



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 31 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

MODERNISATION DES PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES INTERVENANT DANS L'ÉLABORATION DES SARP

(Note présentée par le Brésil avec le soutien des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile [CLAC]¹)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail décrit des principes généraux de gouvernance en matière de réglementation visant à améliorer les pratiques réglementaires appliquées par les organes de l'OACI dans l'élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) et d'autres éléments indicatifs.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à prendre note des informations présentées et à demander au Conseil de l'OACI de :

- a) créer un groupe d'étude chargé de réaliser une analyse d'écart sur la gouvernance actuelle de l'OACI en matière de réglementation ;
- b) répertorier, s'il y en a, les principales disparités entre les pratiques réglementaires de l'OACI et les meilleures pratiques mondiales actuelles en la matière ;
- c) définir une feuille de route à long terme visant à améliorer la gouvernance de l'OACI en matière de réglementation, particulièrement en ce qui concerne l'élaboration des SARP et des éléments indicatifs.

| | |
|---------------------------------|--|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques. |
| <i>Incidences financières :</i> | Les activités visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2023-2025. |
| <i>Références :</i> | |

¹ Argentine, Aruba, Belize, Bolivie, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

1. INTRODUCTION

1.1 Ces dernières décennies, le débat sur les politiques de réglementation a évolué, passant du simple débat réglementation/déréglementation à la conception et à la mise en œuvre d'initiatives en faveur d'une meilleure réglementation, qui soit plus efficace, plus judicieuse et plus souple.

1.2 Ces initiatives portent sur une grande variété de mesures, notamment : 1) l'adoption de programmes de réglementation garantissant aux parties prenantes une certaine prédictibilité ; 2) l'application systématique d'analyses d'impact de la réglementation (AIR) dans l'élaboration de nouvelles normes ; 3) la mise en œuvre de formes plus efficaces de consultation et de notification des parties prenantes, pour qu'elles puissent contribuer au processus de réglementation ; 4) l'examen systématique du répertoire de réglementations et les initiatives de simplification administrative ; 5) l'analyse d'impact approfondie a posteriori sur les principales normes afin d'évaluer leur mise en œuvre réelle et la réalisation de leurs cibles et objectifs ; et 6) l'harmonisation entre les politiques réglementaires de grande ampleur, au niveau international ou national, et celles à plus petite échelle, au niveau infranational.

1.3 Étant donné que l'OACI a pour mandat d'appuyer l'harmonisation des règles et des pratiques de l'aviation internationale et compte tenu de son influence sur les réglementations nationales, il convient de faire évoluer et d'améliorer en permanence la procédure d'élaboration des normes (soit l'adoption des SARP) de l'Organisation afin qu'elle soit conforme aux meilleures pratiques mondiales élaborées et appliquées ces dernières décennies dans différents pays.

2. ANALYSE

2.1 La première chose à faire pour s'assurer que la procédure d'élaboration de normes de l'OACI est effectivement en phase avec les meilleures pratiques de réglementation à l'échelle internationale est de charger un groupe d'étude ad hoc d'établir un diagnostic approfondi des pratiques en vigueur dans l'Organisation, au moyen d'une analyse des éventuelles disparités entre ses pratiques et les meilleures pratiques mondiales (analyse d'écart), d'une feuille de route définissant des priorités et proposant des solutions pour les principaux écarts constatés, et d'un programme d'évaluation efficace.

2.2 La présente note de travail propose une série de questions d'évaluation, réparties selon les six grandes mesures visées au paragraphe 1.2. Les réponses qu'y apporterait le groupe d'étude ad hoc serviraient ensuite à établir, au bénéfice de l'OACI, une feuille de route cohérente et fiable en matière de réglementation à long terme.

2.3 En ce qui concerne la gouvernance en matière de réglementation mise en œuvre dans la plupart des États, le groupe d'étude devrait être en mesure d'apporter des réponses aux questions suivantes :

- a) L'OACI établit-elle et publie-t-elle une liste de normes (de SARP) et d'éléments indicatifs devant être révisés et mis en œuvre selon un échéancier donné ?
- b) Existe-t-il une procédure visant à s'assurer que la liste des priorités est conforme aux objectifs stratégiques de l'OACI ?

- c) Les différentes parties prenantes sont-elles mobilisées d'une manière ou d'une autre dans l'établissement et la définition des normes (SARP) et éléments indicatifs à traiter en priorité ?
- d) Existe-t-il une procédure de surveillance systématique permettant de contrôler l'évolution de chaque SARP et des éléments indicatifs prioritaires et leur mise en œuvre par les États ?

2.4 En ce qui concerne l'adoption systématique de l'AIR, le groupe d'étude devrait aussi répondre aux questions ci-après :

- a) L'OACI dispose-t-elle d'une politique de haut niveau établissant les objectifs, les principes, les phases, les méthodes et les modalités d'application d'une AIR ?
- b) Existe-t-il une méthode ou des orientations permettant de faire apparaître le problème de réglementation que la création d'une SARP ou la révision d'une SARP existante a réglé ?
- c) Existe-t-il des orientations sur le repérage et la création d'autres solutions possibles avant d'entamer la procédure d'élaboration de norme ? Les alternatives prennent-elles en compte les tendances actuelles dans le domaine des pratiques en matière de réglementation, comme les réglementations adaptables et intelligentes, les contributions de l'économie comportementale, les expérimentations en matière réglementaire, et les réglementations souples et agiles ?
- d) Existe-t-il une typologie des effets directs et indirects, bénéfiques et préjudiciables que les SARP pourraient avoir sur les parties prenantes ?
- e) Existe-t-il des orientations sur l'application de méthodes d'évaluation d'impact spécifiques, comme l'analyse des coûts-avantages sociaux ou l'aide à la décision multicritère ?
- f) Existe-t-il des orientations sur les méthodes de compte rendu des analyses, de leurs justifications et de leurs conclusions ?
- g) Comment les instances de décision tiennent-elles compte des analyses d'impact ?
- h) Existe-t-il un dispositif de vérification permettant de déterminer si les propositions de SARP se fondent sur des données probantes fiables ?
- i) Les personnes chargées de l'élaboration de normes reçoivent-elles une formation adaptée en AIR ?

2.5 Pour ce qui est de la mobilisation des parties prenantes :

- a) L'OACI dispose-t-elle d'une politique de haut niveau définissant les objectifs, les principes, les formats et les méthodes au service de la mobilisation des parties prenantes ?

- b) Les parties prenantes essentielles ont-elles été recensées, et sont-elles réellement consultées ?
- c) Le calendrier des manifestations destinées à mobiliser les parties prenantes fait-il l'objet d'une attention particulière ?
- d) Les parties prenantes contribuant à l'élaboration des normes sont-elles systématiquement informées des suites ?

2.6 À propos de l'examen systématique du répertoire de réglementations :

- a) Y a-t-il des procédures en place permettant de détecter, d'évaluer et d'éliminer ou de remplacer des normes obsolètes et superflues ?
- b) L'OACI évalue-t-elle les coûts qu'engendrent ses normes pour les différentes parties prenantes ?
- c) Existe-t-il des programmes conçus pour simplifier et réduire le fardeau administratif que représentent les réglementations ?

2.7 Concernant l'évaluation a posteriori :

- a) L'hétérogénéité des États est-elle prise en considération au cours de l'élaboration d'une norme, de sorte à tenir compte des différentes réalités et difficultés auxquelles sont confrontés les États ?
- b) L'OACI assure-t-elle le suivi de la mise en œuvre de ses normes et apporte-t-elle un appui aux États qui rencontrent des difficultés particulières ?

2.8 Enfin, après avoir examiné les meilleures pratiques mondiales, le groupe d'étude devrait parvenir à l'une des conclusions suivantes : 1) l'OACI applique déjà certaines de ces pratiques ; 2) des mesures ont été prises mais il faut encore apporter quelques ajustements ; 3) un plan d'action structuré sera nécessaire pour progresser sur la voie de l'excellence en matière de réglementation.

3. CONCLUSION

3.1 La présente note de travail propose une première étape visant à conformer la procédure d'élaboration de normes de l'OACI, particulièrement l'adoption de SARP, aux meilleures pratiques mondiales, en appliquant une stratégie structurée, durable et systématique d'amélioration de sa gouvernance en matière de réglementation.

3.2 En adoptant de meilleures pratiques en matière de réglementation, l'OACI renforcera les avantages qu'apportent les SARP et les éléments indicatifs à la communauté internationale et réduira les incidences préjudiciables sur le long terme, notamment les fardeaux administratifs et les surcoûts. De meilleures pratiques en matière réglementaire permettront aussi à l'Organisation de jouer son rôle dans la conception de structures de réglementation adaptées à chaque État, compte tenu des différentes réalités et complexités de son système aéronautique et des ressources limitées dont il dispose.