



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 25 : Suivi de la Conférence DGCA/06 sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation

LA RATIONALISATION DU SYSTÈME DES SARP DE L'OACI

(Note présentée par la CANSO²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Il existe un degré important de non-conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) parmi les États contractants. Avec plus de 10 000 SARP en vigueur, dont la plupart sont de nature prescriptive détaillée, il existe un besoin évident de rationalisation et de gestion plus prudente du système des SARP. La CANSO soutient la Résolution A35-14 selon laquelle l'OACI devrait limiter les SARP à un ensemble stable de normes pouvant résister à l'épreuve du temps. Lesdites normes devraient spécifier les exigences de niveau-système, fonctionnelles et de performance assurant les niveaux de sécurité requis et l'interopérabilité. Les SARP de nature prescriptive devraient être limitées le plus possible et pourraient nécessiter d'être réduites au profit d'éléments indicatifs pertinents.

Au vu de la tendance constatée dans beaucoup d'États à la séparation de la fourniture des services de navigation aérienne (ANS) de la fonction de réglementation, il existe un besoin accru de collaboration entre les instances réglementaires et l'industrie réglementée en matière d'élaboration et de mise en œuvre des SARP. L'industrie devrait être autorisée à formuler et maintenir des normes et meilleures pratiques de nature opérationnelle/technique permettant d'assurer l'interopérabilité. Les SARP de l'OACI devraient fournir une base pour l'industrie en vue de l'élaboration et d'une collaboration en matière de procédure d'application desdites SARP en termes de normes techniques.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte du fait que le programme des travaux de l'OACI pour le prochain triennat doit accorder une haute priorité à la rationalisation du système des SARP de l'OACI ;
- b) reconnaître le rôle de l'industrie dans la formulation et la mise en œuvre des normes et meilleures pratiques.

¹ Les versions anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe sont fournies par la CANSO.

² La CANSO est la voix mondiale de la gestion du trafic aérien (ATM). En 2006, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) membres de la CANSO ont géré 61 % de l'espace aérien mondial, contrôlé 84 % du trafic mondial et traité 44 millions de vols. La liste complète des membres comprend : Aena - Espagne | AEROTHAI - Thaïlande | Airports Authority of India | Airservices Australia | Airways New Zealand | ANS of the Czech Republic | ATNS - Afrique du Sud | ATSA - Bulgarie | Austro Control - Autriche | Avinor - Norvège | AZANS - Azerbaïdjan | Belgocontrol - Belgique | CAA Uganda | DFS - Allemagne | DHMI - Turquie | DSN - France | EANS - Estonie | ENAV SpA - Italie | Federal Aviation Administration - États-Unis | HungaroControl | Irish Aviation Authority | Kazaeronavigatsia - Kazakhstan | LFV - Suède | LGS - Lettonie | LPS Slovak Republic | LVNL - Pays-Bas | MATS - Malte | MoldATSA - Moldavie | NAMA | NANSO - Égypte | NATS - Royaume-Uni | NAV CANADA | NAV Portugal | Naviair - Danemark | OACA - Tunisie | Oro Navigacija - Lituanie | PANSO - Pologne | ROMATSA - Roumanie | Sakaeronavigatsia Ltd - Géorgie | Serco | Skyguide - Suisse | Slovenia Control | SMATSA - Serbie | UkSATSE - Ukraine

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A – <i>Sécurité</i> et D – <i>Efficacité</i> , ainsi qu’aux Stratégies d’exécution de soutien
<i>Incidences financières :</i>	Impossibles à déterminer
<i>Références :</i>	<i>Doc. 9848, Résolutions de l’Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2004)</i> <i>Doc. 9866, Conférence des directeurs généraux de l’aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l’aviation</i> <i>Doc. 7300, Convention relative à l’aviation civile internationale</i>

1. INTRODUCTION

1.1 En qualité d’organisme permanent chargé de l’administration des principes énoncés dans la Convention de Chicago, l’OACI sert de tribune où les États contractants peuvent souscrire aux règles et procédures à normaliser. Ces règles et procédures sont connues sous le nom de normes et pratiques recommandées (SARP).

1.2 Les SARP de l’OACI et autres éléments indicatifs à l’appui se présentent sous les formes suivantes :

1.2.1 Les normes – définies comme toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel ou 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 se conformeront en application des dispositions de la Convention ; en cas d’impossibilité de s’y conformer, une notification au Conseil est obligatoire en vertu de l’Article 38 de la Convention.

