



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

OPTIMISATION DU SYSTÈME DE DÉLIVRANCE DES LICENCES AU PERSONNEL DE MAINTENANCE DES AÉRONEFS

(Note présentée par la Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail, fondée sur des années de pratique des États membres en matière de licences et de gestion de la formation du personnel de maintenance des aéronefs, en liaison avec l'Annexe 1, les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation* (Doc 9868) et le *Manuel sur la formation et l'évaluation fondées sur la compétence à l'intention du personnel de maintenance d'aéronefs* (Doc 10098), propose d'optimiser le système de délivrance des licences au personnel de maintenance des aéronefs, de manière à faciliter le partage des ressources de formation et la reconnaissance mutuelle des qualifications personnelles.

Les États membres peuvent établir des systèmes de délivrance de licences similaires à l'échelle mondiale pour mettre réellement en œuvre la formation fondée sur la compétence, comme l'exige le Doc 10098.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) charger la Commission de navigation aérienne de réviser les SARP de l'Annexe 1 afin d'optimiser le système de délivrance des licences pour l'adapter à la maintenance des aéronefs ;
- b) charger la Commission de navigation aérienne de confier au Groupe d'experts de la navigabilité le soin d'examiner les sections relatives aux licences et à la formation du personnel de maintenance dans l'Annexe 1 et le Doc 10098, et de rendre le système de licences et de formation du personnel de maintenance plus pragmatique.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Sécurité
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget-programme ordinaire pour 2023-2025.
<i>Références :</i>	Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Doc 9868, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation</i> Doc 10098, <i>Manuel sur la formation et l'évaluation fondées sur la compétence à l'intention du personnel de maintenance d'aéronefs</i> .

¹ Versions anglaise et chinoise fournies par la Chine.

1. INTRODUCTION

1.1 Les exigences de délivrance des licences au personnel de maintenance ont été définies depuis la première édition de l'Annexe 1 publiée en 1948. Cependant, contrairement aux licences du personnel autre que celui de la maintenance (tel que l'équipage de conduite), un système de délivrance de licences similaire à l'échelle mondiale n'a pas été établi pour le personnel de maintenance. Même les catégories et les objectifs des licences pour le personnel de maintenance varient selon les États membres. Parallèlement, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs* exigent de la personne qui signe la fiche de maintenance qu'elle soit titulaire d'une licence conforme à l'Annexe 1, ce qui semble être une norme uniforme, mais présente en fait de nombreuses différences par rapport à celle-ci.

1.2 La situation ci-dessus s'explique par la complexité de la maintenance des aéronefs, notamment :

1.2.1 La maintenance peut concerner des cellules ou des moteurs, ou des systèmes et équipements spécifiques. Elle peut également se résumer à une inspection en escale et au dépannage ou concerner une maintenance complexe en atelier.

1.2.2 L'inspection en escale et le dépannage peuvent être effectués individuellement par le personnel de maintenance, la fiche de maintenance s'assimile alors essentiellement à une fiche technique. Cependant, une maintenance complexe en atelier doit être organisée par un organisme de maintenance, ce qui implique une coopération au sein d'une équipe de maintenance pluridisciplinaire dont les membres jouent des rôles multiples, et la fiche de maintenance s'apparente davantage à un contrôle des responsabilités qu'à une simple fiche technique en raison de la lourdeur de la charge de travail, de la longueur des délais et de la complexité des processus.

1.2.3 Le personnel de maintenance doit posséder un certain niveau de connaissances sur le type spécifique d'aéronef, de moteur, de système ou d'équipement, se reporter aux instructions appropriées de maintien de la navigabilité, et posséder au préalable des connaissances et des compétences de base en maintenance des aéronefs.

1.2.4 Pour la maintenance d'un aéronef, d'un moteur, d'un système ou d'un équipement spécifique, aucune formation ne peut se substituer à la pratique réelle. Toute personne n'ayant aucune expérience de la maintenance, même si elle a obtenu la licence appropriée à la suite d'une formation, ne devrait pas être autorisée par l'organisme de maintenance à exécuter le droit que lui confère sa licence.

1.2.5 Le travail du personnel autre que celui de la maintenance peut présenter certains des aspects visés ci-dessus, mais c'est le travail du personnel de maintenance qui les concentre tous. Il est par conséquent difficile de créer des catégories unifiées de licences du personnel de maintenance qui soient semblables aux catégories utilisées dans d'autres activités.

1.2.6 L'absence de catégories unifiées de licences du personnel de maintenance rend en outre impossible le partage des ressources de formation pour l'obtention des licences et la reconnaissance mutuelle des qualifications personnelles, à la différence des équipages de conduite. Il est entendu qu'il n'existe pratiquement aucun accord bilatéral ou multilatéral sur la reconnaissance mutuelle des licences du personnel de maintenance entre les États membres, ce qui entrave la reconnaissance mondiale des agréments des organismes de maintenance.

