



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ B

- Point 7 : Risques de sécurité opérationnelle**
7.3 : Autres questions relatives à la mise en œuvre

**RAPPORT D'ÉVALUATION DES INCIDENCES
DE LA SUSPENSION DE SERVICES LIÉS À LA SÉCURITÉ ET À LA SÛRETÉ**

(Note présentée par la République populaire démocratique de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent rapport contient une analyse des incidences, qui examine les aspects liés à la sécurité et à l'exploitation de l'aviation pour chaque élément relevé par suite de la suspension des services ci-après : SITA, SADIS, Jeppesen, Collins (avionique).

Le présent rapport décrit les problèmes concernés, les incidences sur la sécurité et les mesures actuellement mises en œuvre en l'absence des services.

1. INTRODUCTION

1.1 Restriction de service : SADIS

1.1.1 Dans les Régions Asie et Pacifique (APAC), les centres mondiaux de prévisions de zone (CMPZ) de Londres et de Washington ont été désignés pour assurer l'exploitation du système de diffusion par satellite du service fixe aéronautique, du service sécurisé de diffusion de données pour l'aviation (SADIS) et du service de fichiers Internet du SMPZ (SADIS 2G, FTP sécurisé et WIFS).

1.1.2 Le Royaume-Uni (qui est l'État fournisseur du SADIS) a cessé d'offrir le système de diffusion par satellite pour les informations relatives à la navigation aérienne, connu auparavant sous le nom de SADIS 2G, à 1200UTC le 31 juillet 2016. De plus, le Royaume Uni, en concertation avec l'OACI, a demandé aux usagers de l'APAC de migrer vers le système de diffusion basé sur Internet, connu sous le nom de SADIS FTP sécurisé.

1.1.3 La RPD de Corée était un État utilisateur du système de diffusion par satellite de renseignements météorologiques (MET) relatifs à la navigation aérienne, anciennement connu sous le nom de SADIS 2G, qui était fourni par le Royaume-Uni.

1.1.4 La RPD de Corée a communiqué à maintes reprises avec le fournisseur du SADIS au Royaume-Uni afin d'obtenir les informations nécessaires du SADIS FTP sécurisé. Malheureusement, la RPD de Corée a été informée en septembre 2017 que le fournisseur du SADIS ne pouvait pas lui offrir le service en raison des sanctions adoptées contre la RPD de Corée.

1.2 **Restriction de service : SITA**

1.2.1 En janvier 2017, la SITA a soudainement interrompu le service du système de gestion des passagers (PSS) d'Air Koryo qui était en place depuis plusieurs années en vertu d'un accord entre Air Koryo et la SITA.

1.2.2 En raison des mesures prises par la SITA, Air Koryo est actuellement incapable de respecter les normes réglementaires internationales, y compris celles touchant le système de contrôle des départs (SCD) et le système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV).

1.2.3 La perte du système de la SITA a été validée par une enquête sur le terrain effectuée par l'Autorité générale de l'aviation civile (GACA) de la RPD de Corée le 26 janvier 2017.

1.3 **Restriction de service : Jeppesen**

1.3.1 Jeppesen est reconnue pour offrir les produits et services les plus avancés et de la plus haute qualité qui soit dans le secteur aérien.

1.3.2 Les données sur la navigation aérienne fournies par Jeppesen servent à informer les abonnés commerciaux NavData, les entreprises d'équipements d'avionique et les fournisseurs de services aéronautiques.

1.3.3 Le manuel Jeppesen a été élaboré pour répondre au besoin d'une publication offrant des informations à jour, sous une forme condensée, lesquelles sont nécessaires à la navigation aérienne moderne dans des conditions de vol à vue et aux instruments. Les informations figurant sur les cartes Jeppesen protégées par copyright sont offertes de sources indépendantes dans des publications produites par les autorités compétentes concernées.

1.3.4 Elles sont destinées à l'usage de pilotes expérimentés titulaires d'une qualification de vol aux instruments, qui doivent parfaitement maîtriser la navigation aux instruments des aéronefs. Les cartes Jeppesen représentent les procédures de vol, telles qu'elles sont conçues, testées en vol et prescrites par les autorités gouvernementales, sous une forme graphique qui est d'utilisation pratique pour les pilotes compétents détenteurs d'une qualification de vol aux instruments.

