



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 23 : Innovation en aviation

OPTIMISER L'ÉLABORATION DES NORMES DE L'OACI ET DES PROCÉDURES CONNEXES EN VUE D'UNE MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE

(Note présentée par les États-Unis et coparrainée par la Thaïlande)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) prévoit que l'OACI doit adopter et amender les normes et pratiques recommandées (SARP) pour que l'aviation atteigne le plus haut degré réalisable d'uniformité dans le monde. Les normes de l'OACI adoptées ou modifiées comportent une date d'application qui, une fois la norme publiée, ne peut être modifiée sans un nouvel amendement de cette norme. Compte tenu de l'absence de cadre d'appui complet dans le processus d'élaboration, cette méthode oblige à examiner et reporter les dates d'application ou à recourir ponctuellement à d'autres méthodes, au cas par cas. En raison de la complexité croissante et de la connectivité des systèmes et procédures utilisés dans l'aviation, il est devenu nécessaire de réexaminer les méthodes actuelles de définition de la/des date(s) d'application et de réfléchir aux améliorations supplémentaires pouvant être apportées à d'autres volets du processus d'élaboration des normes. On trouvera, dans la présente note de travail, des arguments à prendre en compte pour déterminer quelles catégories de normes sont les plus susceptibles d'être concernées et pour trouver des solutions qui permettraient d'optimiser les dispositions définies par l'OACI en vue de leur application mondiale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) reconnaître la nécessité d'optimiser le processus d'élaboration de certaines normes de l'OACI comme il est expliqué dans la présente note, avec comme priorité de faciliter la mise en œuvre effective ;
- b) adopter la proposition de révision de 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*, qui charge le Conseil de l'OACI, entre autres :
 - 1) de déterminer les causes profondes des difficultés mondiales nuisant au respect des dates d'application fixées pour certaines normes ;
 - 2) de recenser et d'énoncer les normes susceptibles d'être concernées par ces difficultés ;
 - 3) de définir et d'appliquer les améliorations nécessaires aux processus à mettre en œuvre pour élaborer les dispositions concernées ;
 - 4) d'évaluer l'efficacité des modifications procédurales.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	La présente note de travail ne présente pas d'incidences financières importantes.

<i>Références :</i>	<i>AN-WP/8848, Impact Assessments (Évaluations des incidences)</i> <i>AN-Conf/13-WP/297, Évolution de la rédaction et de la mise en œuvre des SARP</i> <i>A39-WP/514, Rapport de la Commission technique sur le point 35 de l'ordre du jour</i> <i>A39-WP/205, Mise en œuvre des SARP de l'OACI</i> <i>A39-WP/86, Renforcer la mise en œuvre des dispositions relatives à l'aviation internationale</i> <i>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</i> <i>Doc 10140, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2019)</i> <i>Doc 7300, Convention relative à l'aviation civile internationale</i>
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 Les usagers des transports aériens, le secteur et les dirigeants des différents pays comptent sur l'OACI pour s'attaquer aux risques de sécurité reconnus ou potentiels dans l'aviation en prenant en considération les nouveaux utilisateurs, les nouveaux modèles commerciaux et les technologies de plus en plus complexes utilisées dans l'aviation. Toutefois, l'application de certaines nouvelles normes élaborées pour faire face à ces réalités étant tout aussi complexe, l'OACI, les États et les parties prenantes doivent continuer de transformer leurs rapports et processus de manière à garantir à la fois la faisabilité et la responsabilisation. Les délais prévus au moment de l'élaboration des normes doivent être réalistes, faute de quoi les normes risquent d'être dévalorisées.

1.2 Depuis la trente-neuvième session de l'Assemblée, en 2016, les États, les organisations internationales et l'OACI recommandent différentes méthodes pour améliorer les processus d'élaboration et d'examen des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS). Toutefois, les problèmes qu'il a fallu surmonter pour rendre possible l'application mondiale d'un ensemble de dispositions au cours de cette période ont mis en évidence la nécessité d'apporter de nouveaux aménagements en mettant particulièrement l'accent sur un groupe limité de normes et sur les PANS associées à ces normes, le cas échéant, et de s'intéresser aussi aux éléments de procédure plutôt de se contenter d'examiner que la manière dont la date d'application est arrêtée.

