

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 2 : La sécurité et la sûreté dans la gestion du trafic aérien (ATM)

2.2 : Certification de la sécurité des systèmes ATM

COOPÉRATION ENTRE LES SERVICES DE RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par l'Australie)

SOMMAIRE

La présente note contient une brève analyse des défis qui, dans le monde entier, confrontent les services de réglementation de la sécurité en raison de l'évolution actuelle de l'intégration technologique, du partage des fonctions, de la séparation des rôles et de la concurrence dans la prestation des services.

Ces défis appellent une coopération formelle accrue entre les services de réglementation de la sécurité.

1. INTRODUCTION

1.1 Au cours des ans, les États, dans l'exercice de leurs rôles d'arbitres indépendants de la sécurité, ont établi divers mécanismes d'autorisation liés à des aspects différents de l'aviation.

1.2 Selon leur portée et le pays qui les applique, ces mécanismes d'autorisation sont désignés par de très nombreuses appellations plus ou moins constantes, par exemple certification (de navigabilité ou autres), approbation (d'exploitation ou autres), contrôle d'entrée (compagnies aériennes, ATM ou autres) mise en service (installations et services ATM), etc.

2. ANALYSE

2.1 L'aviation mondiale est actuellement caractérisée par les modifications importantes ci-après :

2.2 Des éléments uniques d'équipement (matériel ou logiciel) comportent de plus en plus plusieurs fonctions qui, par le passé, étaient distinctes, c'est-à-dire qu'elles étaient physiquement séparées

(2 pages)

G:\ANConf.11\AnConf.11.wp.046.fr\AnConf.wp.046.fr.doc

et techniquement différentes. Par exemple, une «boîte» peut maintenant avoir des fonctions de détermination de position et de navigation et contenir des renseignements cartographiques.

2.3 D'autre part, les fonctions sont de plus en plus fragmentées, c'est-à-dire qu'un travail particulier complet est fragmenté en éléments de fonctionnalité situés quelque part dans un réseau mondial. Par exemple, lorsqu'on télécharge des informations météorologiques, on ne peut savoir de nos jours quels ordinateurs parmi d'autres les transmettent, lesquels les ont établies et quels autres ont fourni leurs éléments de base initiaux et, bien sûr, où tous ces ordinateurs sont matériellement situés.

2.4 D'entières organisations d'aviation qui étaient par le passé contrôlées directement par les États, par exemple dans le domaine général de l'ATM, sont maintenant fragmentées en deux secteurs : réglementation et prestation des services¹.

2.5 Des efforts soutenus sont faits pour introduire la concurrence dans divers aspects de la prestation des services (par exemple ATM, AIS, MET, etc.) qui étaient traditionnellement à la charge des États. Il est probable que cette concurrence aura pour effet d'augmenter le nombre d'organismes prêtant ses services et faisant des incursions éphémères dans le marché.

2.6 Tous ces changements ont un caractère structurel. Ce qui n'a pas changé, c'est que la viabilité à long terme de l'aviation dépend beaucoup, dans le monde entier, de la légitimité de la sécurité qui, à son tour, est fonction de la possibilité pour les États de jouer le rôle d'arbitres indépendants entre les intérêts privés et ceux qui sont publics.

3. CONCLUSION

3.1 Étant donné que les changements décrits ci-dessus sont structurels et que leurs effets se font sentir au-delà des frontières nationales, les États doivent moderniser la façon dont ils envisagent conjointement la réglementation s'ils veulent préserver leurs rôles actifs d'arbitres indépendants.

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

4.1 La Conférence est invitée à demander à l'OACI d'établir des mécanismes pour veiller à ce que les services de réglementation de la sécurité aérienne des États membres établissent des liens de coopération permanents pour :

- a) échanger des renseignements concernant la sécurité;
- b) faciliter les divers mécanismes d'autorisation utilisés dans l'aviation (par exemple certification, approbation, contrôle d'entrée, mise en service, etc.);
- c) coopérer, sur la base d'un cadre de sécurité normalisé globalement et unifié logiquement².

— FIN —

¹ C'est par exemple le cas en Australie, dans la majorité des États membres d'EUROCONTROL, au Canada et en Afrique du Sud.

² Voir la note «...» présentée par l'Australie au titre du point 2.1 de l'ordre du jour (AN-Conf/11-WP/48).