2. ANALYSE

2.1 La clé de la résolution des problèmes susmentionnés réside dans une optimisation du système de délivrance des licences adaptée aux caractéristiques de la maintenance des aéronefs.

2.2 *Les Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation* (Doc 9868) et le *Manuel sur la formation et l'évaluation fondées sur la compétence à l'intention du personnel de maintenance d'aéronefs* (Doc 10098), qui reposent en fait sur la licence de base et l'annotation de type d'aéronef (voir l'Appendice A de la présente note de travail pour plus de détails), ont déjà défini le cadre de base des catégories de licences du personnel de maintenance. L'Annexe 1 n'a toutefois pas été amendée en conséquence.

2.3 En outre, l'Annexe 1 stipule qu'à partir du 3 novembre 2022, le personnel d'entretien des aéronefs devra recevoir une formation fondée sur la compétence impartie par des organismes de formation agréés, et indique que le document d'orientation est le Doc 10098. Cependant, le Doc 10098 décrit la formation fondée sur la compétence comme englobant la formation du personnel avec ou sans licence, et précise qu'elle doit être fournie par des organismes de maintenance (voir l'Appendice B de la présente note de travail pour plus de détails) ; l'Annexe 6 et l'Annexe 8 apportent davantage de précisions à cet égard.

2.4 La licence de base susmentionnée et l'annotation de type d'aéronef sont essentiellement destinées à satisfaire aux conditions relatives aux capacités exigées du personnel de maintenance pour approuver la fiche de maintenance des aéronefs, et peuvent être utilisées comme un système universel de délivrance des licences dans tous les États membres. En ce qui concerne la maintenance de composants et non pas de l'aéronef complet, le personnel de maintenance chargé d'approuver les fiches de maintenance peut n'être titulaire que d'une licence de base, voire d'une formation fondée sur la compétence.

2.5 L'administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC) a défini le système de délivrance des licences ci-dessus dans le CCAR-66, qui répartit les licences de base en quatre catégories – aéronef à turbine, aéronef à piston, giravion à turbine et giravion à piston – et exige l'annotation de type d'aéronef pour le personnel qui signe la fiche de maintenance des aéronefs complexes. Le personnel de maintenance chargé de signer la fiche de maintenance du moteur et d'autres composants peut être titulaire de n'importe quelle licence de base. Le personnel de maintenance qui souhaite bénéficier des licences de base et des annotations de type d'aéronef doit être formé par les organismes de formation agréés conformément au CCAR-147.

2.6 Sur la base du système de délivrance des licences ci-dessus, le CCAR-145 exige des organismes de maintenance qu'ils fournissent une formation fondée sur la compétence à tous les membres du personnel de maintenance pour exercer leur emploi et qu'ils établissent un système d'agrément.