2. ANALYSE

2.1 Les SARP sont conçues pour améliorer la sécurité et l'efficacité de l'aviation au niveau mondial selon une méthode harmonisée et normalisée. Au cours des dernières années, il est arrivé que les efforts menés à l'échelle mondiale par les États et les parties prenantes pour appliquer des normes de l'OACI nouvelles ou amendées soient d'emblée compromis parce que la date d'application de ces normes n'était pas réaliste. La pandémie de COVID-19 ayant créé des problèmes supplémentaires ou amplifié ceux qui existaient dans les filières de production et d'approvisionnement, ainsi qu'en raison du temps nécessaire à l'élaboration des systèmes, il est devenu encore plus difficile de fixer des dates d'application réalistes pour les normes et les PANS correspondantes.

2.2 À titre d'exemple, on peut citer les faits constatés actuellement dans la mise en œuvre du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique et du suivi autonome en cas de détresse (ADT) ; des dispositions relatives à l'enregistrement des conversations de poste de pilotage pendant 25 heures, des licences du personnel au format électronique ; et de la communication et la surveillance basées sur la performance. Il s'agit de certains des cas dans lesquels il faut rendre compte de la conception de solutions de fabrication (notamment d'installation nouvelle, modifiée ou en rattrapage), de l'adoption de prescriptions et de d'orientations par les autorités responsables de la réglementation et de la mise en place d'un cadre d'application effective, de la création d'infrastructures permettant l'application des nouveaux

mandats, et de l'exécution de nouvelles procédures par les prestataires de services concernés. Les facteurs d'interdépendance entre les étapes nécessaires à la pleine mise en œuvre de ces solutions et les conséquences de l'échelle envisagée rendent ce processus encore plus complexe.

2.3 Pour mettre au point d'un processus d'élaboration de normes qui permette d'anticiper et d'atténuer cette catégorie de difficultés compte tenu du fait que le système de l'aviation est de plus en plus compliqué, mondialisé et interdépendant, il sera nécessaire d'adopter les mesures ci-après :

2.3.1 *Déterminer la ou les causes profondes des difficultés ayant récemment nui au respect des dates d'application fixées, notamment en réalisant une ou plusieurs études de cas.* Une analyse détaillée n'aurait pas sa place dans la présente note de travail mais les observations ci-après pourraient être utiles :

2.4 L'application réussie de nouvelles normes de l'OACI par les États membres et les parties prenantes exige un équilibre entre la portée, les échéances et les ressources. L'OACI, les comités et les groupes d'expert peuvent, sous la supervision de la Commission de navigation aérienne et du Conseil, déterminer les seuils minimaux adéquats pour les projets de nouvelles normes et les résultats escomptés, mais l'une des raisons de l'existence d'obstacles à l'application pourrait être l'appréciation inexacte de leurs incidences et de la complexité du processus d'application pour un État, pour l'industrie et pour les autres parties prenantes. Si elle ne dispose pas de ces informations essentielles, l'OACI peut proposer des dispositions qui ne seront pas faciles à appliquer dans les délais prescrits. Ce problème est particulièrement flagrant dans le cas des normes de l'OACI comportant des mandats d'installation d'équipement à respecter pour remplir les exigences opérationnelles.

2.4.1 Les dates d'application peuvent être fixées en fonction du niveau de risque supposé pour la sécurité et/ou l'efficacité d'un système d'aviation. L'existence de dates d'application garantit un suivi des responsabilités par la communauté de l'aviation aux fins du règlement des problèmes repérés, qui comporte un degré d'urgence ; toutefois, pour que des responsabilités puissent être établies, il faut que les délais soient réalistes et puissent être respectés.

2.4.2 L'action menée par toutes les parties prenantes à l'application des dispositions adoptées par l'OACI, notamment cette organisation, les États membres et l'industrie, se heurte au fait que ces intervenants ont des ressources limitées, qu'ils doivent utiliser selon les priorités. Les ressources nécessaires à l'adoption de nouvelles normes et les économies réalisées grâce à des démarches internationales harmonisées ne sont pas les mêmes pour tous les États membres ni pour les entités nationales visées par les règlements. Il est indispensable de connaître les éventuelles incidences économiques des normes envisagées pour les élaborer et les mettre en œuvre efficacement.