1.3.5 En outre, ces cartes, y compris leurs révisions, contiennent un vaste éventail d'informations obtenues par Jeppesen de plusieurs sources externes et qui sont utiles aux pilotes.

1.3.6 En novembre 2017, la RPD de Corée a reçu une lettre informant Air Koryo de la cessation de tous les services fournis par Jeppesen.

2. ANALYSE DES INCIDENCES

2.1 Suspension de service : SADIS

2.1.1 Incidences sur la sécurité

2.1.1.1 Les informations ci-après ne sont plus offertes aux fournisseurs de services en RPD de Corée.

- Prévisions mondiales aux points de grille portant sur :
 - le vent en altitude ;
 - la température et l'humidité en altitude ;
 - l'altitude géopotentielle des niveaux de vol ;
 - le niveau de vol et la température de la tropopause ;
 - la direction, la vitesse et le niveau de vol du vent maximal ;
 - les cumulonimbus ;
 - le givrage ;
 - la turbulence ;
- Prévisions mondiales sur phénomènes météorologiques significatifs (SIGWX).

2.1.1.2 Les cartes sur la température en altitude SIGWX nécessaires à la préparation des vols ne sont plus fournies aux équipages de conduite de la RPD de Corée.

2.1.2 Incidences sur le respect de la réglementation

2.1.2.1 Les normes et pratiques recommandées (SARP) adoptées par l'OACI ne peuvent pas être mises en œuvre.

2.1.2.2 L'Annexe 3 de l'OACI — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale* stipule ce qui suit :

3.1 Objectif du système mondial de prévisions de zone

Le système mondial de prévisions de zone (SMPZ) aura pour objectif de fournir aux administrations météorologiques et aux autres usagers des prévisions météorologiques aéronautiques en route mondiales sous forme numérique. Cet objectif sera réalisé grâce à un système mondial complet, intégré et dans la mesure du possible uniforme, de manière efficace du point de vue des coûts, en tirant pleinement parti de l'évolution technologique.

3.2 Centres mondiaux de prévisions de zone

Un État contractant qui a accepté l'obligation de mettre en œuvre un centre mondial de prévisions de zone (CMPZ) dans le cadre du SMPZ prendra les dispositions nécessaires pour que ce centre :

Conclusion de la 19^e réunion du Sous-groupe, APAC

Conclusion 19/5 – Préparation des États utilisateurs du SADIS et des utilisateurs du SADIS à la mise hors service du SADIS 2G :

Que l'OACI soit invitée à prier les utilisateurs et les États utilisateurs du SADIS à confirmer la nature de leur service SADIS, et lorsque c'est nécessaire, à se préparer en vue de la mise hors service du SADIS 2G. Dans le cas des utilisateurs qui n'utilisent pas encore le service FTP sécurisé, ou qui n'ont pas encore obtenu de comptes pour ce service, il est fortement recommandé qu'ils prennent des mesures en vue de migrer vers le service SADIS FTP sécurisé dès que possible.

2.1.3 *Incidences sur l'efficacité*

2.1.3.1 Le recours à une autre source que le SADIS s'avère très peu efficace, car l'OACI exige que les prévisions soient fournies par les deux CMPZ (Londres et Washington) et utilisées pour l'exploitation des vols.

2.1.4 *Incidences financières*

2.1.4.1 L'achat des renseignements météorologiques nécessaires au maintien de la régularité de l'exploitation aérienne auprès d'autres fournisseurs de services mondiaux coûte extrêmement cher.

2.2 **Suspension de service : SITA**

2.2.1 *Incidences sur l'efficacité*

2.2.1.1 Les exploitants d'avions offrant des services de transport aérien international ne peuvent pas participer aux systèmes électroniques d'échange de données pour assurer l'efficacité de l'acheminement des passagers aux aéroports internationaux, à savoir les systèmes ci-après :

- réservation SITA [API, dossier passager (PNR), transit et correspondance] ;
- tarif aérien SITA ;
- opérations de billetterie SITA (billets papier ou électroniques) ;
- gestion des départs SITA (enregistrement, calcul de masse et de centrage, planification de charge automatique, impression des étiquettes de bagages et des cartes d'embarquement, génération de messages opérationnels, dossiers de vol, rapports opérationnels) ;
- données sur les mouvements d'aéronefs (décollage/atterrissage).

