Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

AN-Conf/13-WP/137[1]
13/9/18

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 4 : Mise en œuvre du système mondial de navigation aérienne et rôle des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)
4.3 : Mise en œuvre d'ASBU pour améliorer les performances

CONTRIBUTION À LA MESURE OBJECTIVE DES AVANTAGES OPÉRATIONNELS DU SYSTÈME DE L'AVIATION APPORTÉS PAR LE PRESTATAIRE DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE ET L'EXPLOITANT D'AÉRODROME

(Note présentée par la Colombie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750, GANP), le Plan régional de navigation aérienne (RANP) et le Plan national de navigation aérienne (NANP) sont des outils de planification qui permettent de garantir la satisfaction d'exigences croissantes par le système de l'aviation civile, dans des conditions de sécurité et dans le cadre d'une vision commune à long terme. Les mises à niveau par blocs du système de l'aviation **(**ASBU) constituent une approche progressive qui aide les États à procéder à des améliorations opérationnelles en fonction de leurs besoins particuliers, d'une manière évolutive, flexible et non fondée sur la recherche d'une « solution unique ».

Pour déterminer les écarts en se fondant sur la demande prévue, et donc appliquer vigoureusement le cadre de l'ASBU du GANP, il faut répondre à des questions comme celles ci-après : quelle est la capacité offerte aujourd'hui ou quel est le niveau de service offert par rapport à celui qui est attendu ?

Un instrument permettant de répondre à ces questions est le processus de gestion de la maintenance qu'utilise l'exploitant ou l'organisme de maintenance de l'aéronef et qui s'applique aussi au prestataire de services de navigation aérienne (ANSP) et à l'exploitant d'aérodrome ayant des conditions identiques en matière d'exigences. En d'autres termes, il s'agit d'un processus de gestion de la maintenance des ANSP et des exploitants d'aérodrome pour la fourniture de services de navigation aérienne reposant sur l'organisation, les compétences du personnel, les documents techniques, les installations, les outils et les dossiers.

Grâce à ce processus de gestion, il est possible de suivre les niveaux de service actuellement offerts et les spécifications de performance, au moyen d'indicateurs clés de performance dans différents secteurs clés

[1] Version espagnole fournie par la Colombie.

de performance comme les suivants : sécurité, capacité utilisée, environnement ou efficacité, disponibilité, couverture, exactitude ou intégrité. Il s'agit d'un moyen objectif de prendre des décisions concernant la nature des améliorations opérationnelles à opérer et des technologies connexes à utiliser, ainsi que le moment, le lieu et le mode d'intervention, conformément au cadre de l'ASBU du GANP.

Ce processus conclut le cycle de planification (plans) consistant à prendre des dispositions (relativement aux niveaux de service), à procéder à la vérification (mesure, suivi, analyse des indicateurs) et à agir (réalisation d'améliorations basée sur les informations) en matière de prestation des services aéroportuaires et de navigation, ce qui garantit une amélioration continue.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Le Plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750, GANP), le Plan régional de navigation aérienne (RANP) et le Plan national de navigation aérienne (NANP) visent des transformations « judicieuses » prévues en fonction des besoins opérationnels. À cet égard, les décisions doivent être prises sur la base de l'analyse de mesures objectives.

1.2 Il est donc nécessaire de déterminer le niveau de service offert aujourd'hui et à l'avenir, afin d'établir l'écart par rapport à la demande (attente opérationnelle) des utilisateurs du système de l'aviation et au service fourni. Cela servira à planifier avec assurance, par le biais du NANP, les améliorations opérationnelles du cadre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). À cet effet, il convient de répondre à des questions telles que les suivantes : quelle est la capacité offerte actuellement, quel est le besoin opérationnel aujourd'hui et dans 10 ou 20 ans, et quel est le niveau de service offert ? Cette analyse fournira les informations nécessaires pour déterminer le secteur où des avancées seront nécessaires dans chaque fil (domaine du système de navigation aérienne) à l'intérieur des blocs (0, 1, 2, 3) ASBU du GANP.

