



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 35 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

PROGRESSION DES LIGNES DIRECTRICES ET BONNES PRATIQUES DE L'IATA EN MATIÈRE DE LOCATION D'AÉRONEFS

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'IATA et un consortium de compagnies aériennes, de bailleurs et d'autres intervenants travaillent ensemble à la publication de lignes directrices et de bonnes pratiques en matière de location d'aéronefs orientées vers les aspects techniques. Parmi les livrables, il y a un ensemble harmonisé de documents visant à faciliter le transfert des dossiers de maintenance.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 Des compagnies membres ont abordé l'IATA pour faire part de leurs préoccupations face à l'augmentation des coûts de maintenance associés au retour de location des aéronefs.

1.2 L'avènement de nouvelles technologies et l'acceptation généralisée de la documentation électronique ont incité l'IATA à adopter la date cible de 2020 pour l'opération sans papier des aéronefs. Après 2020, les nouveaux dossiers d'aéronef devraient être produits en format électronique. Les dossiers de maintenance de la flotte existante devraient aussi être conservés en format électronique. Il faut noter que plusieurs détails seront examinés pour s'assurer que l'industrie ne subisse pas un fardeau financier supplémentaire.

1.3 La révision du *Manuel de navigabilité*, document 9760 de l'OACI, à venir en 2017, inclura des propos spécifiques sur l'acceptation universelle des dossiers de maintenance des aéronefs en format électronique – la pierre angulaire de la transition de l'aviation commerciale vers l'univers électronique.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

1.4 La tenue de dossiers électroniques assurera la conformité réglementaire, facilitera les exigences commerciales (par exemple, la location d'aéronefs) et permettra d'importants gains d'efficacité dans les opérations des compagnies aériennes.

1.5 L'IATA a travaillé en étroite collaboration avec l'OACI à la mise sur pied du registre des AOC. Le registre des AOC, qui mise sur les nouvelles technologies, a le potentiel de révolutionner l'industrie en satisfaisant certaines exigences réglementaires. Cela améliorera grandement le processus de transfert des aéronefs entre différents territoires dans le monde.

1.6 L'IATA a créé le Groupe consultatif sur la location d'aéronef (ALAG) pour aborder les questions liées au transfert et à la location d'aéronefs, simplifier les éléments de complexité et éliminer les malentendus. Le groupe réunit des experts des compagnies aériennes, des bailleurs, des aviateurs et d'autres intervenants.

1.7 Les champs d'activité du groupe sont les suivants :

- a) simplifier et améliorer l'efficacité des processus de location d'aéronef ;
- b) offrir aux compagnies aériennes, aux bailleurs et aux autres intervenants de l'industrie un forum où ils pourront aborder des questions de location dans un environnement neutre (loin des négociations ou des litiges entourant la location) ;
- c) mettre au point et publier du matériel d'orientation et des bonnes pratiques sur la location d'aéronef ;
- d) mettre au point des modèles de document normalisés ;
- e) repérer d'autres initiatives de réduction des coûts.

2. POINTS DE VUE OPPOSÉS DES COMPAGNIES AÉRIENNES ET DES BAILLEURS

2.1 Les bailleurs et les compagnies aériennes ont souvent des opinions divergentes sur les détails du bail. L'expertise de base des bailleurs porte sur la location d'aéronefs, alors que celle des compagnies aériennes concerne l'exploitation des aéronefs.

2.2 Le bailleur se concentrera sur la valeur de l'aéronef tout au long de sa vie utile, tandis que la compagnie aérienne se concentrera sur l'exploitation de l'aéronef durant la période de location.

2.3 Le matériel d'orientation a été rédigé afin de combler cet écart et de favoriser la compréhension entre les deux groupes (et autres intervenants de l'industrie).

3. LE MATÉRIEL D'ORIENTATION ET LES BONNES PRATIQUES

3.1 Le matériel d'orientation porte sur les problèmes liés à la restitution des aéronefs loués, en fournissant de l'information sur les éléments suivants :

- a) Traçabilité « depuis la naissance » des composants à durée de vie limitée ;

- b) Consignes de navigabilité ;
- c) Bulletins de service ;
- d) Modifications ;
- e) Dossier de réparation de structure ;
- f) Ensemble complet de documents de restitution.

3.2 L'ensemble complet de documents de restitution porte principalement sur les exigences réglementaires et les pratiques communes de l'industrie.

3.3 Les lignes directrices donnent un calendrier détaillé de restitution des aéronefs, puisque la restitution tardive a des conséquences négatives pour les deux parties. Chaque étape du processus de restitution est expliquée en détail et on indique les moments recommandés pour entamer chaque tâche liée à la restitution.

4. TRAVAIL EN COURS

4.1 Les coûts associés au transfert des dossiers d'aéronef sont assez élevés et l'IATA, en association avec les intervenants de l'industrie, s'emploie à simplifier le processus et à le rendre plus efficient, et à réduire les coûts en introduisant des processus sans papier pour la maintenance des aéronefs.

4.1.1 L'IATA collabore avec l'OACI pour faire en sorte que les dossiers électroniques soient acceptés dans le monde entier.

4.1.2 L'IATA travaille en étroite collaboration avec Airlines for America (A4A) (et en particulier le groupe sur les affaires électroniques d'ATA) à la création de normes applicables au transfert électronique des dossiers de maintenance. La liste des dossiers requis est générée dans les lignes directrices sur la location et A4A crée ensuite la norme applicable.

4.1.3 L'IATA travaille en étroite collaboration avec les fabricants d'équipement d'origine pour harmoniser les documents de livraison. On considère le cycle de vie complet de l'aéronef lors de la création d'un document de livraison harmonisé.

4.2 On harmonise l'ensemble des documents de restitution pour rendre le processus plus efficient pour tous les intervenants en tenant compte du cycle de vie complet de l'aéronef.

4.3 On normalise la façon dont les données sur les composants à durée de vie limitée sont recueillies et transférées entre le propriétaire et les exploitants, en se concentrant sur la conformité à toutes les réglementations.

4.4 La 4^e édition des lignes directrices sur la location est en cours de préparation et la date prévue de publication se situe au premier trimestre de 2017.