



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ B

Point 7 : Risques de sécurité opérationnelle

7.1 : Facilitation de la prise de décisions fondée sur des données, à l'appui des renseignements de sécurité, pour soutenir la gestion des risques de sécurité

PRINCIPES DE VALIDATION FONDÉE SUR LES RISQUES

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des avantages considérables qu'il y a à mettre en place des politiques normalisées de prise de décision et des pratiques optimales fondées sur les risques aux fins de la validation des produits étrangers, afin de réduire les doubles emplois dans les activités de détermination de la conformité. Il n'est pas attendu des États d'immatriculation qu'ils effectuent des déterminations de conformité aussi approfondies que celle à laquelle l'État de conception procède pour obtenir sa propre justification satisfaisante de la conformité au règlement applicable de navigabilité, et ils ne sont pas non plus encouragés à le faire.

Suite à donner : La Conférence est invitée à appuyer le Groupe d'experts de la navigabilité dans la poursuite de l'élaboration de principes de validation fondée sur les risques et à convenir de la recommandation figurant au paragraphe 3.1.

1. INTRODUCTION

1.1 L'article 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) dispose que « [t]out aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'État dans lequel il est immatriculé ».

1.2 L'État d'immatriculation est chargé, en vertu de l'article 31 de la Convention, de la délivrance ou de la validation des certificats de navigabilité. L'État de conception est responsable de la délivrance du certificat de type original. L'État d'immatriculation et l'État de conception peuvent être des États différents dont les fonctions et les responsabilités sont indépendantes, mais qui partagent un objectif de sécurité commun.

1.3 Comme l'indique l'Annexe 8 – *Navigabilité des aéronefs* à la Convention relative à l'aviation civile internationale, partie II, chapitre 3, chaque État d'immatriculation délivre ou valide un certificat de navigabilité sur la base d'une justification satisfaisante que l'aéronef est conforme aux normes applicables [de l'Annexe 8] par sa conformité au règlement applicable de navigabilité. L'État d'immatriculation a l'option de reconnaître, de délivrer ou d'approuver un certificat comparable fondé en tout ou en partie sur celui de l'État de conception.

1.4 Souvent, les États d'immatriculation effectuent des examens techniques détaillés des approbations de conception délivrées par un État de conception au lieu de reconnaître la compétence confirmée de l'agence technique de l'État de conception qui a délivré l'approbation originale. Faute de directives appropriées, les processus de validation des États d'immatriculation ne sont pas toujours cohérents entre eux. Les États d'immatriculation ont de plus en plus tendance à s'appuyer sur des examens techniques détaillés des produits aéronautiques. Cette tendance a augmenté la demande générale de ressources des États d'immatriculation et de conception sans pour autant apporter un avantage supplémentaire en matière de sécurité.

1.5 Lorsque l'agence technique d'un État de conception justifie de manière satisfaisante auprès d'un autre État qu'un aéronef est conforme au règlement applicable, une évaluation appropriée des risques orienterait peut-être l'État d'immatriculation importateur vers un examen technique moins détaillé.

1.6 Les États-Unis continuent de promouvoir des principes normalisés et des pratiques optimales de validation fondée sur les risques dans le cadre de leurs travaux avec le Groupe d'experts de la navigabilité de l'OACI. En utilisant ces outils en développement, les États d'immatriculation peuvent accorder un maximum de crédit aux travaux de certification de type effectués par l'État de conception et réduire au minimum les travaux redondants qui ajoutent peu de valeur, sinon aucune, à la sécurité du produit aéronautique.

2. ANALYSE

2.1 Il n'existe pas de principes directeurs pour aider l'État d'immatriculation lorsqu'il valide des approbations de conception. De tels principes permettraient de mieux reconnaître la compétence confirmée de l'État de conception. Les États d'immatriculation sont réticents à l'idée de limiter leurs examens techniques sans ces directives, ce qui augmente la demande de ressources pour toutes les parties sans améliorer notablement la sécurité.

2.2 Avec une évaluation appropriée des risques, il serait possible de se passer d'un examen technique détaillé et de remédier à ce problème d'efficacité en matière de sécurité. Des principes normalisés et des pratiques optimales de validation fondée sur les risques, établis et convenus par les États membres, réduiront la demande de ressources réglementaires en limitant les activités de certification des États d'immatriculation qui font double emploi.

2.3 L'industrie aéronautique aurait intérêt à utiliser des principes communs de validation fondée sur les risques, et elle réduirait les coûts et les délais de commercialisation en demandant à des États de conception expérimentés de faire part de leurs pratiques optimales afin de répondre aux exigences d'importation imposées par les États d'immatriculation.

2.4 Les États-Unis ont incorporé des principes de validation fondée sur les risques dans leurs politiques et dans leurs accords bilatéraux les plus récents avec certains États membres. Ces principes et ces politiques s'appuient sur un socle de confiance durable et présentent des niveaux de risque faible ou

acceptable pour le système d’aviation des États-Unis. Les premières données d’expérience des États-Unis issues de l’application de principes de validation fondée sur les risques sont encourageantes, et les autorités partenaires, de même que l’industrie, constatent une efficacité accrue.

2.5 Une nouvelle fiche de tâches sur la question a été acceptée par le Groupe d’experts de la navigabilité ; elle est actuellement en attente d’une approbation officielle de la Commission de navigation aérienne.

3. CONCLUSION

3.1 Compte tenu de ce qui précède, la Conférence est invitée à convenir de la recommandation suivante.

Il est recommandé que la Conférence :

- a) demande à l’OACI d’examiner et d’élaborer des éléments destinés à figurer dans le *Manuel de navigabilité* (Doc 9760), le *Manuel de gestion de la sécurité* (MGS) (Doc 9859), l’Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, et/ou l’Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, pour que les États d’immatriculation déterminent le niveau approprié de contribution aux principes de validation ou de reconnaissance des approbations des États de conception ;
- b) demande à l’OACI et aux États membres d’aider le Groupe d’experts de la navigabilité à déterminer s’il est nécessaire d’élaborer de nouveaux éléments visant à réduire davantage les activités de certification qui font double emploi, en réalisant une étude de faisabilité relative à l’établissement de normes communes et de pratiques optimales recommandées pour la reconnaissance des possibilités des systèmes de certification des États de conception (notamment la reconnaissance des approbations de conception/organismes de conception) ;
- c) demande à l’OACI et aux États membres d’appuyer l’élaboration de normes et de pratiques recommandées (SARP), d’éléments indicatifs et de manuels que les États membres utiliseront pour délivrer des certificats concernant des produits, et de compléter ces SARP, éléments indicatifs et manuels avec des orientations relatives aux pratiques optimales pour l’exécution des activités de validation.