



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 3 : Renforcement du système mondial de navigation aérienne

3.5 : Autres questions relatives à l'ATM

CERTIFICATION DES FOURNISSEURS DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des processus introduits par les Émirats arabes unis pour la mise en œuvre de la certification des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP). Elle propose une révision des dispositions de l'OACI afin de recommander la certification des fournisseurs de services de navigation aérienne accompagnée des éléments indicatifs appropriés.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la recommandation figurant au paragraphe 3.2.

1. INTRODUCTION

1.1 Aux termes de l'article 28 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), les États contractants doivent fournir sur leur territoire, des aéroports et des services de navigation aérienne (ANS), conformément aux normes établies en vertu de la Convention et de ses Annexes. La certification des aéroports est clairement exigée par l'Annexe 14 — *Aéroports* et le *Manuel sur la certification des aéroports* (Doc 9774) fournit suffisamment d'orientations sur la question. Toutefois, la certification des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) n'est pas clairement prescrite, et peu d'orientations sur la question sont fournies aux États pour leur permettre de mettre en œuvre un programme de certification, s'ils le souhaitent.

2. ANALYSE

2.1 Durant les premières décennies de l'aviation, la fourniture des services de navigation aérienne était relativement limitée et, le plus souvent, les services étaient basiques et fournis par l'État, généralement par l'Autorité de l'aviation civile. Avec les progrès de l'aviation, la demande de services de navigation aérienne a augmenté proportionnellement à la technologie et à la croissance du secteur. Tant qu'ils sont fonctionnels, les services de navigation aérienne sont une composante généralement invisible d'un système de l'aviation sûr et efficace, et c'est sans doute la raison pour laquelle ils font généralement

l'objet d'une supervision et d'une surveillance moins rigoureuses que les exploitants d'aéronefs ou d'aérodromes.

2.2 Au cours des dernières décennies, on a noté une tendance mondiale à séparer la fourniture de services de l'organisme de réglementation afin d'assurer une supervision efficace. Toutefois, les mécanismes de supervision en place sont variés et, dans certains cas, ils sont moins efficaces qu'on le souhaite.

2.3 Suite à la séparation du fournisseur de services de l'organisme de réglementation, diverses entités ont vu le jour, des sociétés d'État aux entreprises à capitaux entièrement privés. Certes, la propriété ou la gestion des services de navigation aérienne peut être déléguée à d'autres entités. Mais, quelles que soient les modalités de cette délégation, la responsabilité globale du respect des normes de la Convention incombe toujours à l'État.

2.4 Les audits de la supervision assurée par les États montrent que ceux qui ont mis en œuvre des programmes de certification des ANSP affichent de meilleurs taux de conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et que grâce à l'introduction d'un tel programme, il est possible de tirer des avantages directs pour la sécurité.

2.5 Aux Émirats arabes unis, les services ANSP d'approche et de tour sont confiés à des organismes autres que l'État, tandis que les services ANSP en route relèvent toujours de la compétence de la General Civil Aviation Authority, organisme public. Le fait que l'État et les services ANSP en route relèvent d'un même cadre organisationnel permet une gestion efficace grâce à une définition claire des rôles de l'organisme de réglementation et de l'ANSP. Une supervision réglementaire rigoureuse et cohérente, appuyée par l'introduction des exigences réglementaires en matière de certification des ANSP, est un des facteurs essentiels de la réussite et de la maturité des ANSP des Émirats arabes unis.

2.6 En 2010, la General Civil Aviation Authority (GCAA) a publié un règlement fixant les conditions de certification des ANSP dans chaque discipline : services de la circulation aérienne (ATS), communications, navigation et surveillance (CNS), gestion de l'information aéronautique (AIM), et services météorologiques (MET). La supervision de la certification est gérée par chaque discipline dans une approche axée sur l'élaboration et l'application de mesures pour faire pression sur toute discipline des ANSP dans laquelle des carences, problèmes ou situations de non-conformité aux règlements sont relevés, en particulier en ce qui concerne le système de gestion de la sécurité (SGS), et le système de gestion de la qualité (SGQ).

2.7 Le fait d'exiger de tous les fournisseurs de services de navigation aérienne de disposer d'un certificat valide renforce l'obligation intégrée dans la loi régissant l'aviation civile aux Émirats arabes unis et au titre de laquelle tout fournisseur de services à l'aviation doit détenir une licence délivrée par la GCAA. Le certificat délivré aux fournisseurs des ANSP est un outil indispensable pour l'enregistrement et la gestion de leur conformité à la réglementation en matière d'aviation civile.

2.8 Le degré élevé de conformité des ANSP à la réglementation au cours de la dernière décennie est une preuve irréfutable de l'efficacité de ce processus de certification.

2.9 Les Émirats arabes unis ont récemment apporté une amélioration supplémentaire à la réglementation en imposant à tout ANSP auquel la fourniture des ANS est sous-traitée l'obligation de se faire délivrer un certificat valide. Même s'il a été établi que l'introduction de cette exigence améliore la conformité des ANSP à la réglementation, il existe des situations où un organisme sous-traitant peut ne pas, de manière indirecte, être totalement conforme aux exigences réglementaires. L'obligation faite

aux ANSP sous-traitants de se faire certifier renforce davantage la capacité de l'État à assurer efficacement la conformité à la réglementation.

3. CONCLUSION

3.1 La certification des ANSP, notamment tous les ANSP sous-traitants qui fournissent de tels services, devrait être introduite dans l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, et soutenue par des éléments indicatifs relatifs à la mise en œuvre de processus efficaces de certification des ANSP.

3.2 À la lumière de ce qui précède, la Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 5.1/xx –

La Conférence est invitée à :

- a) prendre acte du contenu de la présente note ;
- b) demander à l'OACI d'introduire, selon qu'il conviendra, des éléments indicatifs et des dispositions recommandant la certification des fournisseurs de services de navigation aérienne.

— FIN —