2.5 *Déterminer quelles sont les dispositions concernées et les énoncer.* Il sera avantageux de déterminer très précisément les éléments communs, car cela permettra de repérer dès le début du processus d'élaboration les normes dont l'application pourrait être particulièrement compliquée. Il peut s'agir de normes présentant les caractéristiques suivantes :

- a) la nécessité de tenir compte de plusieurs Annexes/groupes de travail ou groupes d'experts lors de l'élaboration des dispositions et des documents directifs, notamment parce que les dispositions d'une Annexe entraînent des amendements corrélatifs du texte d'autres Annexes et/ou des modifications des PANS (ce qui rend souvent nécessaire une modification des Procédures complémentaires régionales) ;
- b) la nécessité de modifier une installation ou de créer une NOUVELLE installation (afin de remplir l'objectif fixé) pour pouvoir appliquer la norme ;

- c) le fait d'avoir besoin de solutions entièrement nouvelles pour mettre en œuvre le concept – autrement dit, une capacité ou un outil doivent être créés pour que la mise en œuvre mondiale soit possible (par exemple, le répertoire de localisation des aéronefs en détresse) ;
- d) le fait que la participation de parties prenantes inhabituelles soit nécessaire à la mise en œuvre du concept tel qu'il est défini, parfois sans pouvoir appliquer la réglementation des autorités de l'aviation ;
- e) des incidences économiques dont le montant estimatif atteint ou dépasse un certain seuil (qu'il faudrait définir).

2.6 *Recenser et appliquer les améliorations des processus dont l'élaboration des dispositions concernées peut faire l'objet.* Il existe de nombreuses solutions possibles que l'OACI pourrait examiner en détail et incorporer au processus d'élaboration des normes, notamment :

2.6.1 Améliorer la qualité de l'évaluation des incidences au moyen d'un cadre standard permettant de recenser et d'analyser les domaines d'interdépendance dans la mise en œuvre en se fondant sur les contributions des États et des parties prenantes. Un relevé efficace des liens d'interdépendance peut faire apparaître les risques de la mise en œuvre et fournir des solutions techniques bien avant la date d'application. Les lettres aux États par lesquelles l'OACI annonce les propositions d'amendement pour consultations pourraient être utilisées pour mener un dialogue structuré.

2.6.2 L'OACI pourrait envisager d'adopter une démarche itérative consistant à annoncer les solutions initiales en s'appuyant sur les pratiques recommandées dans les cas où un délai supplémentaire et une réflexion plus approfondie sont nécessaires en vue de modifier une norme existante ou d'élaborer une nouvelle norme. Ces pratiques recommandées pourraient ensuite être modifiées avant de devenir des normes. En outre, le fait d'utiliser des normes multiples de portée limitée dont les dates d'application sont décalées plutôt qu'une seule norme de vaste portée, peut aider à se concentrer sur les éléments prioritaires nécessaires pour avancer vers le résultat visé.

2.6.3 Améliorer les orientations relatives à la mise en œuvre en remplaçant la liste de vérification normalisée distribuée dans les lettres aux États notifiant de l'adoption des amendements par des listes plus détaillées, adaptées aux nouvelles dispositions et décrivant les mesures à prendre par les parties prenantes. Procéder ainsi permettrait de disposer des documents d'appui à la mise en œuvre (tels que les manuels) au moment de l'adoption.

2.7 Les principes décrits ci-dessus pourraient être incorporés aux activités des groupes d'étude, comités et groupes d'experts qui élaborent les nouvelles SARP, PANS et orientations, et il serait possible d'exploiter l'appui assuré par ces organes et par le Secrétariat de l'OACI dans le cadre de l'élaboration de SARP.

2.8 Enfin, il est important d'évaluer l'efficacité des modifications de la procédure afin de s'assurer qu'elles aboutissent aux résultats souhaités et, si tel n'est pas le cas, d'apporter de nouvelles modifications.

