



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 28 : Sécurité de l'aviation et politique de navigation aérienne

INTERDÉPENDANCE ENTRE LE PLAN NATIONAL DE NAVIGATION AÉRIENNE, LE SYSTÈME DE GESTION DE LA MAINTENANCE ET LE SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

[Note présentée par la Colombie, et parrainée par les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)²]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail traite de l'interaction sans discontinuité entre les plans nationaux de navigation aérienne, les systèmes de gestion de la maintenance (SGM) et les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et des exploitants d'aérodromes (AO), qui servent de base à la prise de décisions appropriées, opportunes et rentables concernant les services minimaux des blocs constitutifs de base (BBB) et les améliorations opérationnelles (capacité, flexibilité, interopérabilité, sécurité et prévisibilité) qui sont nécessaires dans le cadre de l'approche de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à demander à l'OACI d'élaborer, en collaboration avec les groupes d'experts des États, des lignes directrices concernant les liens d'interdépendance unissant les plans nationaux de navigation aérienne, les SGM et les SGS afin que des décisions rentables puissent être prises dans le cadre des BBB et de l'approche ASBU.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte aux Objectifs stratégiques <i>Sécurité</i> et <i>Capacité et efficacité de la navigation aérienne</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> (GANP), sixième édition, version Web AN-Conf/13-WP/25, note présentée par le Secrétariat AN-Conf/13-WP/137, note présentée par la Colombie (13 septembre 2018) AN-Conf/13-WP/311, <i>Rapport du Comité A à la Conférence sur le point 4</i> (18 octobre 2018)

¹ Version espagnole fournie par la Colombie.

² Aruba, Belize, Bolivie, Brésil, Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Venezuela (République bolivarienne du).

1. INTRODUCTION

1.1 Les BBB découlant des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives aux services de navigation aérienne et à l'exploitation des aéroports sont à la base des progrès accomplis dans le cadre de l'ASBU du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750).

1.2 Les États devraient donc veiller à ce que leurs plans nationaux de navigation aérienne tiennent compte des BBB, car ceux-ci sous-tendent la sécurité dans la prestation et la gestion des services offerts aux usagers de l'espace aérien.

1.3 Les décisions reposent sur les données provenant du SGM de l'ANSP et de l'AO³. Par exemple, le niveau de performance (disponibilité, exactitude, couverture, intégrité et continuité), la capacité utilisée et le temps moyen entre défaillances sont des éléments qui peuvent appuyer les priorités fixées dans le plan national de navigation aérienne en vue de trouver des solutions rentables.

1.4 En outre, le SGS de l'ANSP et de l'AO utilise des données provenant de différentes sources, comme le SGM, pour détecter les dangers et les événements liés à la sécurité.

1.5 Le SGS, quant à lui, peut reconnaître comme données à intégrer dans les plans nationaux de navigation aérienne les besoins qui ont été relevés dans le cadre des évaluations et des analyses des risques de sécurité.

2. ANALYSE

2.1 Le SGM est un outil basé sur des données solides utilisé pour déterminer l'état réel des services et fixer des objectifs d'amélioration de la performance.

2.2 Il fournit des mesures (fondées sur des indicateurs de performance) et définit une base de référence pour la détermination des nouveaux besoins opérationnels.

2.3 Des améliorations opérationnelles qui sont déterminées sur la base du niveau actuel de performance du système de navigation assurent la transparence des investissements substantiels, car elles seront liées aux avantages opérationnels attendus par la communauté qui sont formulés dans les plans nationaux de navigation aérienne.

2.4 Les données et les informations provenant du SGM peuvent faire partie des critères d'évaluation de la performance du système de navigation aérienne.

2.5 Ces données et informations sont utiles au SGS pour ce qui est de l'analyse des risques et des événements liés à la sécurité. Le SGS, quant à lui, fournit des données utiles pour l'établissement des priorités dans les plans nationaux de navigation aérienne.

³ Le SGM comprend des éléments comme les politiques, les objectifs, l'organisation, l'attribution des responsabilités, les méthodes d'évaluation de la performance de la maintenance, les outils, les dossiers, les manuels et autres éléments pertinents, au même titre que le processus de maintenance des exploitants d'aéronef, alors que l'ANSP et l'AO contribuent à assurer le maintien des niveaux de sécurité de l'aviation.

2.6 Compte tenu de ce qui précède, une interaction sans discontinuité entre ces trois instruments est nécessaire pour obtenir un système de navigation aérienne hautement performant, évolutif et intégré.



3. CONCLUSION

3.1 Le système de navigation aérienne fournit et gère, par l'intermédiaire du SGM, les services de navigation aérienne et les services d'aérodrome, conformément à la Convention de Chicago et à ses Annexes (BBB). Le système doit être amélioré sur la base des 11 domaines-clés de performance des services, tout en assurant la sécurité. Il doit donc y avoir une interaction sans discontinuité entre le plan national de navigation aérienne, le SGS et le SGM pour assurer la mise en œuvre d'améliorations rentables du système de navigation aérienne.