



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE – 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

MESURES VISANT À RENFORCER LES NORMES/SPÉCIFICATIONS DE FORMATION AU TYPE D'AÉRONEF

(Note présentée par la Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Ce document, basé sur les pratiques des États membres en matière de gestion des qualifications spécifiques aux types, propose un processus de renforcement des normes/spécifications pour la formation au type d'aéronef (y compris la formation des pilotes et du personnel d'entretien), compte tenu des dispositions pertinentes des Annexes 1, 6 et 8.

Il est nécessaire de clarifier le rôle du titulaire du certificat de type (TCH) en tant que source des normes/spécifications de formation au type d'aéronef, et d'établir des systèmes de gestion appropriés

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander à la Commission de la navigation aérienne de modifier l'Annexe 1 afin de définir clairement les normes/spécifications de la formation à la qualification de type, et de renforcer l'obligation pour le titulaire du certificat de type de servir de source de ces normes ;
- b) charger la Commission de la navigation aérienne de modifier l'Annexe 8, afin de clarifier les responsabilités du titulaire du certificat de type en matière d'élaboration et de proposition de normes/spécifications pour la formation au type d'aéronef (y compris la formation des pilotes et du personnel de maintenance).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail porte sur l'objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises avec les ressources disponibles dans le budget-programme ordinaire 2022-2025
<i>Références :</i>	Annexe 8 — <i>Navigabilité des aéronefs</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i>

¹ Versions anglaise et chinoise fournies par la Chine.

1. INTRODUCTION

1.1 Dans la pratique internationale, une approche généralement utilisée par certains États membres consiste à élaborer les exigences de qualification de type des pilotes et les spécifications de formation pour des types d'aéronefs spécifiques conjointement avec le titulaire du certificat de type, comme c'est le cas avec le processus du Flight Standardization Board (FSB) adopté par l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) et l'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC), le processus Operational Suitability Data - Flight Crew Data (OSD-FCD) de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) et le processus du Comité d'évaluation opérationnelle (CEO) de l'Aviation civile de Transports Canada (ACTC) et de l'Agence nationale de l'aviation civile du Brésil (ANAC). Ces processus ne sont toutefois pas mentionnés dans le cadre des documents de l'OACI (ils ne sont que partiellement mentionnés dans le Doc 9379 dans les paragraphes traitant des qualifications par différences).

1.2 Le chapitre 2, § 2.1 de l'Annexe 1 définit les règles générales applicables aux licences et aux qualifications des pilotes, qui, bien qu'elles prévoient l'obligation d'établir des qualifications de type pour certains aéronefs, ne précisent pas les exigences relatives aux normes/spécifications de formation aux qualifications de type. Au lieu de cela, c'est dans l'Annexe 6 que se trouvent les exigences relatives à la formation à la qualification de type et aux contrôles de compétence pour les équipages de conduite. En conséquence, bien que les États membres délivrent généralement les qualifications de type en les faisant figurer sur les licences, les normes/spécifications de la formation à la qualification de type ne sont pas harmonisées. Même les processus susmentionnés du FSB, de l'OSD et du CEO ne sont pas entièrement cohérents en termes de résultats.

1.3 En termes d'impact sur la sécurité des vols, la catégorie et les qualifications des licences de pilote sont la base pour garantir que les pilotes sont compétents pour voler en toute sécurité, mais la qualification de type en particulier peut donner un reflet plus direct de la compétence des pilotes. En particulier pour les aéronefs complexes, la formation basée sur les compétences doit être spécifique au type d'aéronef, mais les différences entre États membres en matière d'exigences et de normes de qualification de type doivent être une préoccupation.

1.4 Des problèmes similaires se retrouvent dans les licences du personnel de maintenance. Seuls quelques États membres ont établi, conjointement avec le titulaire du certificat de type, les exigences pour l'approbation des qualifications de type et des spécifications de formation, comme le processus Operational Suitability Data - Maintenance Crew Data (OSD - MCD) de l'EASA, et le processus Maintenance Review Board (MRB) adopté par la CAAC.

2. ANALYSE

2.1 La clé pour résoudre les problèmes susmentionnés est de renforcer l'exigence selon laquelle le titulaire du certificat de type doit servir de source de normes pour la formation au type d'aéronef (y compris la formation des pilotes et du personnel de maintenance). La raison en est que les titulaires du certificat de type sont les mieux placés et ont le devoir d'élaborer des propositions pour les normes de formation aux types d'aéronefs qu'ils ont fabriqués, comme c'est le cas pour les instructions pour le maintien de la navigabilité (ICA) requises par l'Annexe 8 et le Manuel de navigabilité (Doc 9760).

2.2 Les propositions fournies par le titulaire du certificat de type, une fois adoptées par les autorités nationales de l'aviation civile à la suite du processus d'examen du FSB, de l'OSD ou du CEO en tant que normes et spécifications de formation au type d'aéronef à l'usage des exploitants d'aéronefs,

pourraient également servir de solution à l'incohérence des résultats des processus adoptés par les autorités de l'aviation civile de différents États.

2.3 Pour renforcer l'exigence selon laquelle le titulaire du certificat de type doit servir de source de normes pour la formation au type d'aéronef, le titulaire du certificat de type doit mettre en place une équipe de spécialistes, préciser leurs responsabilités et établir un processus de coopération avec le personnel de développement et de recherche. Il s'agit également d'un maillon faible pour de nombreux titulaires du certificat de type/fabricants, dans le contexte des changements fréquents de conception et de leurs impacts cumulés, notamment sans nouvelle variante, qui ont entraîné des risques accrus pour la sécurité opérationnelle en raison de l'insuffisance de la formation. C'est un problème qu'il ne faut pas négliger.

2.4 Les documents de politique de la CAAC ont spécifié les exigences pertinentes, qui ont été mises en œuvre parmi les titulaires du certificat de type/fabricants d'aéronefs nationaux. La même approche sera également utilisée pour les aéronefs importés, en exigeant notamment des titulaires du certificat de type /fabricants qu'ils mettent en place des systèmes de gestion appropriés.

3. SUGGESTION

3.1 Ce n'est que si tous les États membres peuvent renforcer la responsabilité du titulaire du certificat de type en tant que source de normes pour la formation au type d'aéronef que la spécification mutuelle et normalisée de la formation aux types pourra être présentée.