3. CONCLUSION

3.1 Les États-Unis ont conscience de la réussite des travaux que la communauté de l'aviation mondiale a menés par l'intermédiaire de l'OACI pour renforcer la sécurité et l'efficacité de l'aviation au

niveau mondial. Toutefois, il est nécessaire que les processus que nous utilisons collectivement tiennent compte des réalités actuelles et futures de l'environnement complexe et mouvant de l'aviation. Il est possible d'optimiser le processus d'élaboration des normes de l'OACI pour faire face à la situation actuelle et répondre à nos attentes futures. Il importe de prendre les mesures décrites pour que l'OACI demeure un cadre efficace pour la mise en œuvre du plus haut degré réalisable d'uniformité et d'interopérabilité de l'aviation civile dans le monde, en particulier dans le cas des normes prévoyant la convergence de tous les secteurs aux fins de la réalisation de nouvelles conditions opérationnelles.

APPENDICE

A41-xx : 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

L'Assemblée,

Considérant que l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* prévoit que chaque État membre doit prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et pratiques relatifs à toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

Considérant que l'article 37 de la Convention prévoit que l'Organisation doit adopter et amender les normes, pratiques recommandées et procédures internationales dans le cadre des objectifs et des sujets définis par cet article et que les articles 38, 54, 57 et 90 contiennent d'autres dispositions pertinentes,

Considérant qu'aux termes de l'article 38 de la Convention, tout État membre qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque des normes ou procédures internationales ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différentes est tenu d'en aviser immédiatement l'OACI,

Considérant que l'Assemblée a jugé souhaitable de fixer certains aspects de la politique à suivre en se conformant à ces dispositions de la Convention,

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

Reconnaissant que la mise à disposition de l'information sur les différences de manière à ce que toutes les parties prenantes puissent y accéder facilement et en temps utile est importante pour promouvoir la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale,

Notant que de nombreux États membres éprouvent des difficultés à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu des articles 37 et 38 de la Convention et à suivre le rythme des fréquents amendements apportés aux Annexes,

~~*Reconnaissant*~~ *Constatant* que des éléments indicatifs techniques à jour de l'OACI sont d'une aide précieuse aux États membres pour la mise en œuvre effective des SARP, des PANS et des plans régionaux,

Reconnaissant *Consciente* que l'élaboration et la tenue à jour de tous les éléments indicatifs techniques de l'OACI à l'appui des SARP et des PANS exigent des ressources considérables,

Notant l'augmentation du nombre des différences notifiées à l'OACI,

~~*Reconnaissant*~~ *Sachant* qu'il est vraiment 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 application des normes, pratiques recommandées et procédures,

~~*Reconnaissant*~~ *Constatant* que la mise en œuvre d'une norme est renforcée à l'échelle mondiale par un processus d'élaboration qui encourage l'inclusion des points de vue de l'ensemble des États et des parties prenantes pertinentes de l'industrie,

Ayant conscience que certaines normes, notamment mais pas exclusivement celles qui précisent les nouvelles conditions d'exploitation des installations nouvelles ou modifiées, nécessitent une planification

d'ensemble intégrée de l'évaluation et de la mise en œuvre dès leur élaboration en vue d'une exécution mondiale réussie,

