



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 25 : Autres questions à examiner par la Commission technique

CERTIFICATION DES FOURNISSEURS DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par l'Arabie saoudite)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail propose que le Conseil de l'OACI alloue les ressources nécessaires à l'élaboration d'éléments indicatifs pour l'établissement d'un cadre de certification des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP). Ces travaux s'appuieront sur les normes et pratiques recommandées (SARP) existantes de l'Annexe 3 — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*, de l'Annexe 4 — *Cartes aéronautiques*, de l'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*, de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, de l'Annexe 12 — *Recherche et sauvetage*, de l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique* et de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* de l'OACI, ainsi que sur les pratiques exemplaires éprouvées des États et des organisations spécialisées.

La certification des ANSP a fait l'objet de discussions lors de précédentes réunions de l'OACI. La treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) de 2018, dans sa recommandation 3.5/3, a demandé à l'OACI d'examiner les avantages potentiels, en fonction des coûts associés, de l'élaboration de dispositions et d'éléments indicatifs sur la certification des ANSP. Par la suite, à la 41^e session de l'Assemblée, la Commission technique a pris note du fait que l'application de la recommandation 3.5/3 de la Conférence AN-Conf/13 était en cours, et est convenue de porter la question à l'attention des groupes d'experts appropriés pour un examen plus approfondi.

La note présente également un aperçu du cadre adopté par le Royaume d'Arabie saoudite pour la certification des ANSP. Elle fait également référence à la recommandation 3.1/2 de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14), invitant l'OACI à entreprendre une étude de faisabilité en vue de la mise en place d'un programme d'audit de l'OACI sur l'efficacité de la navigation aérienne, ou une initiative semblable, en faisant appel à la participation d'États et d'organisations internationales tout au long du processus.

Prenant acte du consensus selon lequel des travaux supplémentaires sont justifiés, la note propose que l'Assemblée passe à l'étape suivante en soutenant l'élaboration d'éléments indicatifs de l'OACI pour aider les États à mettre en place des systèmes de certification et de supervision des ANSP, efficaces et proportionnés, renforçant ainsi la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne à l'échelle mondiale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à : a) prendre note des informations présentées dans la présente note ainsi que du contexte relatif à la certification des ANSP ; b) approuver l'allocation des ressources nécessaires afin de soutenir l'OACI dans l'élaboration d'éléments indicatifs destinés à aider les États à mettre en place des systèmes efficaces de certification et de supervision des ANSP ; c) encourager les États à mettre en œuvre, le cas échéant, un cadre de certification approprié pour les ANSP, en tenant compte de la complexité, de la taille et de l'étendue des services fournis ; d) inviter les États à soutenir l'élaboration d'éléments indicatifs sur les systèmes de certification et de supervision des ANSP, et à communiquer à l'OACI leurs pratiques et leurs retours d'expérience en la matière.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Chaque vol est sûr et sécurisé, et L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	La mise à disposition de ressources au titre du budget 2026-2028 sera requise pour que l'OACI puisse élaborer les éléments indicatifs demandés. Les activités pourront être financées par des contributions financières volontaires et des détachements de personnel fournis par les États membres.
<i>Références :</i>	Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> Doc 10186, A41-TE, <i>Rapport de la Commission technique de la 41^e session de l'Assemblée</i> Doc 10115, <i>Rapport de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13)</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI</i> Doc 10209, <i>Rapport de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14)</i> AN-Conf/14-WP/9, <i>Étude de faisabilité en vue de la mise en place d'un programme d'audit de l'OACI sur l'efficacité de la navigation aérienne</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI a mis en place des cadres complets de certification pour les exploitants d'aéronefs, en vertu des dispositions de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, et pour les aéroports, en vertu des dispositions de l'Annexe 14 — *Aéroports*, tenant compte du fait que des processus de certification systématiques sont essentiels pour garantir la sécurité, l'efficacité opérationnelle et la conformité réglementaire continue dans l'aviation civile.

1.2 Conformément à l'Annexe 6, les exploitants d'aéronefs doivent obtenir des permis d'exploitation aérienne (AOC) qui précisent les spécifications d'exploitation, attestent de la conformité aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et imposent le maintien de cette conformité. De même, l'Annexe 14 exige la certification des aéroports, définissant en détail les spécifications relatives à l'infrastructure des aéroports, aux installations, à la gestion de la sécurité, aux procédures d'exploitation et aux moyens d'intervention d'urgence.

1.3 Bien que les ANSP jouent un rôle essentiel dans la gestion sûre et efficace de la circulation aérienne, il n'existe, à ce jour, aucun cadre de certification mondial équivalent établi par l'OACI. Cette absence crée une lacune dans le système de supervision de la sécurité qui peut avoir une incidence sur la sécurité et l'efficacité des services de navigation aérienne (ANS) à l'appui des opérations de porte à porte. Alors que de nombreux États ont mis en place leur propre système de supervision des ANS afin de garantir la sécurité et l'efficacité des ANS à l'appui des opérations aériennes de porte à porte, il n'existe aucune orientation harmonisée de l'OACI sur ce sujet.