1.2.2 Les pratiques recommandées – toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel ou les procédures, dont l’application uniforme est *reconnue souhaitable* dans l’intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l’efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s’efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention. Les États qui ne se conforment pas aux pratiques recommandées sont invités à en informer le Conseil.

1.2.3 Les procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) – comprennent des pratiques d’exploitation et des indications trop détaillées pour faire l’objet de SARP, lesquelles peuvent cependant être appliquées à l’échelle mondiale. Les États contractants doivent publier les différences dans leurs publications d’information aéronautique lorsqu’il est important que ces différences soient connues pour assurer la sécurité de la navigation aérienne.

1.2.4 Les manuels, circulaires et autres éléments indicatifs – ayant pour but de compléter les SARP et les PANS, ceux-ci sont expressément conçus pour en faciliter la mise en œuvre et sont actualisés périodiquement pour que leur contenu corresponde aux pratiques et aux procédures en vigueur.

1.3 L’efficacité du cadre relatif aux SARP requiert une coopération dans leur formulation, un consensus dans leur approbation, une conformité dans leur application et un engagement d’adhésion à un processus continu de vérification et de validation. Cependant, avec plus de 10 000 SARP en vigueur, dont

la plupart sont de nature prescriptive détaillée, il existe un degré important de non-conformité parmi les États contractants, tel que confirmé par les audits réalisés dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Il existe un besoin évident de rationalisation du système des SARP.

2. ANALYSE

2.1 En ce qui concerne la formulation des SARP et des PANS, la 35^{ème} session de l'Assemblée a décidé dans la Résolution A35-14, Appendice A, que :

1. « les normes, pratiques recommandées et procédures (SARP et PANS) seront modifiées si cela est nécessaire pour les adapter à l'évolution des besoins et des techniques ... » ;
2. « ..., les normes et pratiques recommandées devront conserver un haut degré de stabilité afin que les États contractants puissent maintenir une stabilité dans leurs règlements nationaux » ; et
3. « les normes, pratiques recommandées et procédures (SARP et PANS) seront rédigées en termes clairs, simples et concis. Pour les systèmes aéronautiques complexes, les SARP seront constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les exigences de niveau système, fonctionnelles et de performance assurant les niveaux de sécurité requis et l'interopérabilité. Pour ces systèmes, toutes spécifications techniques nécessaires pour satisfaire à ces exigences constitueront des appendices aux Annexes ».

2.2 Il ressort clairement que la session précédente de l'Assemblée allait dans le sens d'une limitation des SARP à un ensemble stable de normes pouvant résister à l'épreuve du temps. Lesdites normes devraient spécifier les exigences fonctionnelles et de performance en matière de systèmes aéronautiques. Les spécifications techniques détaillées ou prescriptives devraient être abandonnées au profit d'éléments indicatifs.

2.3 Cette notion de limitation des normes à des exigences ou objectifs de performance a été confirmée par ailleurs par la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile (DGCA/06), laquelle a convenu entre autres conclusions que « le contenu, la nature et la structure des Annexes de la Convention de Chicago devraient être révisés de façon à faire en sorte que les normes de l'OACI soient centrées sur les objectifs de sécurité, tout en donnant davantage de flexibilité aux États contractants pour décider des moyens de mise en oeuvre ».

2.4 Afin de trouver une solution au problème de la conformité, la Conférence DGCA/06 a également recommandé qu'une certaine hiérarchie soit instaurée dans la structure des SARP, exposant dans la Recommandation 3/1 (para. 2.1 d) 3)) que « l'OACI envisage d'améliorer le processus d'élaboration et d'adoption des normes et pratiques recommandées en élaborant des critères pour déterminer quelles sont les normes qui revêtent une importance vitale pour assurer la sécurité à l'échelle mondiale, et par rapport auxquelles la notification d'écarts ne serait acceptable que de manière exceptionnelle, et quelles sont les normes de nature technique détaillée qui devraient être converties en pratiques recommandées ou retirées des Annexes de l'OACI et converties en éléments indicatifs ».

2.5 L'ensemble des incidences de ladite recommandation ont été examinées par la Commission de la navigation aérienne et le Conseil, et en raison de l'impact potentiel sur la formulation et le processus de mise en œuvre des normes, des mesures sont désormais proposées à la présente 36^{ème} session de l'Assemblée afin de faciliter la mise en œuvre des SARP de l'OACI par les États contractants.

