



Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

A42-WP/333¹

TE/133

29/7/25

Révision n° 1

19/8/25

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 25 : Autres questions à examiner par la Commission technique

MISE EN VIGUEUR DE NOUVELLES OBLIGATIONS LIÉES À L'EXPLOITATION DES AÉRONEFS

RÉVISION N° 1

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'exploitation sûre et fiable de la flotte d'aviation commerciale est constamment améliorée par la mise en œuvre de nouvelles capacités des aéronefs et des équipements, et par les nouveautés en matière de procédures visant à opérationnaliser ces capacités.

Les normes et pratiques recommandées (SARP) correspondantes de l'OACI et le calendrier des dates d'adoption, d'entrée en vigueur et d'application sont essentiels pour assurer la mise en pratique harmonisée à l'échelle mondiale par les États des obligations respectives visant les équipements des aéronefs et les opérations.

L'établissement de ce calendrier, et en particulier la viabilité de la date d'application des SARP, est fondamentalement relié à l'industrie aérienne et à la préparation des exploitants aériens en vue de la mise en vigueur des obligations, qui exige des ressources et des capacités adéquates (y compris celles liées à la chaîne d'approvisionnement).

Le processus de mise en vigueur des SARP de l'OACI entraîne des obligations, comme l'équipage d'un aéronef pour le suivi autonome des aéronefs en détresse du système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS-ADT) et l'équipement lié au système embarqué de détection et d'alerte de dépassement de piste (ROAAS). Un autre exemple réside dans la transition entre le système de numéro de classification d'aéronef/numéro de classification de chaussée (ACN/PCN) et le système de cote de classification d'aéronef/cote de classification de chaussée (ACR/PCR).

Ce sont autant de cas récents qui prouvent qu'il faut améliorer l'efficacité des efforts de l'OACI pour valider la faisabilité des calendriers de mise en œuvre des SARP et assurer le déploiement harmonisé à l'échelle mondiale par les États, en vue de préserver la capacité de tous les intervenants de l'aviation de se conformer, et qu'il faut un mécanisme robuste permettant de tenir compte de la dynamique de l'industrie aérienne au fil des ans, pour assurer un espacement approprié entre les dates d'adoption, de mise en vigueur et d'application des SARP.

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

Suite à donner : l'Assemblée est invitée à :	
a) reconnaître que les fournisseurs de services sont ultimement responsables de la conformité et qu'en conséquence, ils sont les plus exposés aux variations dans l'exécution des tâches de mise en œuvre ;	
b) recommander que l'OACI mette sur pied un mécanisme par lequel les obligations générées par les SARP auront des dates d'application réalistes. Un suivi approprié devrait aussi être effectué, pour permettre la souplesse dans le contexte de perturbations mondiales comme des pandémies.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> et <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Il ne devrait pas y avoir d'incidences financières importantes pour l'OACI, puisque ce travail peut être effectué par les organes existants de l'OACI. L'IATA est disposée à contribuer à la mise au point du mécanisme proposé.
<i>Références :</i>	Résolution A41-23 de l'Assemblée : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacités de l'OACI.

1. INTRODUCTION

1.1 La conception, la certification, la production et l'exploitation des aéronefs constituent naturellement des domaines lourdement réglementés ; la conception et la certification des aéronefs commerciaux sont des processus qui s'étendent sur une période d'au moins 5 à 10 ans, et qui atteignent souvent 15 années, tandis que la production d'une variante, d'un type ou d'un modèle d'aéronef s'étale typiquement sur 25 à 30 ans après la certification, tout comme l'espérance de vie d'un aéronef après sa mise en service. Il y a des exceptions dans les calendriers de fermeture de la chaîne de production et de retrait définitif de l'aéronef, mais ces cas ne changent pas le schéma moyen mentionné.

1.2 Avec un aussi long cycle de vie de l'aéronef, les changements qui affectent la réglementation en vigueur entraînent souvent des modifications des obligations qui impactent l'ajustement de l'aéronef en cours de construction, la modification à l'avance et la mise à niveau.

1.3 L'Amendement n° 40-A a été partiellement révisé par l'Amendement 44, lequel a été partiellement révisé par l'Amendement n° 48 de l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, partie 1, *Aviation de transport commercial international — Avions*, concernant l'exigence pour tous les aéronefs ayant une charge maximale au décollage de plus de 27 000 kg et pour lesquels un certificat de navigabilité a été initialement délivré le ou après le 1^{er} janvier 2024, de transmettre de façon autonome l'information permettant à l'exploitant de déterminer sa position chaque minute, lorsque l'aéronef est en détresse (GADSS-ADT).

1.4 L'Amendement 47 de l'Annexe 6, partie 1, traite, entre autres, de l'équipage d'un aéronef relatif au système embarqué de détection et d'alerte de dépassement de piste (ROAAS) et des crédits opérationnels ; les aéronefs à turbopropulseur d'une masse maximale au décollage de plus de 5700 kg, pour lesquels un certificat de navigabilité a été délivré le ou après le 1^{er} janvier 2026, devront être équipés pour le système ROAAS.

1.5 L'Amendement 15 de l'Annexe 14 – *Aérodromes*, Vol. 1 – *Conception et exploitation technique des aérodromes*, traite de la mise en place du système de cote de classification d'aéronef/cote de classification de chaussée (ACR-PCR); cette méthode, qui remplacera le numéro de classification d'aéronef/numéro de classification de chaussée (ACN-PCN), est en vigueur depuis juillet 2020 et est

pleinement applicable depuis novembre 2024, et tous les États doivent opérer la transition à la nouvelle méthodologie, et tous les aéroports doivent publier leurs PCR.

2. ANALYSE

2.1 Les révisions répétées au moyen d'amendements mentionnées au point 1.3 de la présente note nécessitent des discussions entre l'OACI, l'ICCAIA et l'IATA, divers manufacturiers d'équipements d'origine, l'AIRP, le FLTOPSP, les États et l'ANC, afin de trouver un compromis qui reflète la combinaison problématique d'éléments de « forward-fit » et de « retro-fit » ; de plus, la conformité aux SARP n'est pas entièrement réalisée et plusieurs États ont instauré des exemptions qui retardent la mise en œuvre.

2.2 Les consultations entre l'IATA et l'ICCAIA, ainsi que des interventions répétées de leurs communautés respectives, ont fait ressortir l'impossibilité de se conformer aux obligations mentionnées d'une façon uniforme dans le système d'aviation, selon les calendriers prescrits.

2.3 La non-conformité de facto ne concerne pas seulement des délais déjà dépassés, mentionnés aux points 1.3 et 1.5, mais pourrait aussi être estimée de manière fiable pour la future échéance mentionnée au point 1.4.

2.4 En général, comme on l'a illustré aux points 1.3, 1.4 et 1.5, une date d'application doit être fixée avec la confiance que les équipements et ressources nécessaires seront accessibles en vue d'une mise en œuvre complète. Dans certains cas, une analyse appropriée de la chaîne d'approvisionnement, de la maturité de la technologie et d'autres facteurs aurait mené à un calendrier de mise en œuvre plus réaliste. L'absence de ces considérations a entraîné la non-conformité par une partie importante, et parfois même la majorité de l'industrie aérienne. Cela a conduit les États à agir dans un effort réglementaire non coordonné pour trouver des solutions acceptables et éviter d'interrompre les opérations des compagnies aériennes. Par conséquent, d'importantes ressources des agences de réglementation et de l'industrie ont été investies dans ces efforts. Cela aurait pu être évité avec un cadre de travail et un mécanisme adéquat applicable à l'échelle mondiale que l'OACI pourrait envisager de mettre en place.