1. *Demande* aux États membres de réaffirmer leur engagement à respecter les obligations que leur imposent les articles 37 et 38 de la Convention ;
2. *Décide* que les SARP et PANS seront modifiées si cela est nécessaire pour les adapter à l'évolution des besoins et des techniques, de manière à fournir notamment une base solide pour la planification et la mise en œuvre mondiales et régionales ;
3. *Convient* que, sous réserve des dispositions du paragraphe précédent, les normes et pratiques recommandées devront conserver un haut degré de stabilité afin que les États membres puissent maintenir une stabilité dans leurs règlements nationaux ; à cette fin, les amendements devront être limités aux éléments dont dépendent la sécurité, la régularité et l'efficacité, et des modifications de forme ne seront apportées que si elles sont indispensables ;
4. *Réaffirme* que les SARP et PANS seront rédigées en termes clairs, simples et concis. Les SARP seront constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les exigences fonctionnelles et de performance assurant les niveaux requis de sécurité, de régularité et d'efficacité. Les spécifications techniques de soutien, dès qu'elles ont été élaborées par l'OACI, devraient être traduites dans toutes les langues de travail de l'OACI de manière opportune et seront placées dans des documents distincts, dans la mesure possible ;
5. *Charge* le Conseil, pour l'élaboration des SARP, des PANS et des éléments indicatifs techniques de l'OACI, de faire appel aux travaux d'autres organismes de normalisation reconnus, dans toute la mesure qui conviendra et sous réserve qu'ils aient fait l'objet d'un processus de vérification et de validation adéquat. Le Conseil pourra estimer que les éléments élaborés par ces organismes répondent aux spécifications de l'OACI ; dans ce cas, ces éléments devraient faire l'objet de renvois dans la documentation de l'OACI ;
6. *Décide* que, dans la mesure où c'est compatible avec les impératifs de sécurité, de régularité et d'efficacité, les SARP qui prescrivent la mise en œuvre d'installations et de services devront réaliser un équilibre satisfaisant entre les besoins opérationnels relatifs à ces installations et services et l'incidence économique de leur mise en œuvre ;
7. *Charge* le Conseil de consulter les États membres sur les propositions d'amendement des SARP et des PANS avant de statuer sur ces propositions, à moins qu'il ne juge nécessaire d'agir d'urgence. En outre, sous réserve que le processus de vérification et de validation ait été adéquat, les spécifications techniques peuvent faire l'objet d'une décision du Conseil sans consultation des États membres. Ces éléments seront cependant mis à la disposition des États membres sur demande ;
8. *Décide* que les dates d'application des amendements des SARP et des PANS seront arrêtées de manière à laisser un délai suffisant aux États membres pour leur mise en application ;
9. *Convient* que les Annexes ou les PANS ne seront pas amendées plus d'une fois par année civile ;
10. *Rappelle* aux États membres qu'ils sont tenus par l'Annexe 15 de diffuser dans leur Publication d'information aéronautique (AIP) toutes les différences importantes et d'inclure un texte anglais pour les parties en langage clair ;
11. *Encourage* les États membres à utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD) lorsqu'ils signalent 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 de l'emploi de processus basés sur papier à l'emploi du système EFOD ;
13. *Charge* le Conseil de surveiller et d'analyser les différences entre les règlements et pratiques des États membres et les normes, pratiques recommandées et procédures afin d'encourager la suppression des différences qui sont 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'examiner des possibilités de rendre l'information sur les différences plus facilement accessible à l'ensemble des parties prenantes intéressées et d'étudier un mécanisme et une forme appropriés pour la mise à disposition de cette information ;
15. *Décide* que les États membres seront encouragés et aidés par tous les moyens disponibles dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures et qu'ils recevront dès que possible davantage d'orientations sur la notification et la publication des différences ;
16. *Demande* à tous les États membres qui sont en mesure de le faire de fournir aux États qui le demanderont une coopération technique sous la forme de ressources financières et techniques pour leur permettre de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu des articles 37 et 38 de la Convention ;
17. *Charge* l'OACI d'établir les priorités en ce qui concerne la mise à jour continue du texte des manuels d'éléments indicatifs techniques existants de l'OACI ainsi que l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires afin que ces éléments présentent une valeur optimale pour les États membres dans la planification et la mise en œuvre des SARP et des PANS ;
18. *Décide* que les règles pratiques de la présente résolution constituent des orientations qui visent à faciliter et garantir la mise en application de cette résolution ;
19. *Charge* les États membres de revoir leurs procédures liées à l'élaboration des SARP afin de renforcer la participation d'un ensemble plus large de parties prenantes de l'industrie de l'aviation ;
20. *Prie* le Conseil de l'OACI d'utiliser au mieux le processus d'élaboration des SARP en déterminant quelles sont les causes profondes des difficultés mondiales nuisant au respect des dates d'application fixées pour certaines normes, en recensant et en énonçant les normes susceptibles d'être concernées par ces difficultés, en définissant et en appliquant les améliorations nécessaires aux processus à mettre en œuvre pour élaborer les dispositions concernées et en évaluant l'efficacité des modifications procédurales ;
201. *Charge* l'OACI d'envisager l'élaboration d'une stratégie de transition et de communication couvrant l'ensemble des phases de planification et de mise en œuvre, et qui devrait comprendre la sensibilisation des groupes de parties prenantes ;
212. *Charge* l'OACI à renforcer le rôle de ses bureaux régionaux dans la facilitation et le suivi du processus d'examen des amendements des SARP ;
223. *Demande* aux États membres de répondre aux lettres de l'OACI relatives aux propositions d'amendement des Annexes et des PANS ;
234. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A38-11 A39-22.

