



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

**DÉLIVRANCE DE LICENCES AUX PILOTES ET AUX TECHNICIENS DE MAINTENANCE
DES AÉRONEFS À DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE VERTICAUX (ADAV) :
DISCUSSIONS ET ÉVOLUTION DES EXIGENCES**

(Note présentée par le Brésil, avec l'appui de 20 États membres de la
Commission latino-américaine de l'aviation civile [CLAC]¹)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail propose d'amorcer des discussions au sein du Groupe d'experts sur la formation et les licences du personnel (PTLP) concernant la mise en place d'un cadre normalisé pour l'élaboration et/ou l'amélioration des exigences en matière de délivrance de licences aux professionnels prenant part à l'exploitation d'aéronefs à décollage et atterrissage verticaux (ADAV).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations figurant dans la présente note ;
- b) recommander à l'Assemblée la création d'une nouvelle fiche de tâches pour le PTLP, axée sur l'élaboration de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) relatives aux ADAV.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet
<i>Références :</i>	Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i>

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

1. INTRODUCTION

1.1 Les nouvelles technologies issues des avancées en matière de mobilité urbaine sont étroitement liées aux systèmes nationaux de l'aviation civile, dans lesquels elles commencent à être mises en œuvre.

1.2 Ces innovations ouvrent la voie à de nouveaux scénarios opérationnels, qui mettent en évidence des lacunes réglementaires que les Autorités de l'aviation civile (AAC) doivent combler.

1.3 Face à ces enjeux, chaque État membre commence à mettre en place son propre cadre réglementaire, ce qui risque d'entraîner des divergences notables dans les processus de délivrance de licences du personnel. Une telle fragmentation représente une menace pour l'harmonisation technique promue par les SARP de l'Annexe 1 — *Licences du personnel*.

1.4 À ce stade, les discussions sur les normes relatives à la délivrance de licences du personnel n'ont pas encore débuté au sein du Groupe d'étude sur la mobilité aérienne avancée (Groupe d'étude AAM), et le PTLP de l'OACI attend toujours les contributions de ce dernier.

1.5 Compte tenu de ce contexte réglementaire, il est essentiel de préserver un haut niveau de normalisation et de confiance internationale dans les systèmes nationaux d'octroi de licences, en particulier pour la délivrance de licences et de qualifications aux professionnels exploitant des ADAP.

2. ANALYSE

2.1 Certains fabricants d'ADAP ont entamé leurs processus de certification des aéronefs. Par ailleurs, l'ensemble des bilans de rentabilité actuels prévoient un démarrage de l'exploitation des aéronefs VTOL d'ici 2026.

2.2 Dans cette perspective, certaines AAC se voient contraintes de mettre en place un cadre réglementaire intégrant l'exploitation des ADAP dans leur espace aérien. Toutefois, en raison du niveau élevé d'innovation propre à chaque modèle d'ADAP, il existe un risque important de fragmentation réglementaire entre les États membres, en particulier en ce qui concerne le processus de délivrance de licences du personnel.

2.3 Néanmoins, comme en témoignent les propositions réglementaires publiées par la *Federal Aviation Administration* (FAA) (*Federal Register: Integration of Powered-Lift: Pilot Certification and Operations; Miscellaneous Amendments Related to Rotorcraft and Airplanes*), l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) (*NPA 2022-06*), ou encore le Brésil (<https://www.gov.br/anac/pt-br/acao-a-informacao/participacao-social/consultas-setoriais/consultas/2024/cs-03-2024/CS032024regulatoryproposal.pdf>), différentes approches sont actuellement présentées pour discussion et révision. <https://www.federalregister.gov/documents/2023/06/14/2023-11497/integration-of-powered-lift-pilot-certification-and-operations-miscellaneous-amendments-related-to> <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/notices-of-proposed-amendment/npa-2022-06> <https://www.gov.br/anac/pt-br/acao-a-informacao/participacao-social/consultas-setoriais/consultas/2024/cs-03-2024/CS032024regulatoryproposal.pdf>

2.4 Cette diversité pourrait miner la confiance dans le processus de délivrance de licences de chaque État membre, notamment en ce qui concerne les nouvelles catégories de licences et de qualifications

liées à l'exploitation d'ADAV. En outre, l'absence d'un cadre commun normalisé en matière de réglementation et de procédures pour la délivrance de licences du personnel exploitant d'ADAV risque d'entraver la reconnaissance mutuelle des certifications entre États membres, ce qui augmenterait les coûts et réduirait l'efficacité globale.

3. **CONCLUSION**

3.1 Un cadre réglementaire harmonisé est indispensable au bon fonctionnement du système d'aviation international. Malgré l'avancement des processus de certification des aéronefs et un début des opérations prévu à l'horizon 2026, aucune discussion n'a encore été engagée par l'OACI concernant un cadre et un processus de délivrance de licences du personnel exploitant d'ADAV.

3.2 En l'absence de SARP spécifiques, la confiance actuellement accordée par les États aux processus de délivrance des licences du personnel pourrait être compromise. En outre, les processus de certification des ADAV pourraient en être affectés, ce qui pourrait mettre en péril le respect des échéances prévues pour le lancement des opérations.

— FIN —