



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Renforcement des normes de l'OACI

RENFORCEMENT DES NORMES DE L'OACI

SOMMAIRE

Description des mesures qui ont été prises et de celles qu'il est prévu de prendre pour améliorer le processus de production et d'adoption des normes de l'OACI ainsi que le mécanisme de collecte et de publication des différences, comme suite aux Résolutions A33-3 : *Amélioration de l'efficacité de l'OACI (face à de nouveaux défis)* et A32-1 : *Amélioration de l'efficacité de l'OACI (mesures pour la poursuite des améliorations pendant et après le triennat 1999-2001)* de l'Assemblée. La décision de l'Assemblée figure au paragraphe 5.

RÉFÉRENCES

Doc 9790, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 5 octobre 2001)
Doc 7300, *Convention relative à l'aviation civile internationale*

1. INTRODUCTION

1.1 Par sa Résolution A33-3 — *Amélioration de l'efficacité de l'OACI (face à de nouveaux défis)*, l'Assemblée a chargé le Conseil de chercher des moyens d'abrèger le mécanisme d'approbation et d'adoption des normes et pratiques recommandées (SARP) jugées d'importance cruciale pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, lorsque c'est jugé nécessaire. Le présent rapport du Conseil rend compte de l'expérience pratique acquise grâce aux mesures mises en œuvre comme suite à des décisions antérieures de l'Assemblée et décrit des mesures supplémentaires que le Conseil et la Commission de navigation aérienne prendront, non seulement pour abrèger le processus d'approbation et d'adoption des SARP, mais aussi pour améliorer la teneur des normes et des pratiques recommandées de l'Organisation.

2. RAPPORT SUR LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES EXISTANTES

2.1 L'amélioration de la teneur des SARP de l'OACI et de la façon dont elles sont élaborées et passées en revue a été examinée à plusieurs occasions par les organes exécutifs de l'Organisation au

cours de la dernière décennie. Comme suite à cet examen, l'Assemblée, à sa 32^e session, tenue en 1998, a procédé à d'importants changements, changements qu'elle a affinés à sa session suivante, en 2001. Les principaux, qui sont pris en compte dans l'Appendice A à la Résolution A33-14, étaient les suivants :

- a) en ce qui concerne les systèmes aéronautiques complexes, les SARP seront essentiellement constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les besoins de niveau système ainsi que les fonctions et les performances requises; les spécifications techniques détaillées éventuellement nécessaires constitueront des appendices aux Annexes ou seront placées dans des documents distincts;
- b) l'OACI fera appel, dans toute la mesure qui conviendra et sous réserve qu'ils aient fait l'objet d'un processus de vérification et de validation adéquat, aux travaux d'autres organismes de normalisation reconnus;
- c) sous réserve que le processus de vérification et de validation ait été adéquat, le Conseil, sans consultation des États, peut statuer sur un amendement de spécifications techniques détaillées concernant des systèmes complexes.

2.2 Ces mesures sont issues de l'expérience acquise par l'OACI, en particulier dans le cadre de la restructuration de l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, qui a eu lieu vers le milieu des années 1970 et dont le but était de faire en sorte que l'Annexe ne contienne que des spécifications de haut niveau. De même, au début des années 1980, lorsqu'il a été décidé d'établir des SARP sur la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, il a été convenu que la nouvelle Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* ne contiendrait que des dispositions stables de haut niveau complétées par des instructions techniques.

2.3 L'expérience acquise grâce à ces mesures a dans l'ensemble été positive. Les travaux visant à restructurer l'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*, de façon que le corps de l'Annexe ne contienne que des dispositions générales, sont bien avancés. Le Conseil a aussi adopté plus tôt cette année (C-DEC 171/5) un amendement de l'Annexe 3 — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale* qui comporte une restructuration similaire. Pour améliorer davantage le processus, une proposition consistant à modifier le libellé du § 3 du dispositif de l'Appendice A à la Résolution A33-14 pour appuyer la restructuration est soumise à la présente session de l'Assemblée dans une note de travail distincte.

2.4 La procédure permettant l'adoption de spécifications techniques détaillées de systèmes complexes, sous réserve qu'elles aient fait l'objet d'un processus de vérification et de validation adéquat, a été appliquée pour la première fois, avec succès, aux spécifications du système mondial de navigation par satellite (GNSS), qui figurent à l'Appendice B de l'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*, Volume I — *Aides radio à la navigation*. Le recours aux travaux d'autres organismes de normalisation reconnus s'est révélé plus complexe pour diverses raisons, notamment le caractère des éléments, la fréquence des mises à jour, la portée, les destinataires visés, les aspects relatifs à la langue et le niveau de participation de l'OACI aux délibérations de ces organismes.

2.5 La procédure dite «accélérée», qui permet au Conseil de statuer sur des propositions d'amendement de SARP sans consulter les États lorsqu'il estime qu'il est nécessaire d'agir d'urgence (Résolution A33-14, Appendice A, § 6 du dispositif), est une autre possibilité du mécanisme d'élaboration des SARP de l'OACI prévue depuis longtemps par la politique de l'Organisation qui a été utilisée pour la première fois seulement au cours du dernier triennat. Les nouvelles mesures ajoutées à l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, 1^{re} Partie — *Aviation de transport commercial*

international — *Avions*, concernant la sûreté des portes de poste de pilotage, ont été adoptées suivant cette procédure, conformément à la Résolution A33-3 de l'Assemblée. Cet amendement a confirmé que la procédure accélérée est utile dans des circonstances exceptionnelles et qu'elle peut être travaillée, tout en reconnaissant que l'absence d'une consultation formelle des États pourrait avoir une incidence défavorable sur la qualité du produit final. Compte tenu de cette expérience, le Conseil (C-DEC 166/12) a par la suite approuvé des lignes directrices sur le sujet, qui ont été diffusées par memorandum du Président du Conseil (PRES AK/856) daté du 18 décembre 2002. Un des points saillants de ces lignes directrices est le fait que la procédure accélérée ne devrait être utilisée que dans des cas exceptionnels, lorsque le Conseil estime urgent d'agir.

