

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

CERTIFICATION DES SERVICES ATM

(Note présentée par les Etats africains¹)

SOMMAIRE

La présente note a pour objet de discuter brièvement le concept de certification des services ATM et de proposer l'adoption d'une démarche mondiale pour la délivrance des autorisations d'exploitation aux prestataires de service de la navigation aérienne.

La suite à donner par la conférence figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Les activités de l'OACI relatives à la sécurité sont inscrites dans le Programme des travaux techniques de l'Organisation dans le domaine de la navigation aérienne. En plus de ces activités, l'OACI a élaboré le Plan pour la Sécurité de l'Aviation dans le Monde (GASP) qui, en complément de ces activités, facilite l'attribution des priorités et sert de document de synthèse sur les activités de l'Organisation liées à la sécurité.

1.2 A ce titre, plusieurs objectifs ont été réalisés dont notamment l'introduction de systèmes de gestion de la sécurité pour la gestion du trafic aérien (ATM) et la certification de l'exploitation technique des aéroports. Ces deux domaines ont fait l'objet respectivement de :

* Les versions anglaise et française sont fournies par les États africains.

¹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Maurice, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe

- a) l'amendement n° 41 de l'Annexe 11 qui a introduit l'obligation, pour les fournisseurs de services ATS et les autorités des Etats contractants, de mettre en place des programmes de gestion de la sécurité ;
- b) l'amendement n° 4 de l'Annexe 14, volume 1 qui a introduit l'obligation de la certification des aéroports internationaux à partir du 24 novembre 2003 et la mise en place d'un système des gestion de sécurité à partir du 25 novembre 2005.

1.3 D'autre part, dans le cadre de l'évaluation de la conformité des Etats aux dispositions des annexes 11 et 14 à la Convention de Chicago, l'OACI procédera à l'extension du programme USOAP à partir de l'année 2004 et des audits de supervision de la sécurité liées aux services de la navigation aérienne et l'exploitation technique des aéroports seront effectués.

2. DISCUSSION

2.1 La sécurité du fonctionnement du système ATM dépend d'un grand nombre de critères, notamment la qualification du personnel, la qualité et la fiabilité des données aéronautiques, des procédures d'exploitation et des moyens des services de la circulation aérienne, des installations et moyens de navigation, des équipements embarqués et de l'interactivité entre ces éléments pour créer un environnement opérationnel sûr.

2.2 La majorité des Etats contractants n'ont pas encore mis en place de programmes de gestion de la sécurité ni établi de dispositions réglementaires pour la sécurité de la gestion du trafic aérien.

2.3 La disparité et l'étendue des domaines concernés par l'amélioration de la sécurité peuvent affecter de façon considérable la réactivité des Etats pour la planification et la mise en œuvre des nouvelles exigences. En plus, l'absence d'éléments indicatifs clairs, concis et précis sur le plan régional relatifs à la méthodologie d'application et notamment en ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité dans le domaine ATM sont de nature à limiter la conformité par rapport aux exigences susvisées.

2.4 La gestion et la réglementation de la sécurité dans les systèmes ATM sont des tâches complexes qui nécessitent des moyens et des efforts considérables de la part des Etats. La multitude d'activités liées à la sécurité qui en résulte nécessite un éventail d'aptitudes, de ressources et d'expertise que la plupart des Etats de la région AFI ne sont pas en mesure d'accomplir. Par conséquent, il est nécessaire d'adopter une démarche mondiale qui fait appel à des procédures et des méthodes normalisées ou d'adopter une approche coopérative pour la mise en œuvre des programmes de gestion de la sécurité dans le domaine ATM.

2.5 En règle générale, l'évolution de la technologie en matière de CNS favorise la réalisation des objectifs ATM fixés. La certification de la sécurité des systèmes nécessite un travail fondamental d'évaluation du risque et de la sécurité pour les activités et les systèmes.

2.6 En conséquence, la certification de la sécurité des systèmes ATM nécessite des ressources et une expertise spécifiée pour chaque tâche. Les Etats africains sont d'avis que cette activité devrait être considérée et traitée de façon semblable à la certification des aéronefs et des équipements de bord. En conséquence, la certification portera sur le respect de normes de construction et d'installation des équipements de communication, navigation et surveillance exploités dans la gestion du trafic aérien. La certification doit également porter sur les qualifications du personnel de première ligne dans la gestion du trafic aérien (contrôleur de la circulation aérienne) ainsi que sur les procédures de notification des incidents ATS.

2.7 En fait, ces éléments peuvent être intégrés de façon systématique dans le système de gestion de la sécurité (SMS) dont on doit préciser des critères de référence pour une certification ainsi que l'organisme certificateur. La certification des systèmes ATM repose des questions récurrentes concernant :

- a) Le périmètre de certification ;
- b) L'organisme certificateur ;
- c) L'accréditation de l'organisme certificateur, pour mesurer la valeur ou le crédit d'un certificat à l'échelle internationale ;
- d) L'autorité qui décide de certifier.

2.8 L'OACI a donné une réponse à certaines de ces questions en ce qui concerne les aéroports et les services qui y sont rattachés (Doc 9774), mais il est évident que des problèmes se posent pour les services ATM non rattachés à un aéroport ayant des spécificités que l'on doit étudier séparément.

2.9 Ceci n'empêche pas l'adoption de dispositions invitant les Etats à mettre en place un cadre réglementaire pour l'homologation des systèmes ATM et des fournisseurs de service ATS.

2.10 Compte tenu de l'apparition des organismes ATS autonomes et privés, il est nécessaire de définir à l'échelle mondiale des critères d'homologation des prestataires de service ATS basés essentiellement sur les aspects de sécurité.

3. CONCLUSION

3.1 Le système de gestion de la sécurité exigé par l'Annexe 11 à la Convention de Chicago est de nature à renforcer la capacité des Etats à superviser les prestataires de service et à assurer des mécanismes d'autocontrôle et de correction des défaillances.

3.2 De même, et compte tenu de l'apparition des prestataires de service ATS privés, il est nécessaire de :

- a) créer un régime d'autorisations pour les prestataires de services de navigation aérienne, autorisations qui seraient délivrées par les Etats, selon des critères et des normes établies à l'échelle mondiale par l'OACI ;
- b) fixer des règles pour l'interopérabilité des systèmes utilisés par les prestataires de services de navigation aérienne: exigences essentielles, spécifications, règles de mise en œuvre, etc.

4. SUITE A DONNER PAR LA CONFERENCE

4.1 La Conférence est invitée à :

- a) Prendre note des informations présentées ;

- b) Adopter les recommandations suivantes :

Recommandation 2/1 — Certification de la sécurité des systèmes ATM

Il est recommandé que l'OACI élabore des spécifications supplémentaires à celles du Doc 9774 pour la certification des services ATM, spécifications relatives :

- a) aux équipements CNS;
- b) aux procédures ATM;
- c) au personnel ATM; et
- d) au système de gestion de la sécurité.

Recommandation 2/ — Homologation des prestataires de service ATS

Il est recommandé que l'OACI élabore des spécifications et des critères d'homologation des prestataires de service ATS et définisse les exigences pour :

- a) délivrer une autorisation d'exploitation; et
- b) fixer des règles pour l'interopérabilité des systèmes utilisés par les prestataires de services de navigation aérienne.

— FIN —