Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

ATConf/7-WP/155[1]
25/9/26

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.1 : Renforcer la supervision réglementaire et faire évoluer les cadres institutionnels

EFFICACITÉ DES CADRES RÉGLEMENTAIRES EN MATIÈRE DE BANALISATION D'AÉRONEFS DANS LE RENFORCEMENT DE LA CONNECTIVITÉ ET LA RÉSILIENCE DU TRANSPORT AÉRIEN À L'ÉCHELON MONDIAL

(Note présentée par le Brésil avec l'appui de 18 États membres de la CLAC)[2]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La viabilité économique et la résilience du transport aérien international dépendent de la capacité d'adaptation du cadre réglementaire mondial à des modèles économiques efficaces, tels que les groupes aériens transnationaux et les contrats de banalisation d'aéronefs. À l'heure actuelle, en l'absence d'orientations harmonisées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relativement à l'Annexe 6, paragraphe 6.1.3, et au *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335), divers États ont imposé des prescriptions nationales redondantes en matière d'approbation concernant des documents techniques essentiels, tels que la liste minimale d'équipements (MEL).

Cette redondance réglementaire va au-delà d'une simple question technique et est devenue un obstacle administratif et économique indirect qui restreint les droits d'exploitation définis dans le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626), entravant ainsi la flexibilité des flottes, nuisant à la connectivité régionale et compromettant la viabilité financière du secteur, sans pour autant apporter de valeur ajoutée en matière de sécurité opérationnelle. En outre, cette redondance nuit à la cohérence des critères évalués dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

La présente note propose que la Conférence prie instamment l'OACI d'élaborer des lignes directrices visant à normaliser le mécanisme d'acceptation technique, afin de renforcer la confiance mutuelle entre les États, de réduire les coûts réglementaires transfrontaliers et de favoriser le développement économique du transport aérien.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) recommander que l'OACI envisage d'étoffer les éléments indicatifs figurant dans le Doc 8335 en vue d'y intégrer une méthode normalisée d'acceptation technique concernant l'Annexe 6, partie 1, paragraphe 6.1.3, afin d'y inclure des critères permettant d'éviter les charges administratives, les

[1] Version espagnole fournie par El Salvador.

[2] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

	coûts supplémentaires et les retards opérationnels qui compromettent la connectivité, l'efficacité et la résilience du transport aérien ; b) inviter l'OACI à recenser les meilleures pratiques, à mettre au point des outils types et à promouvoir la formation technique afin d'aider les États à mettre en œuvre des procédures d'acceptation technique ; c) prier instamment l'OACI d'harmoniser les critères d'évaluation de l'USOAP dans ce domaine, étant entendu que les pratiques d'acceptation technique mutuelle constituent des mécanismes efficaces de gouvernance réglementaire qui permettent d'éviter les obstacles administratifs au secteur aérien.
Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous*.
Incidences financières :	Le Doc 8335 sera actualisé dans le cadre du programme de travail habituel des groupes d'experts techniques, et ce, sans nécessiter de ressources supplémentaires ou extrabudgétaires.
Références :	*Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago*)* Annexe 6, partie 1 (supplément B) Doc 8335, *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* Doc 9626, *Manuel de la réglementation du transport aérien international* Doc 9760, *Manuel de navigabilité*

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien international évolue dans un contexte économique mondialisé qui exige une utilisation optimale des actifs immobilisés ainsi que des cadres opérationnels souples en vue de garantir la connectivité du transport aérien et la résilience du marché face à la volatilité macroéconomique. Le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626) définit la banalisation d'aéronefs comme un mécanisme permettant de donner effet aux droits d'exploitation et à l'accès au marché. Cette pratique commerciale permet l'exploitation continue d'un aéronef en assurant successivement des liaisons sur lesquelles interviennent deux transporteurs différents, sous le contrôle opérationnel de leurs États respectifs.

1.2 En s'appuyant sur les politiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en matière de transport aérien, les cadres institutionnels nationaux doivent évoluer en parallèle avec les structures de marché actuelles, telles que les groupes d'entreprises de transport aérien, notamment les sociétés holding. Grâce à ces modèles, les régions en développement peuvent optimiser leurs flottes secondaires et partagées afin de continuer de fournir des services aériens à la fois viables sur le plan économique et indispensables sur le plan social, atténuant ainsi la marginalisation en matière de connectivité aérienne.

1.3 Cependant, les asymétries institutionnelles dans l'interprétation des lignes directrices techniques en vigueur [*Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335)] ont mis un frein à l'objectif économique de la banalisation, rajoutant au droit d'exploitation commercial légitime une multiplication de procédures de certification locales redondantes. Il est impératif que la présente Conférence aborde la question de l'harmonisation réglementaire, non seulement comme moyen d'assurer la sécurité opérationnelle, mais aussi comme élément indispensable au développement économique durable de l'aviation mondiale.

1.4 En outre, conformément aux priorités définies au point 3.1 de l'ordre du jour, l'évolution des procédures vers un mécanisme d'acceptation technique renforce la viabilité et l'autonomie fonctionnelle des autorités de l'aviation civile. L'optimisation des processus de supervision favorise l'utilisation efficace des ressources financières publiques et facilite la modernisation des modèles de gestion institutionnelle, ce qui permet aux pays en développement d'optimiser la performance de leurs budgets opérationnels.

