



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

INTERFACE HOMME-MACHINE DANS L'EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La technologie peut provoquer de nouveaux risques qui, s'ils ne sont pas dûment atténués, pourraient avoir des conséquences catastrophiques lorsque la technologie de pointe n'est pas comprise ou n'est pas bien gérée.

Par exemple, l'introduction d'un nouveau type ou modèle d'aéronef demeure un défi technologique pour un État qui n'est pas l'État de conception. Ces États ont généralement des connaissances très limitées sur le produit ou les techniques pour en garantir la sécurité d'utilisation sous leur juridiction. Les données d'adéquation opérationnelles (OSD) ou la Sous-Direction de l'administration des services extérieurs (FSB) aident à transmettre la formation obligatoire nécessaire dans l'optique de l'État de conception ; néanmoins, des ambiguïtés ou confusions peuvent surgir lorsque le contenu/niveau de cette formation obligatoire n'est pas adapté au risque rencontré, comme l'attestent des rapports d'enquête sur les accidents.

Des progrès ont été réalisés par les États, mais les suites d'accidents récents montrent qu'il faut en faire davantage.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à charger l'OACI de rationaliser, par le biais d'annexes ou d'orientations, le processus d'importation d'un nouvel aéronef, notamment les rôles et responsabilités entre chacun des États concernés ;
- à charger l'État de conception de continuer à fournir les données essentielles sur la conception afin de déterminer le niveau de sécurité et garantir que la sécurité d'utilisation de l'aéronef est communiquée, sans restriction, en temps voulu, à l'État d'immatriculation/l'État de l'exploitant. La confidentialité et les droits de propriété intellectuelle doivent être garantis mais le principe d'exception ne peut être invoqué pour la divulgation des données essentielles de sécurité ;
- à prier instamment les États de conception d'harmoniser leurs procédures et spécifications de certification à moins que pour des raisons de sécurité il ne soit indispensable de faire autrement.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques — Sécurité, Capacité et efficacité de la navigation aérienne, Sûreté et facilitation
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Néant.

1. INTRODUCTION

1.1 La technologie peut provoquer de nouveaux risques qui, s'ils ne sont pas dûment atténués, pourraient avoir des conséquences catastrophiques.

1.2 L'aviation dépend grandement de la technologie et des êtres humains, et cela continuera pendant des décennies même si les concepts d'intelligence artificielle et d'apprentissage machine se développent dans le secteur aéronautique.

2. ANALYSE

2.1 Comme le personnel aéronautique agit souvent comme dernier recours ou support dans l'exploitation technique des aéronefs, il est vital qu'il soit très polyvalent et comprenne la machine et l'interface qu'il exploite.

2.2 Par exemple, l'introduction d'un nouveau type ou modèle d'aéronef demeure un défi technologique pour un État qui n'est pas l'État de conception. Ces États ont généralement des connaissances très limitées sur le produit ou les techniques pour en garantir la sécurité d'utilisation sous leur juridiction. Les données d'adéquation opérationnelles (OSD) ou la Sous-Direction de l'administration des services extérieurs (FSB) aident à transmettre la formation obligatoire nécessaire dans l'optique de l'État de conception ; néanmoins, des ambiguïtés ou confusions peuvent surgir lorsque le contenu/niveau de cette formation obligatoire n'est pas adapté au risque rencontré, comme l'attestent des rapports d'enquête sur les accidents.

2.3 En conséquence, il est important :

- a) pour les États d'immatriculation et les États des exploitants d'être guidés et en mesure de poser les bonnes questions et d'obtenir les bonnes réponses de la part du constructeur d'équipement d'origine (OEM) et des États de conception afin de s'assurer qu'ils peuvent utiliser l'aéronef ;
- b) pour les exploitants d'aéronefs d'être également guidés lorsqu'un nouveau modèle d'aéronef est introduit dans leur flotte. Lorsque l'aéronef est neuf, ce processus peut être plus simple et plus souple comparé à un aéronef d'occasion pour lequel il peut ne pas être aisé d'obtenir l'appui direct de l'OEM ou de l'État de conception ;
- c) pour les États de conception d'établir une approche très collaborative de validation ou d'acceptation des États afin qu'ils puissent assurer leurs fonctions tout en permettant un flux continu d'informations vers l'État d'immatriculation et les exploitants, en tout temps (comme les données ou documents de certification ou l'état d'avancement d'un rapport sur un événement/des incidents) ;
- d) d'harmoniser les règlements de navigabilité, la base de la certification ; les méthodes et procédures de certification afin de réduire le risque d'une flotte de plusieurs conceptions de type d'aéronefs chez un exploitant et/ou dans un État. Par exemple le même modèle d'aéronef pourrait avoir été introduit dans la flotte d'un opérateur avec une conception de type de la Federal Aviation Administration (FAA) et une conception de type de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).