3. OPINION DE LA CANSO

3.1 Il est reconnu que l'adoption des SARP à l'échelle planétaire est indispensable à la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne et est essentielle à la réalisation du Concept de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale, une vision que partage la CANSO. Les SARP fournissent les bases de l'interopérabilité mondiale. La déclaration de différences par les États telle que prévue en vertu de l'Article 38 de la Convention porte atteinte à l'harmonisation, l'intégration et l'interopérabilité mondiale dans l'ATM. Il est par conséquent important que des mesures appropriées soient prises en vue de la rationalisation du système des SARP afin d'améliorer l'élaboration et la mise en œuvre des SARP. Le programme des travaux de l'OACI pour le prochain triennat doit accorder une haute priorité à ce sujet.

3.2 La CANSO estime comme l'Assemblée précédente que l'OACI devrait limiter les SARP à un ensemble stable de normes pouvant résister à l'épreuve du temps et, en matière de systèmes aéronautiques, que lesdites normes devraient spécifier les exigences de niveau système, fonctionnelles et de performance assurant les niveaux de sécurité requis et l'interopérabilité.

3.3 La CANSO est également d'avis qu'il est possible de concilier des SARP fondées sur les performances et de nature prescriptive. Les SARP de nature prescriptive devraient cependant être limitées le plus possible. Ceci peut être assuré en cas d'exigence claire permettant de justifier une SARP de nature prescriptive en termes de besoin de normalisation par souci de sécurité et d'interopérabilité mondiale. Au vu d'une telle exigence, certaines normes prescriptives, en particulier celles de nature technique détaillée, devraient être réduites au profit d'éléments indicatifs.

Le rôle de l'industrie

3.4 En matière de formulation des SARP, il est important de reconnaître que dans beaucoup d'États la fourniture des services de navigation aérienne est désormais distincte de la fonction de réglementation, et que cette tendance devrait vraisemblablement se poursuivre. Cela a pour incidence en matière d'élaboration et de mise en œuvre des SARP que les rôles et responsabilités des instances réglementaires, représentées par l'OACI, et ceux de la communauté réglementée, à savoir l'industrie se livrant à des opérations soumises à réglementation, doivent ressortir clairement.

3.5 Les organismes compétents de l'industrie devraient être responsables de la formulation et du maintien de normes et meilleures pratiques de nature opérationnelle/technique permettant d'assurer l'interopérabilité. Lorsqu'elles sont exprimées à juste titre en tant qu'objectifs fonctionnels, les SARP de l'OACI devraient fournir une base pour l'industrie en vue de l'élaboration et d'une collaboration en matière de procédure d'application desdites SARP en termes de normes techniques de l'industrie. Cela pourrait présenter l'avantage supplémentaire que la rapidité d'élaboration et de mise en œuvre serait proportionnelle aux besoins perçus par les intervenants de l'industrie et aux ressources qu'ils consentiraient à consacrer à la tâche.

3.6 Il convient de noter que les normes jouent un rôle clé dans l'amélioration de la sécurité, la réduction des coûts, l'augmentation de la productivité et les avancées technologiques, et par conséquent

le temps moyen nécessaire à l'élaboration et à l'adoption des normes revêt une importance cruciale. Actuellement, la durée moyenne pour établir une norme au sein de l'OACI – depuis la détermination de la nécessité de publication de la norme – est de trois ans et peut aller jusqu'à sept ans, ce qui s'avère bien plus long que le délai d'exécution moyen d'un an dans le secteur privé.

4. CONCLUSION

4.1 Il existe un degré important de non-conformité aux SARP parmi les États contractants. Avec plus de 10 000 SARP en vigueur, dont la plupart sont de nature prescriptive détaillée, il existe un besoin évident de rationalisation et de gestion plus prudente du système des SARP. Le programme des travaux de l'OACI pour le prochain triennat doit accorder une haute priorité à ce sujet.

4.2 Au vu des mesures envisageables proposées par le Conseil dans le prolongement de la Recommandation 3/1 de la Conférence DGCA/06, une rationalisation du système des SARP devrait impliquer une démarche collaborative entre les instances réglementaires, représentées par l'OACI, et l'industrie. Plus précisément, l'industrie devrait être responsable de la formulation et du maintien de normes et meilleures pratiques de nature opérationnelle/technique permettant d'assurer l'interopérabilité. Les SARP de l'OACI devraient fournir une base pour l'industrie en vue de l'élaboration et d'une collaboration en matière de procédure d'application desdites SARP en termes de normes techniques de l'industrie.