3. NOUVELLES MESURES

3.1 Avec le concours de la Commission de navigation aérienne, le Conseil a fait un examen détaillé du mécanisme d'élaboration des SARP et déterminé plusieurs domaines où des améliorations sont possibles. Les mesures à prendre, qui sont décrites ci-après, sont de nature progressive car il n'existe que peu de nouvelles voies d'amélioration compte tenu des efforts précédents de l'Organisation en la matière. Un des éléments communs à la plupart des mesures est un plus grand recours à des moyens électroniques pour les communications formelles avec les États. Cela cadre avec la Résolution A31-2 de l'Assemblée, qui invite le Secrétaire général à améliorer et accélérer les communications avec les États contractants, en particulier en ce qui concerne les normes et pratiques recommandées, en ayant notamment plus largement recours à la transmission électronique (§ 5 du dispositif et appendice).

3.2 **Consultation plus rapide des États grâce à de meilleures communications**

3.2.1 L'emploi de moyens électroniques pour les communications entre l'OACI et les États contractants permettrait de réduire de cinq à six semaines la durée du processus de consultation tout en respectant les exigences de la Résolution A33-14 de l'Assemblée, selon laquelle il faut donner aux États trois mois pour faire leurs observations sur des propositions d'amendement d'Annexes. L'OACI reconnaît qu'il y a encore des États qui ne disposent pas d'un accès fiable à des communications électroniques, mais note que les États qui ont normalement besoin d'une plus longue période de consultation sont ceux qui disposent des moyens nécessaires pour communiquer efficacement par voie électronique. Pour faciliter les communications électroniques avec l'OACI, les États qui ne l'ont pas encore fait sont invités à fournir à l'OACI une adresse électronique discrète.

3.3 **Création plus rapide de groupes d'experts de la Commission**

3.3.1 L'établissement de groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne est un autre domaine dans lequel une modification des procédures permettrait d'accélérer le processus d'élaboration des SARP. La Commission est convenue de changements qui permettraient de retrancher de 9 à 24 semaines au temps nécessaire à la mise sur pied d'un groupe d'experts. Ces changements sont fondés sur l'emploi de communications électroniques avec les États ainsi que sur des améliorations des procédures.

3.4 **Restructuration d'Annexes**

3.4.1 La mesure consistant à restructurer des Annexes de façon qu'elles ne contiennent que des dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les besoins de niveau système ainsi que les fonctions et les performances requises a été essentiellement limitée aux Annexes 3, 8 et 10. Cela dit, il convient de reconnaître que, depuis longtemps, plusieurs autres Annexes ne contiennent que des

dispositions de haut niveau. La Commission de navigation aérienne a déterminé que l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 4 — *Cartes aéronautiques* et l'Annexe 6 se prêtent à une poursuite de l'application du concept. Pour veiller à ce que la restructuration n'ait pas d'incidence défavorable sur la sécurité, la Commission passera en revue ses lignes directrices relatives à l'élaboration de SARP.

3.5 **Collecte et publication plus efficaces des différences**

3.5.1 L'article 38 de la Convention dispose que le Conseil doit notifier immédiatement à tous les autres États les différences qui existent entre un ou plusieurs points d'une norme internationale et la pratique nationale correspondante d'un État donné. Or, la publication des différences accuse de fréquents retards en raison de l'importante charge de travail que constituent le rassemblement des différences, la résolution des éventuelles incohérences et la rédaction du supplément. La situation est aggravée par l'augmentation considérable du nombre des différences notifiées suite aux audits effectués dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

3.5.2 L'OACI envisage d'établir un système qui permettra aux États contractants de notifier en ligne les différences dans leurs pratiques et qui lui permettra à elle de publier ces différences en ligne, par l'ICAONet. Grâce à une telle solution, les différences pourraient être publiées en temps utile, conformément à la Convention, et la charge de travail du Secrétariat liée à cette tâche serait réduite de beaucoup. Le système devrait aussi faciliter la notification des différences par les États contractants, car elle serait intégrée à la liste de vérification de conformité que les États doivent remplir dans le cadre de l'USOAP.

3.6 **Mesures à plus long terme**

3.6.1 Comme le processus d'élaboration et d'adoption des SARP de l'OACI a fait l'objet d'une attention soutenue pendant plusieurs années, toute autre tentative de l'améliorer de façon sensible exigera peut-être des approches différentes. En particulier, il sera nécessaire d'examiner le rôle et la composition des groupes d'experts et des groupes d'étude et de déterminer si d'autres méthodes plus efficaces peuvent être élaborées. La Commission effectuera cet examen, qui portera aussi sur le degré auquel les nouvelles méthodes de réglementation mises en place par des États pourraient être appliquées dans le contexte de l'OACI.

4. **INCIDENCES FINANCIÈRES**

4.1 Il n'y a pas d'incidence budgétaire directe.

5. **DÉCISION DE L'ASSEMBLÉE**

5.1 L'Assemblée est invitée à noter les renseignements figurant dans le présent rapport.