs différences à l'OACI ;
12. *Charge* le Secrétaire général de continuer à améliorer le système EFOD et d'aider les États membres à passer des processus papier à l'utilisation du système EFOD ;
13. *Charge* le Conseil de surveiller et d'analyser les différences entre les réglementations et les pratiques des États membres et les SARP et PANS dans le but d'encourager la suppression de ces différences importantes pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne internationale, et de prendre les mesures appropriées ;
14. *Charge* le Conseil d'explorer les possibilités de faciliter l'accès aux informations sur les différences à toutes les parties intéressées et d'évaluer le mécanisme et la forme appropriés pour mettre ces informations à disposition ;
15. *Décide* que les États membres seront encouragés et aidés dans la mise en œuvre des SARP et PANS par tous les moyens disponibles et qu'ils recevront dès que possible davantage de conseils sur la notification et la publication des différences ;
16. *Demande* à tous les États membres en mesure de le faire de fournir aux États demandeurs une coopération technique sous forme de ressources financières et techniques afin de permettre à ces États de s'acquitter de leurs obligations en vertu des articles 37 et 38 de la Convention ;
17. *Charge* l'OACI d'établir des priorités pour la mise à jour permanente du contenu du matériel d'orientation technique actuel de l'OACI et l'élaboration de matériel d'orientation supplémentaire, garantissant ainsi aux États membres un avantage dans la planification et la mise en œuvre des SARP et des PANS ;
18. *Décide* que les pratiques associées dans la présente Résolution constituent des orientations destinées à faciliter et à assurer la mise en œuvre de celle-ci ;
19. *Exhorte* les États membres à revoir leurs procédures relatives à l'élaboration des SARP en vue d'impliquer un ensemble plus large de parties prenantes de l'aviation ;
20. *Demande* à l'OACI d'envisager l'élaboration d'une stratégie de transition et de communication tout au long des phases de planification et de mise en œuvre pour les États membres, qui à leur tour faciliteraient la sensibilisation des parties prenantes ;
21. *Charge* le Conseil de mettre au point une approche graduelle pour le respect des dates d'applicabilité des normes, notamment celles qui spécifient l'introduction de nouvelles technologies complexes ou novatrices, incluant des étapes de vérification tout au long du processus afin de fournir un feedback sur les tests, la certification et la mise en œuvre ;
- ~~21~~22. *Charge* l'OACI de renforcer le rôle de ses bureaux régionaux en facilitant et en surveillant le processus d'examen des amendements aux SARP ;
- ~~22~~23. *Demande* aux États membres de répondre aux lettres aux États adressées par l'OACI concernant les propositions d'amendements aux annexes et aux PANS ; et
- ~~23~~24. *Déclare* que cette Résolution remplace la Résolution ~~A38-11~~ A39-22.

Pratiques associées

1. Le Conseil devrait veiller à ce que les dispositions des SARP et des PANS soient totalement cohérentes entre elles. Le Conseil devrait également s'efforcer d'améliorer le traitement, la présentation et l'utilité des documents de l'OACI contenant des SARP, des PANS et autres dispositions, notamment pour les systèmes complexes et leurs applications connexes. Dans cette optique, le Conseil devrait encourager l'élaboration et la tenue à jour d'exigences générales en matière de systèmes, de fonctions et de performances. Le Conseil devrait continuer à rechercher les moyens les plus appropriés pour l'élaboration, la traduction, le traitement et la diffusion des spécifications techniques.
2. Les États membres sont invités à commenter de manière complète et détaillée les propositions de modification des SARP et des PANS ou, au moins, à exprimer leur accord ou leur désaccord sur le fond. Ils devraient disposer d'un délai d'au moins trois mois à cet effet. Les États membres devraient également être informés au moins 30 jours à l'avance de l'intention d'approuver ou d'adopter des documents détaillés sur lesquels ils ne sont pas consultés.
3. Les États membres devraient disposer d'un délai de trois mois complets pour notifier leur désapprobation des modifications aux SARP adoptées ; en fixant une date pour la notification de la désapprobation, le Conseil tiendrait compte du temps nécessaire à la transmission des modifications adoptées et à la réception des notifications des États.
4. Le Conseil devrait veiller à ce que, chaque fois que cela est possible, l'intervalle entre les dates successives d'applicabilité commune des amendements aux Annexes et aux PANS soit d'au moins six mois.
5. Le Conseil, avant l'adoption et l'approbation des modifications aux SARP et PANS, devrait tenir compte de la faisabilité de la mise en œuvre des SARP et PANS aux dates d'applicabilité prévues. Une approche graduelle devrait s'appliquer pour l'adoption de normes nécessitant la mise en œuvre d'équipements complexes ou nouveaux. Des étapes appropriées sont à établir afin de fournir un feedback à l'OACI sur le rythme de la mise en œuvre. Ces étapes et boucles de rétroaction fourniraient les informations nécessaires à l'OACI et à ses États membres pour surveiller de façon réaliste la mise en œuvre par rapport aux données du monde réel et procéder à tout ajustement nécessaire des dates d'applicabilité en temps opportun. Ce processus devrait prendre en considération la totalité du cycle de développement requis pour l'implémentation de nouvelles exigences : ceci comprend le temps nécessaire aux États pour déterminer les contraintes de fonctionnement et de certification, ainsi que le temps nécessaire au secteur pour concevoir, tester, appliquer et obtenir les autorisations auprès des autorités nationales pertinentes.
6. Le Conseil, en se basant sur les définitions des termes « norme » et « pratique recommandée », doit s'assurer que les nouvelles dispositions de l'Annexe, dont l'application uniforme est considérée comme nécessaire, sont adoptées en tant que *normes*, et que les nouvelles dispositions, dont l'application uniforme est considérée comme souhaitable, sont adoptées en tant que *pratiques recommandées*.
7. Le Conseil devrait inciter les États membres à notifier à l'Organisation toute différence existant entre leurs réglementations et pratiques nationales et les dispositions des SARP, ainsi que la ou les dates auxquelles ils se conformeront aux SARP. Si un État membre se trouve dans l'incapacité de se conformer à l'une des SARP, il devrait informer l'OACI de la raison de sa non-application, y compris des réglementations et pratiques nationales applicables qui sont différentes par leur caractère ou leur principe.
8. Les différences par rapport aux SARP reçues devraient être rapidement soumises aux États membres.

9. Afin d'encourager et d'aider les États membres à mettre en œuvre les SARP et les PANS, le Conseil devrait utiliser tous les moyens existants de l'OACI et renforcer les partenariats avec les entités qui fournissent des ressources et une assistance pour le développement de l'aviation civile internationale.

10. Les États membres devraient établir des processus et des procédures internes visant à rendre effective la mise en œuvre des dispositions des SARP et des PANS.

11. L'OACI devrait mettre à jour et développer des documents d'orientation conformément aux priorités établies afin de couvrir adéquatement tous les domaines techniques.

— FIN —