



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

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

#### CRÉATION D'UN MODÈLE FONDÉ SUR LE RISQUE POUR LA VALIDATION DES PRODUITS AÉRONAUTIQUES CIVILS

(Note présentée par l'Australie, les États-Unis, la Nouvelle-Zélande et Singapour)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Conscients des avantages majeurs qu'offre une approche fondée sur le risque, les États co-auteurs de la présente note promeuvent une collaboration entre les États membres intéressés afin d'appliquer les concepts de prise de décision fondée sur le risque à l'élaboration de politiques et de pratiques optimales pour la validation des produits étrangers.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à examiner la proposition visant à intégrer une approche de validation fondée sur le risque dans les normes et pratiques recommandées et les éléments indicatifs appropriés de l'OACI ;
- b) à recommander au Conseil de l'OACI de charger le Groupe d'experts de la navigabilité d'entreprendre une étude en ce sens dans le cadre de son programme de travail du prochain triennat.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique « Sécurité ».
<i>Incidences financières :</i>	Il est prévu que cette activité soit couverte par le budget-programme du triennat.
<i>Références :</i>	Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> Annexe 8 — <i>Navigabilité des aéronefs</i> Doc 9859 — <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i> (troisième édition) Doc 9760 — <i>Manuel de navigabilité</i> (troisième édition)

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les avionneurs et fabricants, les titulaires d'approbations de conception et les exploitants comptent sur les États membres pour soutenir tout nouvel État d'immatriculation dans ses efforts visant à valider efficacement un certificat ou une approbation délivré par un État de conception compétent. Les Annexes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) offrent à l'État d'immatriculation, ou autorité de validation, l'option de reconnaître, de délivrer ou d'approuver un certificat comparable fondé en tout ou en partie sur celui délivré par l'État de conception. Toutes les procédures de validation ont généralement en commun deux domaines d'intérêt : le service de validation évalue à quel point il fait confiance au système de sécurité de l'aviation de l'autorité compétente qui délivre le certificat ; il évalue aussi si le produit ou l'article répond aux normes minimales de sécurité et aux besoins opérationnels de son propre système d'aéronautique civile.

1.2 Malgré ces points communs, les États co-auteurs constatent que les processus de validation ne sont pas toujours cohérents d'un service à l'autre. Les services de validation tendent en effet à se fonder davantage sur des examens techniques détaillés du produit aéronautique au lieu de tirer pleinement parti de la compétence confirmée de l'autorité qui délivre les certificats. Cette tendance entraîne une demande accrue de ressources pour toutes les parties sans qu'il en résulte un effet positif proportionnel sur la sécurité.

1.3 Comme il est proposé dans la présente note, les co-auteurs estiment que les États membres doivent élaborer des principes et de meilleures pratiques de validation fondées sur le risque afin de faciliter et de promouvoir l'industrie mondiale de l'aviation tout en respectant la sécurité.

## 2. ANALYSE

### 2.1 **Susciter la confiance grâce à des partenariats**

2.1.1 Un examen approfondi des processus de validation, quels qu'ils soient, révèle qu'on s'intéresse principalement au degré de *confiance* d'un État dans le certificat délivré par un autre État. Dans la pratique, le certificat est la preuve de la compétence de l'État de conception à certifier un produit ; il résulte de son système global de sécurité de l'aviation. Les co-auteurs de la présente note sont d'avis qu'il est essentiel d'établir des partenariats serrés et productifs entre États membres pour renforcer la confiance dans les systèmes de certification des différents États de conception.

2.1.2 Le besoin de faire confiance au système de certification de l'État de conception ne prend pas fin au moment où l'État d'importation accepte le certificat, mais il s'étend à la capacité de l'État de conception de superviser le maintien de la navigabilité d'un produit. Les co-auteurs estiment qu'on ne peut assurer la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale que par de robustes partenariats, tant lors de la validation initiale d'un certificat que tout au long de la durée de vie du produit. Il est essentiel d'établir une collaboration étroite et productive avec les autres États membres pour bien comprendre notre degré de confiance dans le processus de certification et dans le maintien de la sécurité d'un État de conception.

2.1.3 En guise d'exemple, les États-Unis ont récemment étendu ce genre d'accords à des États partenaires choisis pour permettre l'acceptation immédiate de certains certificats et approbations sans avoir à effectuer une évaluation technique poussée. Fondés sur une assise de confiance confirmée, ces accords permettent un processus de validation simplifié et le traitement accéléré de certains certificats et approbations présentant un niveau de risque faible ou acceptable pour le système d'aviation des États-Unis. Un aspect clé de ce processus simplifié consiste à mener des audits internes et à examiner un

échantillon aléatoire de demandes approuvées pour documenter tout problème ou anomalie, qui sont ensuite corrigés au cours de réunions régulières entre les partenaires. Grâce à ses partenariats, les États-Unis peuvent maintenir et renforcer leur degré de confiance dans le système de sécurité de l'aviation de chaque État.

## 2.2 **Groupe de travail Asie-Pacifique sur les principes de validation**

2.2.1 En juin 2015, l'Australie, la Chine (y compris Hong Kong), les États-Unis, la Nouvelle-Zélande et Singapour ont créé un partenariat dans le but d'élaborer les principes et les meilleures pratiques fondés sur le risque pour la validation des certificats de type délivrés par un État de conception étranger. Bien que cette initiative relève des États membres de la région Asie-Pacifique, les recommandations ont été formulées dans une perspective globale pour que tous les États membres en prennent connaissance.

2.2.2 Le Groupe de travail a fait ses recommandations après avoir mené une évaluation du risque similaire à celle décrite dans l'Annexe 19, le *Manuel de gestion de la sécurité* et des documents des États-Unis et de l'Australie sur la gestion du risque. Grâce à cette approche, le Groupe de travail a élaboré des recommandations ainsi qu'un modèle global de validation.

## 2.3 **Les SARP, les circulaires et les manuels de l'OACI**

2.3.1 Les co-auteurs appuient le fait que les États se servent des normes et pratiques recommandées (SARP), des éléments indicatifs et des manuels de l'OACI pour délivrer des certificats visant certains produits. Ils sont d'avis qu'il est crucial de compléter ces documents par des orientations sur des pratiques optimales concernant les activités de validation.