1.3 Le *Manuel sur les performances globales du système de navigation aérienne* (Doc 9883) propose des indicateurs pour 11 secteurs clés de performance : accès et traitement équitable, capacité, efficacité [des vols], environnement [impact], sécurité, rapport coût-efficacité, flexibilité, interopérabilité mondiale, participation de la communauté ATM (gestion du trafic aérien), prévisibilité et sûreté. Les gains opérationnels qui répondent aux attentes des utilisateurs du système aéronautique sont classés entre ces 11 secteurs.

2. ANALYSE

2.1 En revanche, le processus de gestion de la maintenance utilisé tant pour la conception que pour l'exploitation des aéronefs est un instrument qui s'est avéré efficace pour atténuer les risques de sécurité. L'exploitation d'aéronef est soumise à un processus rigoureux qui comprend des éléments comme l'organisation, les compétences du personnel (éducation, formation), les documents techniques (programme de maintenance, manuels, processus, procédures), les installations, les outils et les dossiers.

2.2 Il est donc opportun que l'ANSP et l'exploitant d'aérodrome gèrent la prestation de services relevant de leur responsabilité en utilisant des mêmes exigences identiques à celles d'un processus de gestion de la maintenance, car elles contribuent de manière égale au maintien des niveaux de

sécurité, surtout quand dans la plupart des cas, elles sont traitées comme la dernière ressource disponible après une panne en vol.

2.3 Dans le contexte global du système de l'aviation, chaque sous-système participe à travers le niveau de service fourni, ce qui, associé à une équation basée sur les variables requises, peut permettre de déterminer par exemple la capacité des secteurs clés de performance offerte par l'ANSP ou l'exploitant d'aérodrome.

2.4 Cet objectif peut être atteint à la suite d'un processus de gestion de la maintenance qui calcule les équations et leur corrélation, afin de fournir en temps réel le niveau de service de l'infrastructure appuyant l'exploitation. Dans ce cas, l'infrastructure se compose de « sous-systèmes » de l'ANSP ou de l'exploitant d'aérodrome (communication, aides radio, systèmes de surveillance du contrôle de la circulation aérienne (ATC), pistes, véhicules de lutte contre l'incendie, etc.) qui influent sur le système aéronautique et doivent être traités avec la même rigueur à laquelle est soumis un aéronef. Le diagramme ci-dessous illustre cette proposition.

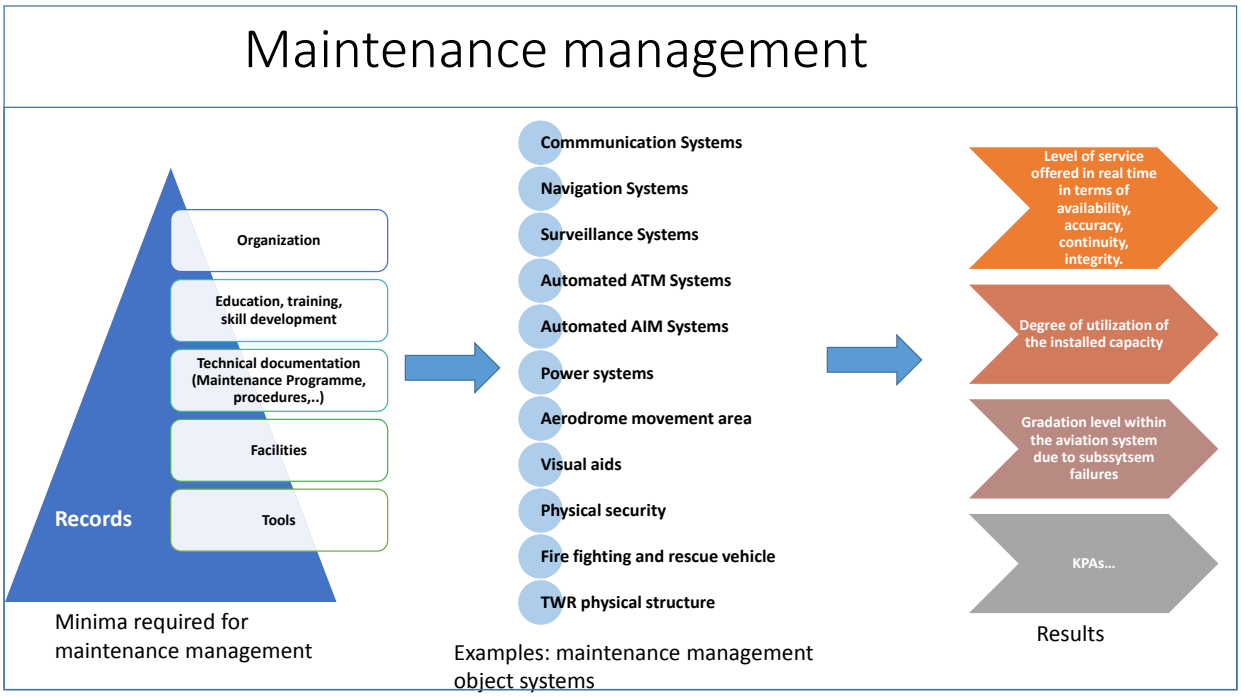


Diagramme. Éléments d'un processus de gestion de la maintenance des ANSP et des exploitants d'aérodrome

2.5 En d'autres termes, avec un processus adéquat de gestion de la maintenance des ANSP et des exploitants d'aérodrome, il est possible de calculer des indicateurs en vue de déterminer le niveau de service offert aujourd'hui (référence), d'analyser les informations nécessaires à la prise de décision (sur la base de l'écart entre le niveau offert et le niveau attendu par les utilisateurs) et de définir où, quand et dans quelle mesure une amélioration prévue dans l'ASBU du GANP est requise.

2.6 C'est dans ce contexte que se conclut le cycle de planification (NANP) consistant à prendre des dispositions (relativement aux niveaux de service), à procéder à la vérification (mesure, suivi, analyse des indicateurs) et à agir (réalisation d'améliorations basée sur les informations) en matière de prestation des services aéroportuaires et de navigation, ce qui garantit une amélioration continue.

3. CONCLUSION

3.1 L'ANSP et l'exploitant d'aérodrome influent sur le niveau convenu de service et de sécurité (de la même manière qu'un exploitant d'aéronef ou un atelier de maintenance aéronautique) ; il serait donc opportun que toutes les parties prenantes aient le même niveau d'exigence. Une façon d'y parvenir est que l'ANSP et l'exploitant d'aérodrome gèrent la prestation des services relevant de leur responsabilité en tenant compte au moins des éléments « organisation », « compétences du personnel », « documents techniques », « installations », « outils » et « dossiers », car ils sont déjà pris en considération dans un processus de gestion de la maintenance. Une fois ces éléments minimaux mis en place, les niveaux de services offerts en fonction des secteurs clés de performance et le gain opérationnel réalisé après la mise en œuvre d'une amélioration proposée du NANP sont confirmés.

3.2 Cela servirait de base à l'élaboration d'un cadre commun d'indicateurs cohérents et comparables pour mesurer les avantages escomptés (secteurs clés de performance), avec des objectifs minimaux réalisables, de sorte qu'ils permettent de gérer tout ce qui est nécessaire au niveau étatique et d'effectuer des contributions à l'échelon régional afin d'atteindre les objectifs du système de l'aviation civile internationale établis par l'OACI dans le GANP.

3.3 Compte tenu des informations ci-dessus, la Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 1.2/x — Amélioration et mesure des performances de navigation aérienne dans le cadre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU)

Il est recommandé que la Conférence :

demande à l'OACI de normaliser, au moyen de normes et pratiques recommandées (SARP) et/ou des *Procédures pour les services de navigation aérienne* (PANS), les exigences fondées sur la performance pour le prestataire de services de navigation aérienne (ATM, gestion de l'information aéronautique (AIM), météorologie (MET), communication, navigation et surveillance (CNS) et aérodrome (*Manuel des services d'aéroport* (document 9137)).

— FIN —