



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 38 : Autres questions à examiner par la Commission technique

MISE EN ŒUVRE DE RÉGLEMENTATIONS BASÉES SUR LES ORIENTATIONS DU DOC 9625

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les exploitants de simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) font l'objet de nombreux audits de la part de différentes autorités de l'aviation civile (CAA). Le défaut de reconnaître les audits de FSTD réalisés par les États où ils sont exploités a entraîné des millions de dollars de coûts pour les compagnies aériennes et réduit considérablement le nombre de FSTD disponibles.

En juillet 2009, l'OACI a publié le *Manuel des critères de qualification des simulateurs de vol, Volume I – Avions* (Doc 9625, 3^e édition), pour donner aux autorités de l'aviation civile de tous les États contractants le moyen d'accepter les résultats d'audit déjà publiés par un État qui a réalisé un audit initial ou récurrent du FSTD.

À ce jour, la mise en œuvre de systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD fondés sur le Doc 9625 est très limitée, de sorte que l'on continue à effectuer des évaluations de FSTD répétitives.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à examiner et à adopter la résolution présentée en annexe.

| | |
|---------------------------------|---|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A – Sécurité. |
| <i>Incidences financières :</i> | La mise sur pied de systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD fondés sur les orientations du Doc 9625 peut être soutenue par le Consortium international pour la formation des pilotes qui réunit l'IATA, l'OACI, l'IFALPA et la Royal Aeronautical Society (RAeS). |
| <i>Références :</i> | Doc 9625, <i>Manuel des critères de qualification des simulateurs de vol, Volume I – Avions</i> (3 ^e édition) et <i>Volume II – Hélicoptères</i> (1 ^{re} édition) |

¹ Versions linguistiques fournies par l'IATA.

1. INTRODUCTION

1.1 Actuellement, chaque simulateur d'entraînement au vol (FSTD) utilisé pour la formation, les tests et la vérification des équipages de vol doit être certifié par les autorités de l'aviation civile qui ont compétence sur l'utilisateur du FSTD. Ces évaluations répétitives ajoutent aux coûts et au fardeau administratif des autorités de l'aviation civile (CAA) et des exploitants de FSTD, sans améliorer la fidélité des FSTD. Elles causent aussi la perte d'occasions d'affaires et empêchent l'utilisation optimale de la capacité des FSTD à l'échelle mondiale.

1.2 En suivant les orientations contenues dans le Doc 9625, chaque CAA peut appliquer des critères communs, améliorant ainsi la réciprocité des qualifications tout en permettant l'inclusion d'exigences administratives particulières de la part des États.

1.3 Le Consortium international pour la formation des pilotes (IPTC) s'est donné pour objectif, dans l'intérêt de l'aviation mondiale, d'améliorer la sécurité, la qualité et l'efficacité de l'aviation commerciale en développant une entente internationale sur un ensemble commun de normes et de processus pour la formation, l'instruction et l'évaluation des pilotes, qui pourraient devenir des dispositions de l'OACI.

1.4 L'IPTC est une initiative de l'OACI, de l'IATA, de l'IFALPA et de la Royal Aeronautical Society qui vise à rendre les FSTD plus accessibles, de façon à soutenir la croissance de l'industrie et à améliorer les pratiques de formation. En 2012, l'IATA a réalisé une analyse des coûts annuels assumés pour les compagnies aériennes et l'industrie pour les évaluations multiples de FSTD par les CAA. Les données recueillies couvraient 1 274 simulateurs de vol actuellement en exploitation dans 64 des 191 États membres, et les coûts directs pour l'industrie de la formation en aviation ont été évalués à 32 milliards \$ US par année. Ce chiffre n'incluait pas les coûts associés aux pertes de débouchés et les frais de main-d'œuvre des CAA.

1.5 Bien que certains principes de reconnaissance aient été instaurés dans quelques États, les centres de formation commerciaux rapportent encore des cas dans lesquels certains de leurs simulateurs complets de vol (FFS) subissent de cinq à onze qualifications, en plus de la qualification du pays où le simulateur est installé.

2. ACTIVITÉS SOUTENANT LA MISE EN ŒUVRE DU DOC 9625 DANS LES RÉGLEMENTATIONS DES ÉTATS

2.1 La première édition du Volume II du Doc 9625 – *Hélicoptères* a été publiée en décembre 2012 et nécessitera également un effort de mise en œuvre concerté.

2.2 Pour promouvoir cet effort, l'OACI a publié le 6 mai 2013 une lettre aux États intitulée « Mise en œuvre des orientations du *Manuel des critères de qualification des simulateurs de vol* (Doc 9625), Volume I – *Avions* et II – *Hélicoptères* ».

2.3 Le Doc 9625 sera mis à jour régulièrement grâce aux efforts conjoints de l'OACI, de la RAeS et de l'IATA, et un amendement du Volume I doit être publié au début de 2014.

2.4 Dans le cadre de leur champ de travail sur les dispositifs de formation, les quatre partenaires de l'IPTC (OACI, IATA, IFALPA et RAeS) vont continuer de promouvoir la mise en œuvre

mondiale de systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD conformément aux orientations contenues dans le Doc 9625.

3. CONCLUSIONS

3.1 Le Volume I (3^e édition) et le Volume II (1^{re} édition) du Doc 9625 contiennent, pour tous les FSTD, des critères de qualification acceptés mondialement et pouvant servir de base pour la reconnaissance.

3.2 L'utilisation des orientations du Doc 9625 pour la mise sur pied des systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD demeure une condition préalable à la reconnaissance à l'échelle mondiale, mais les progrès dans l'établissement de tels systèmes ont été très lents au sein des États.

APPENDICE

PROJET DE RÉSOLUTION POUR ADOPTION PAR LA 38^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

Résolution 38/XX : Reconnaissance de l'approbation des simulateurs d'entraînement au vol (FSTD)

Attendu que l'OACI a publié le Doc 9625, *Critères de qualification des simulateurs de vol, Volume I – Avions* (3^e édition) et *Volume II – Hélicoptères* (1^{re} édition) pour donner aux autorités d'autres États le moyen d'accepter, sans évaluation répétitive, la qualification accordée par l'État qui réalise les évaluations initiale et récurrentes d'un simulateur de vol (FSTD),

Reconnaissant que malgré l'existence d'un mécanisme d'harmonisation accepté à l'échelle internationale et contenu dans le DOC 9625, l'absence de reconnaissance des qualifications de FSTD favorise les évaluations multiples et entraîne des coûts élevés pour les États et l'industrie,

Reconnaissant la lenteur des progrès en vue de la mise en œuvre de systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD conformes aux orientations du Doc 9625,

L'Assemblée :

1. *Prie instamment* les États contractants d'établir des systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD selon les orientations du Doc 9625 ;
2. *Charge* le Conseil de maintenir son soutien aux États contractants dans leurs efforts de mettre sur pied des systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD ; et
3. *Prie instamment* les États contractants de se porter assistance mutuelle en vue de l'établissement de systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD.