



NOTE DE TRAVAIL

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

Point 1 : Mise à jour sur le plan d'activités 2023-2025 de l'OACI et la planification stratégique à long terme

1.2 : Alignement stratégique des plans mondiaux en vue de l'amélioration de la performance

MISE EN PLACE D'UNE HARMONISATION RÉGLEMENTAIRE

(Note présentée par le Costa Rica)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail offre des perspectives sur la mise en place d'une harmonisation réglementaire, qui peut présenter des avantages réels pour l'aviation et non pas juste en théorie comme il arrive parfois.

Suite à donner : La Conférence est invitée à adopter la recommandation 1.2/x – Propositions visant à mettre en place une harmonisation réglementaire efficace.

1. INTRODUCTION

1.1 L'harmonisation de la réglementation dans le secteur du transport aérien est essentielle à la création de conditions qui favorisent l'efficacité et la concurrence dans le secteur au niveau mondial. L'objectif est de faire concorder les règlements et les pratiques de différents compétences afin de faciliter la coopération et la reconnaissance mutuelle des certifications et des normes de sécurité.

1.2 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) préconise activement l'harmonisation au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) et dans diverses résolutions de l'Assemblée, en soulignant l'importance d'adopter des normes et pratiques recommandées (SARP) qui rendent possible l'établissement d'un cadre réglementaire commun.

1.3 Lorsque de telles politiques sont mises en pratique, elles sont non seulement utiles aux autorités de l'aviation civile (AAC) parce qu'elles réduisent la charge administrative et rationalisent les opérations, mais aussi aux exploitants aériens et aux fournisseurs de services parce qu'elles éliminent les chevauchements et les redondances sur le plan des ressources.

¹ Version espagnole fournie par le Costa Rica.

1.4 La collaboration régionale par l'intermédiaire d'entités telles que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) a grandement fait progresser l'élaboration de cadres réglementaires communs, afin de réglementer uniformément les opérations et la fourniture de services aériens.

2. ANALYSE

2.1 Même si un cadre théorique solide pour l'harmonisation réglementaire existe, peu d'avantages tangibles en ont été dégagés en réalité. Ce décalage est le plus apparent dans les modèles économiques modernes du secteur de l'aviation, et il se fait sentir au-delà des frontières physiques entre les États.

2.2 Il arrive de plus en plus fréquemment que, même si un cadre réglementaire harmonisé existe, ces modèles économiques soient soumis à des procédures de certification multiples, mais pour la plupart identiques, qui sont une perte de temps et un gaspillage de ressources, et créent des entraves injustifiées dans la gestion des opérations aériennes par les AAC. Cela montre que la mise en place de l'harmonisation réglementaire n'a pas été faite de manière efficace sur le plan pratique.

2.3 Autre aspect essentiel : les audits des AAC nationaux par l'OACI et d'autres organismes sont basés sur les SARP ainsi que sur des éléments indicatifs et d'autres outils destinés aux auditeurs, qui ne tiennent pas toujours compte des modifications et des améliorations apportées aux modèles économiques récents.

2.4 Cette approche strictement prescriptive, associée dans certains cas à une mise en œuvre variable des orientations par les auditeurs, peut donner lieu à des conclusions qui sur le papier valorisent la conformité plutôt que les performances réelles en matière de sécurité. Les États sont donc réticents à adopter et à appliquer des processus harmonisés puisque les audits, plutôt que d'évaluer la capacité d'un État à assurer la sécurité et l'efficacité, ont tendance à pénaliser les modèles économiques innovants qui génèrent des économies d'échelle et qui sont fondés sur des stratégies collaboratives telles que les RSOO.

2.5 Pour parvenir à une harmonisation réglementaire efficace, il est essentiel que l'OACI agisse en conformité avec ses objectifs stratégiques et ses politiques qui favorisent la coopération et la collaboration régionales, par exemple en révisant et en actualisant les SARP, les éléments indicatifs et les questions de protocole du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). L'appendice de la présente note de travail contient une proposition d'amendement de l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, partie 1 – *Aviation de transport commercial international – Avions*, afin de l'adapter aux besoins et aux réalités du secteur de l'aviation d'aujourd'hui.

2.6 La mise en place effective d'une harmonisation réglementaire exige également que les États établissent et/ou renforcent les mécanismes nécessaires à une gestion efficace des risques et à la mesure de la performance de sécurité, afin de mettre au point des sauvegardes et des contrôles permettant de s'assurer que les normes de sécurité sont acceptables pour toutes les parties concernées.

3. CONCLUSION

3.1 Une harmonisation réglementaire globale et systématique est nécessaire pour créer un environnement propice à l'innovation et au développement durable du transport aérien.

3.2 Il faut souligner que la proposition figurant dans l'appendice se rapporte à un élément particulier et que les autres documents en lien avec cette question devraient être révisés et actualisés afin d'obtenir les résultats souhaités.

3.3 En effectuant une mise à jour cohérente et en conformité avec ses objectifs stratégiques et ses politiques, l'OACI peut créer un environnement propice à une véritable harmonisation réglementaire qui favorise la sécurité, l'efficacité et la concurrence dans le secteur mondial de l'aviation.

3.4 La Conférence est invitée à adopter la recommandation suivante :

Recommandation 1.2/x – Propositions visant à créer une harmonisation réglementaire efficace

Il est recommandé que les États :

- a) mettent à jour leurs règlements et procédures pour tenir compte de l'évolution des modèles économiques de l'aviation, dans le but d'éliminer les redondances et de maximiser les avantages de l'harmonisation réglementaire ;
- b) établissent ou améliorent leurs mécanismes nécessaires à une gestion efficace des risques et à la mesure de la performance de sécurité, en veillant à l'actualisation et à la supervision de normes de sécurité acceptables pour tous les intervenants ;
- c) continuent de collaborer et de s'appuyer sur les accords de coopération régionale disponibles pour assurer le développement durable des systèmes d'aviation civile au niveau mondial et pour rendre les systèmes de supervision de la sécurité plus solides.

Il est recommandé que l'OACI :

- d) révisé et actualise ses normes et pratiques recommandées (SARP), en tenant compte de la proposition figurant dans l'appendice de la présente note de travail, afin d'intégrer les processus collaboratifs des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et les pratiques actuelles, et ainsi favoriser l'élaboration de modèles économiques nouveaux et efficaces dans le secteur de l'aviation ;
- e) en application de l'alinéa d) ci-dessus, mette à jour les éléments indicatifs connexes, les questions de protocole, les orientations à l'intention des auditeurs, ainsi que la méthode du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), afin de donner aux États la confiance nécessaire pour mettre en œuvre des politiques orientées sur l'harmonisation et la performance qui soient en phase avec le développement et la croissance du secteur de l'aviation ;
- f) veille à ce que les auditeurs appliquent des critères uniformes fondés sur des éléments indicatifs, afin de réduire la composante interprétative et subjective des audits des États ;
- g) continue à promouvoir et à faciliter la coopération et la collaboration entre les États et les régions, en soutenant la création de cadres réglementaires communs et la reconnaissance mutuelle des certifications, des autorisations, des approbations, des approbations particulières et des licences au moyen de programmes et de plateformes pour la mise en commun d'informations et des meilleures pratiques.

APPENDICE
PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES
EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS
PARTIE 1 – AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL – AVIONS
ANNEXE 6 À LA CONVENTION RELATIVE À
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

PROPOSITION INITIALE
AJOUT D'UNE RECOMMANDATION
CHAPITRE 4. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

CHAPITRE 4. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

(...)

4.2 PERMIS D'EXPLOITATION ET SUPERVISION

4.2.1 Permis d'exploitation aérienne

(...)

4.2.1.9 **Recommandation.**— Il est recommandé que lorsqu'un exploitant aérien a obtenu une approbation d'un État, les autres États qui délivrent des permis au même exploitant reconnaissent ou acceptent ladite approbation, à condition que les exigences remplies soient équivalentes ou plus strictes que celles précisées dans la présente Annexe.

(...)

— FIN —