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait s'assurer que les dispositions des SARP et des PANS sont parfaitement compatibles. De plus, le Conseil devrait s'efforcer d'améliorer le traitement, la présentation et l'utilité des documents de l'OACI contenant des SARP, des PANS et autres dispositions connexes, tout particulièrement pour les systèmes complexes et leurs applications. À cette fin, le Conseil devrait encourager la production et la tenue à jour de spécifications sur les besoins au niveau des systèmes ainsi que sur les fonctions et les performances requises. Il devrait continuer à rechercher les moyens les plus appropriés d'élaborer, de traduire, de traiter et de diffuser les spécifications techniques.
2. Les États membres devraient présenter des observations complètes et détaillées sur les propositions d'amendement des SARP et des PANS, ou du moins indiquer s'ils acceptent ou rejettent ces propositions quant au fond. Ils devraient disposer d'au moins trois mois à cette fin. De plus, les États membres devraient recevoir avec un préavis d'au moins trente jours une notification de l'intention d'approuver ou d'adopter des éléments détaillés au sujet desquels ils ne sont pas consultés.
3. Les États membres devraient disposer d'un délai de trois mois complets pour notifier leur désapprobation des amendements apportés aux SARP ; en fixant la date limite de notification des désapprobations, le Conseil devrait tenir compte du délai nécessaire à l'envoi des amendements adoptés et à la réception des notifications émanant des États.
4. Le Conseil devrait faire en sorte que, dans toute la mesure possible, l'intervalle entre des dates communes consécutives d'application des amendements aux Annexes et aux PANS soit d'au moins six mois.
5. Avant l'adoption et l'approbation d'amendements de SARP et de PANS, le Conseil devrait tenir compte de la faisabilité de la mise en œuvre des SARP et des PANS avant les dates d'application envisagées. Il devrait notamment utiliser des méthodes normalisées pour recenser les incidences et les risques tout au long de l'élaboration des SARP et des PANS.
6. Compte tenu des définitions des termes « norme » et « pratique recommandée », le Conseil devrait veiller à ce que les nouvelles dispositions d'Annexe dont l'application uniforme est reconnue comme étant nécessaire soient adoptées en tant que normes, et à ce que les nouvelles dispositions dont l'application uniforme est souhaitable soient adoptées en tant que pratiques recommandées.
7. Le Conseil devrait prier instamment les États membres de notifier à l'Organisation toute différence qui existe entre leurs règlements et usages nationaux 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'impossibilité de se conformer à certaines SARP, il devrait informer l'OACI de la raison de leur non-application, y compris de toutes réglementations et pratiques nationales applicables qui sont différentes, de nature ou en principe.
8. Les notifications de différences par rapport aux SARP que l'OACI reçoit devraient être promptement mises à la disposition des États membres.
9. En encourageant et en aidant les États membres dans la mise en œuvre des normes, pratiques recommandées et procédures, le Conseil devrait utiliser tous les moyens dont l'OACI dispose et renforcer les partenariats avec les entités qui fournissent des ressources et de l'assistance pour le développement de l'aviation civile internationale.
10. Les États membres devraient établir un processus et des procédures internes par lesquels ils donnent effet à la mise en œuvre des dispositions des SARP et des PANS.

11. L'OACI devrait mettre à jour et développer les éléments indicatifs techniques en tenant compte des priorités établies pour bien couvrir tous les domaines techniques.

— FIN —