3. CONCLUSION

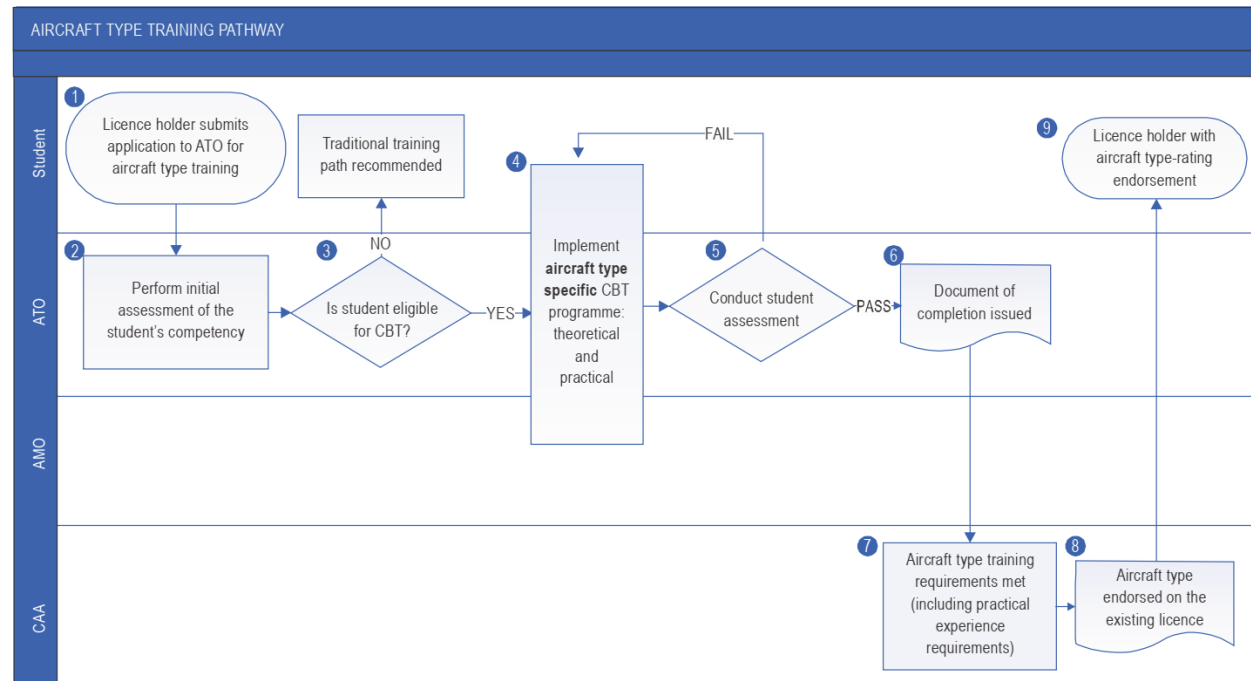
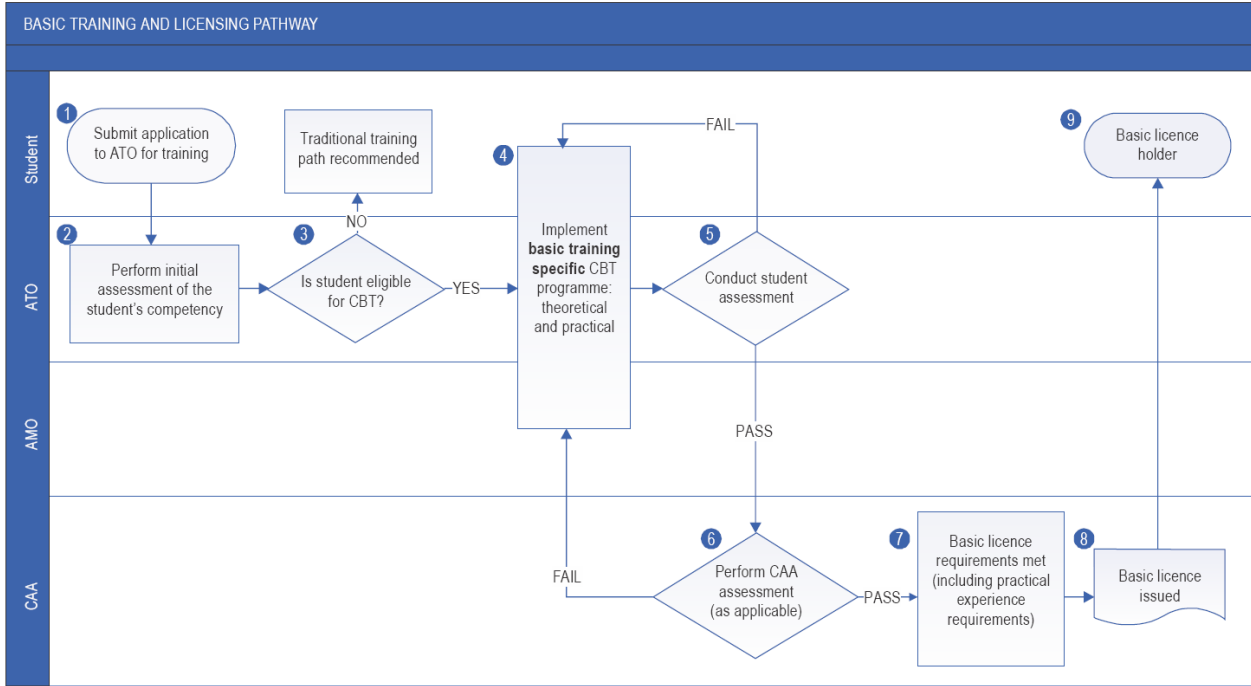
3.1 Ce n'est que si tous les États membres établissent un système de délivrance des licences similaire à l'échelle mondiale que nous pourrions réellement mettre en œuvre la formation fondée sur la compétence, exigée par le document 10098, et faciliter le partage des ressources de formation pour la délivrance de licences et la reconnaissance mutuelle des qualifications du personnel de maintenance.

4. SUITE À DONNER

4.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) charger la Commission de navigation aérienne de réviser les SARP de l'Annexe 1 afin d'optimiser le système de délivrance des licences pour l'adapter à la maintenance des aéronefs ;
 - b) charger la Commission de navigation aérienne de confier au Groupe d'experts de la navigabilité le soin d'examiner les sections relatives aux licences et à la formation du personnel de maintenance dans l'Annexe 1 et le Doc 10098, et de rendre le système de licences et de formation du personnel de maintenance plus pragmatique.
-

APPENDIX A



APPENDIX B