2.2.2 *Incidences sur le respect de la réglementation*

2.2.2.1 Les SARP sur la sécurité et la sûreté des passagers adoptées par les institutions internationales des Nations Unies, comme l'OACI, ne peuvent pas être mises en œuvre.

Résolution de la 39^e Assemblée de l'OACI

... ..

A39-20 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation

APPENDICE D

Systèmes d'échange de données sur les passagers

L'Assemblée :

- *Prie instamment les États membres d'engager les exploitants d'aéronefs offrant des services de transport aérien international à participer aux systèmes électroniques d'échange de données en fournissant des renseignements préalables concernant les voyageurs afin d'acheminer avec le maximum d'efficacité les passagers aux aéroports internationaux ;*
- *Prie instamment les États membres de s'assurer que, dans l'utilisation des systèmes électroniques d'échange de données, leurs exigences en matière de données sur les passagers soient conformes aux normes internationales adoptées à cet effet par les institutions compétentes du système des Nations Unies, et d'assurer la sécurité de ces données ;*

2.2.3 *Incidences financières*

2.2.3.1 Les coûts associés à l'élaboration et l'utilisation d'autres logiciels compatibles avec les systèmes SITA pour les vols internationaux sont extrêmement élevés.

2.2.4 *Incidences sur la sûreté*

2.2.4.1 Il est impossible de maintenir à un niveau élevé la sûreté de l'acheminement international des passagers et la sécurité de l'exploitation aérienne.

2.3 **Suspension de service : Jeppesen**

2.3.1 *Incidences sur la sécurité*

2.3.1.1 La sécurité des vols ne peut pas être assurée, car les équipages de conduite ne disposent pas, au moment de la préparation des vols, du manuel de voie aérienne et des cartes en route qui sont indispensables à la sécurité des opérations aériennes.

2.3.2 *Incidences financières*

2.3.2.1 L'achat, auprès de différentes sources de chaque État, des cartes et des informations de vol nécessaires concernant les aéroports et les routes prévus engendre des coûts extrêmement élevés pour le fournisseur de services.

3. **PRATIQUE ACTUELLE**

3.1 **Restriction de service : SITA :**

3.1.1 Pour maintenir les services de ligne, les informations concernant les passagers qui sont nécessaires à l'exploitation des vols sont obtenues manuellement auprès de chaque compagnie aérienne.

3.2 **Restriction de service : SADIS :**

3.2.1 Les informations météorologiques en route et les cartes correspondantes sont achetées par le centre de service météorologique local et utilisées pour l'exploitation actuelle des vols.

3.3 **Restriction de service : Jeppesen :**

3.3.1 Les publications d'information aéronautique (AIP) pertinentes de chaque État sont utilisées pour la préparation des vols.

4. **CONCLUSION**

Notant que :

La GACA de la RPD de Corée a déjà indiqué au cours d'une réunion récente tenue avec l'OACI que les résultats de l'audit effectué dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité - Méthode de surveillance continue (USOAP CMA) de l'OACI pourraient être défavorables à l'égard de la GACA en ce qui concerne certains des services suspendus. Il a cependant été noté que le rétablissement de ces services est indépendant de la volonté de la GACA.

4.1 La GACA de la RPD de Corée veut prendre toutes les mesures appropriées nécessaires pour le rétablissement des services suspendus.

4.2 Les fournisseurs [SITA, SADIS, Jeppesen, Collins (avionique)] qui ont suspendu des services liés à la sécurité et à la sûreté sont instamment priés de prendre des mesures dès que possible pour rétablir les services suspendus, compte tenu des incidences que cette suspension a sur l'efficacité de l'exploitation des vols internationaux et la sûreté et sécurité de l'aviation. Il convient de noter que, malgré le fait que les États des fournisseurs de services concernés sont tenus de respecter les exigences et les obligations des États contractants à la Convention de Chicago, les services en question ont été retirés du fait de politiques internes dans chaque État concerné et non par l'OACI.

4.3 L'OACI est invitée à jouer un rôle dans la résolution des difficultés rencontrées par un État contractant en matière de sécurité et d'efficacité des opérations aériennes afin d'assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation internationale. Il ne peut être toléré qu'un État en offrant un service OACI obligatoire refuse de manière sélective de fournir ce service sur la base d'une loi interne en violation de la Convention de Chicago.

— FIN —