2. ANALYSE

2.1 La réglementation économique du transport aérien international est fondée sur les principes de la réciprocité et de l'efficacité réglementaire. Le Doc 8335, paragraphe 4.3.3, assimile les opérations de banalisation à des opérations de location sans équipage, ce qui exige une définition claire des responsabilités respectives des États. Toutefois, l'absence de méthode explicite concernant la validation transfrontière de la liste minimale d'équipements (MEL) (Annexe 6, paragraphe 6.1.3) a conduit plusieurs États récepteurs à élargir de façon excessive le champ d'application réglementaire, et ce, en dehors de leurs territoires.

2.2 Cette distorsion réglementaire oblige les exploitants transnationaux à obtenir, de manière indépendante et successive, des approbations auprès des États pour une même plateforme technique qui a déjà été certifiée. Le fait d'exiger ces « doubles approbations administratives » porte atteinte à la sécurité juridique sur le marché de l'aviation. Sur le plan économique, la productivité du secteur s'en trouve immédiatement pénalisée, ce qui se traduit par une hausse des coûts de mise en conformité et des retards dans l'affectation d'aéronefs en fonction des besoins. Ces contraintes réduisent les avantages dont bénéficie le consommateur final et freinent la compétitivité régionale.

2.3 Loin de renforcer le système, cette fragmentation institutionnelle de la supervision technique engendre une perte d'efficacité du marché et des risques latents qui entravent les flux commerciaux réguliers.

i. **Obstacles administratifs à l'exercice des droits d'accès** : le fait de devoir obtenir des approbations parallèles constitue une restriction non tarifaire indirecte, qui limite la possibilité d'utiliser immédiatement des aéronefs dans le cadre de contrats de banalisation autorisés par des accords bilatéraux.

ii. **Une connectivité asymétrique pour les régions en développement** : les entreprises de transport aérien opérant sur de petits marchés s'appuient sur la mobilité de leurs flottes intégrées. La rigidité administrative entrave la capacité de faire face à de fortes hausses de la demande ou à des perturbations du réseau, ce qui affaiblit la résilience des services de transport dans des régions vulnérables.

iii. **Manque de cohérence dans la supervision mondiale [Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)]** : l'absence de norme internationale en matière de gouvernance technique conduit à des interprétations discrétionnaires lors des audits de l'USOAP. Cela contraint les États à multiplier, à titre préventif, les formalités administratives redondantes, dans le seul but d'éviter des constatations formelles lors des audits, ce qui mobilise des ressources publiques déjà limitées au détriment de la supervision opérationnelle effective sur le terrain.

iv. **Conflit technique lié au facteur humain** : la coexistence de plusieurs versions homologuées d'une liste minimale d'équipements (MEL) pour un même aéronef est source de confusion pour les équipages de conduite et les agents techniques d'exploitation quant à la hiérarchie réglementaire applicable. Cela nuit à la clarté

technique au moment crucial de la mise en service commerciale, et accroît le risque d'erreurs opérationnelles en cas de défaillance d'un équipement en vol.

v. **Supervision institutionnelle durable** : cette redondance documentaire surcharge les autorités de l'aviation civile. Conformément à l'approche décrite au point 3.1 de l'ordre du jour, une supervision durable doit s'appuyer sur des niveaux élevés de spécialisation ; le mécanisme d'acceptation contribue à optimiser le vivier de ressources humaines qualifiées dont dispose l'État, ce qui permet aux inspecteurs de se concentrer sur la supervision opérationnelle directe sur l'aire de trafic plutôt que sur des audits administratifs répétitifs.

2.4 La solution structurelle à cette contrainte économique réside dans les principes institutionnels mêmes de l'OACI. L'Annexe 6, partie 1, supplément B, autorise le recours au mécanisme d'acceptation, une mesure de gouvernance administrative par laquelle un État accepte la validité intrinsèque d'une certification délivrée par une autorité aéronautique homologue compétente, après vérification de la conformité au cadre général de l'OACI.

2.5 Le fait d'ériger l'acceptation technique au rang de pratique mondiale normalisée dans le cadre du Doc 8335 permettra de disposer d'un mécanisme accéléré et transparent pour les contrats de banalisation. Ce dispositif préserve la souveraineté de l'État récepteur, qui conserve le droit de superviser les opérations menées sur son territoire, tout en éliminant les redondances administratives liées au dossier technique initial. Ce changement de paradigme institutionnel favorise un écosystème de confiance mutuelle, qui réduit considérablement les coûts de transaction liés à la supervision exercée par l'État et optimise le rendement économique des infrastructures aéronautiques mondiales.

3. CONCLUSION

3.1 La croissance durable du transport aérien mondial au cours des prochaines décennies nécessite la mise en place de cadres institutionnels intelligents, afin d'éviter que les processus de supervision technique ne se transforment en barrières ou obstacles commerciaux à la libre exploitation des services.

3.2 L'adoption, dans le Doc 8335, de lignes directrices mondiales harmonisées qui valident le mécanisme d'acceptation de la documentation technique des aéronefs dans le cadre de contrats de banalisation constitue une étape essentielle vers une efficacité administrative accrue. Elle permettra de préserver l'intégrité de la supervision de la sécurité tout en favorisant un marché agile, résilient sur le plan économique et équitable.

3.3 En harmonisant les critères internationaux de supervision et d'audit (USOAP) dans le cadre de mécanismes d'acceptation technique mutuelle, l'OACI permettra aux exploitants et aux États de concentrer leurs efforts sur l'efficacité du transport aérien, de sorte que la réglementation devienne un moteur du développement mondial et non un obstacle à la connectivité nationale.

— FIN —