



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION**

**COMMISSION TECHNIQUE**

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

**RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT DE CONCEPTION CONCERNANT LES  
RENSEIGNEMENTS OBLIGATOIRES RELATIFS AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ  
(MCAI)**

(Note présentée par le Brésil)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Le secteur aéronautique devient, au fil des ans, de plus en plus complexe. Des entreprises multinationales conçoivent et construisent des aéronefs en passant par des chaînes d'approvisionnement qui font intervenir des parties prenantes de plusieurs États, tant et si bien que le produit final relève souvent, indirectement, de multiples législations souveraines. De même, les produits aéronautiques peuvent, dans une certaine mesure, être soumis à des dispositions politiques et économiques susceptibles de soulever de poser problème en termes de sûreté. Compte tenu de la multitude des régimes législatifs qui peuvent influencer sur la documentation technique élaborée par les constructeurs et sur l'assistance technique fournie par ces derniers pour ce qui est du maintien de la navigabilité, et dans la mesure où les parties prenantes sont libres de déterminer les relations commerciales qu'elles souhaitent entretenir, il faut impérativement que chaque État contractant (dès lors qu'il s'agit d'un État de conception ou d'un État d'immatriculation) prenne acte des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité (MCAI) relevant de la responsabilité de l'État de conception, comme le prévoit l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*.

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

- a) apporter son soutien à l'OACI en vue de l'élaboration et de la diffusion, à court terme, d'éléments indicatifs visant à donner aux États contractants davantage de précisions et d'éclaircissements quant à ce qui distingue les MCAI des autres documents émanant des constructeurs ;
- b) apporter son soutien à l'OACI en vue de l'élaboration d'éléments indicatifs détaillés complémentaires à l'Annexe 8 ainsi qu'au *Manuel de navigabilité* (Doc 9760) et autres documents connexes, afin de clarifier ce qui distingue les MCAI des autres documents émanant des constructeurs.

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique de Sécurité.          |
| <i>Incidences financières :</i> | Économies en termes de certification et de réglementation                              |
| <i>Références :</i>             | Annexe 8 — <i>Navigabilité des aéronefs</i><br>Doc 9760, <i>Manuel de navigabilité</i> |

## 1. INTRODUCTION

1.1 Afin de maintenir l'état de navigabilité d'un aéronef, les exploitants et organismes de maintenance s'en remettent aux informations techniques pertinentes élaborées par l'organisme qui a conçu ledit aéronef conformément à la réglementation de l'État de conception. Les États d'immatriculation s'appuient également sur ces informations pour assurer une surveillance efficace de l'état de navigabilité de l'aéronef exploité au regard de leur propre cadre réglementaire.

1.2 Le Chapitre 4 de l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs* définit les normes et pratiques recommandées (SARP) se rapportant aux responsabilités des États de conception pour ce qui concerne les renseignements nécessaires au maintien de la navigabilité et à la sécurité de l'utilisation de l'aéronef. Des garanties d'accès à ces informations doivent être données à l'État d'immatriculation afin que ce dernier puisse satisfaire à ses obligations réglementaires.

## 2. ANALYSE

2.1 Les renseignements nécessaires au maintien de la sécurité d'un aéronef sont généralement fournis directement à son propriétaire par le constructeur, lors de la livraison du produit, comme l'exige la réglementation de l'État de conception. Chacun sait cependant qu'au cours de sa période d'exploitation, l'aéronef peut avoir été amené à connaître des situations dangereuses susceptibles de nécessiter des mesures supplémentaires, non prévues dans la documentation technique initiale relative à cet aéronef.

2.2 Ces mesures supplémentaires prises par l'État de conception prennent souvent la forme de consignes de navigabilité (AD) qu'il faut impérativement respecter pour maintenir l'état de navigabilité d'un aéronef. L'Annexe 8 traite de ce sujet au point 4.2 du chapitre 4 « Responsabilités des États contractants en ce qui concerne le maintien de la navigabilité » et indique au point 4.2.1.1 a) quels sont les « Renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité (MCAI) », à savoir :

*« ... tous les renseignements d'application générale qu'il [l'État de conception] estime nécessaires au maintien de la navigabilité et à la sécurité de l'utilisation de l'aéronef, y compris ses moteurs et, le cas échéant, ses hélices ... »*

2.3 Outre les MCAI élaborés par les États de conception, les exploitants et les États d'immatriculation s'appuient, pour exécuter les tâches relatives à la maintenance d'un aéronef, sur d'autres documents techniques émanant de l'organisme de conception de l'aéronef, tels que des manuels, ou encore des bulletins de service. Bien qu'une partie de ces documents n'indique pas quels sont les MCAI, les États d'immatriculation choisissent souvent, dans la plupart des modèles de réglementation, de considérer que ces documents devront être impérativement appliqués, en fixant des exigences qui vont au-delà des limites posées par le Chapitre 4 de l'Annexe 8 et auxquelles, partant, ne s'imposent pas nécessairement les obligations de l'État de conception.

2.4 Il importe de comprendre qu'au regard de l'Annexe 8, l'État de conception est tenu de fournir aux États d'immatriculation de l'aéronef tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de sa navigabilité. Cela étant, il faut également savoir que les autres informations techniques publiées par les constructeurs n'entrent pas dans le champ d'application des obligations de l'État de conception au titre du Chapitre 4 de l'Annexe 8 et de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago, Doc 7300).

2.5 Compte tenu de l'interdépendance mondiale des éléments de la chaîne de conception/production dans le secteur aéronautique, ces documents sont généralement soumis à de multiples législations nationales et résultent par conséquent de divers scénarios politiques et économiques dans lesquels les définitions établies par l'État de conception n'ont pas leur place. Ces documents sont donc uniquement mis à disposition des exploitants et autres intéressés dans le cadre d'accords commerciaux et contractuels, sans nécessairement engager la responsabilité de l'État de conception.

2.6 Tous les États contractants de la Convention de Chicago se doivent en la matière d'avoir une compréhension et des attentes communes quant aux renseignements qui composent les MCAI au regard de l'Annexe 8, ainsi qu'une bonne connaissance de ce qui distingue ces éléments d'information d'autres documents diffusés par les constructeurs.

### 3. CONCLUSION

3.1 Les exploitants et organismes de maintenance des aéronefs s'appuient sur plusieurs documents techniques pour faire face aux besoins liés à l'exploitation ou à la maintenance des aéronefs tout au long de leur cycle de vie. Les renseignements techniques en question (MCAI) ne doivent pas tous être publiés par les États de conception, mais peuvent être utiles pour l'exploitation des aéronefs, voire être repris par la réglementation des États d'immatriculation.

3.2 Compte tenu de l'existence de documents, autres que des MCAI, publiés par les constructeurs, l'Assemblée est invitée à :

- a) apporter son soutien à l'OACI en vue de l'élaboration et de la diffusion, à court terme, d'éléments indicatifs visant à donner aux États contractants davantage de précisions et d'éclaircissements quant à ce qui distingue les MCAI d'autres documents émanant des constructeurs ;
- b) apporter son soutien à l'OACI en vue de l'élaboration d'éléments indicatifs détaillés complémentaires à l'Annexe 8 ainsi qu'au Manuel de navigabilité (Doc 9760) et autres documents connexes, afin de clarifier ce qui distingue les MCAI d'autres documents émanant des constructeurs.