1.4 À l'instar de nombreux États, le Royaume d'Arabie saoudite a adopté un cadre complet de certification des ANSP couvrant la fourniture de services de la circulation aérienne (ATS), de services

d'information aéronautique (AIS), de communications, de navigation et de surveillance (CNS), de services d'inspection en vol, de services de conception de procédures de vol aux instruments (IFPDS) et d'assistance météorologique aéronautique (AMET). En ce qui concerne les services de recherche et de sauvetage (SAR), l'Autorité générale de l'aviation civile (GACA) du Royaume d'Arabie saoudite a désigné le principal fournisseur ATS (Saudi Air Navigation Services [SANS]) comme opérateur du *Saudi Arabian Mission Control Centre* (SAMCC, centre saoudien de contrôle des missions), qui est considéré comme un fournisseur de services du segment sol au titre du Programme international de recherche et de sauvetage à l'aide de satellites (Cospas-Sarsat). Le SAMCC surveille les alertes de détresse et transmet les messages correspondants dans sa zone de service¹, qui couvre l'Arabie saoudite, Bahreïn, la Jordanie, le Koweït, le Liban, Oman, la Syrie et le Yémen.

1.5 Le principal cadre réglementaire utilisé pour la certification des ANSP en Arabie saoudite est composé des parties 170 à 179 du règlement de la GACA (GACAR), comme suit :

- a) la partie 170 qui définit les exigences communes pour la certification des ANSP, ainsi que le contenu des spécifications d'exploitation pour chaque type d'ANS ;
- b) la partie 171 qui couvre les exigences relatives à la certification d'un fournisseur ATS ;
- c) la partie 172 qui décrit les exigences relatives à la certification de l'IFPDS ;
- d) la partie 173 qui couvre les exigences relatives à la fourniture de services CNS/ATM et d'inspection en vol ;
- e) la partie 175 qui recense les exigences relatives à la certification d'un fournisseur AIS et de cartes aéronautiques ;
- f) la partie 177 qui définit les exigences relatives au service SAR. Le service SAR est soumis à une désignation, car des entités gouvernementales participent à la prestation de ce service ;
- g) la partie 179 qui couvre les exigences relatives à la certification d'un fournisseur AMET.

1.6 Toutes ces parties sont complétées par d'autres GACAR portant principalement sur le SGS, la délivrance de licences ATS, les certificats médicaux et la certification des organismes de formation. Il est possible de consulter les GACAR du Royaume d'Arabie saoudite sur le site web suivant : <https://gaca.gov.sa>. L'approche adoptée par la GACA démontre la faisabilité et les avantages d'un système de certification des ANS. <https://gaca.gov.sa/>

1.7 En outre, au titre du point 3.1 de son ordre du jour, la quatorzième Conférence sur la navigation aérienne (AN-Conf/14), qui s'est tenue au siège de l'OACI du 26 août au 6 septembre 2024, a appuyé une proposition du Secrétariat de mener une étude de faisabilité pour étudier les avantages potentiels d'un programme d'audit indépendant, objectif et cohérent sur l'efficacité de la navigation aérienne, ou d'employer un autre type de mécanisme, comme une « évaluation » ou une analyse des lacunes de la gestion des flux de trafic aérien. À cet égard, la Conférence a adopté la recommandation 3.1/2 et invité l'OACI à entreprendre une étude de faisabilité en vue de la mise en place d'un programme d'audit de l'OACI sur l'efficacité de la navigation aérienne, ou une initiative semblable, en faisant appel à la participation d'États

¹ Selon le Plan COSPAS-SARSAT de distribution des données (Référence : C/S A.001 – Numéro 8– Rév. 10 octobre 2024), le SAMCC dessert sept points de contact pour la recherche et le sauvetage (SPOC) pris en charge, situés à Bahreïn, en Jordanie, au Koweït, au Liban, à Oman, en Syrie et au Yémen.

et d'organisations internationales tout au long du processus. L'évaluation de l'efficacité de la navigation aérienne pourrait être intégrée dans un cadre de certification des ANSP.

2. ANALYSE

2.1 Contexte de la certification des ANS dans le cadre de la Conférence AN-Conf/13 et de la 41^e session de l'Assemblée

2.1.1 La question de la certification des ANSP a été discutée lors de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) en 2018. Comme indiqué dans le *Rapport de la Conférence* (Doc 10115, paragraphes 3.41 et 3.42), la Conférence a constaté que si l'élaboration de dispositions et d'éléments indicatifs de l'OACI pour la certification des ANSP était nécessaire, une approche équilibrée devait être adoptée afin de mesurer les bénéfices attendus par rapport aux coûts potentiels pour les États, en particulier ceux qui disposent déjà de systèmes réglementaires en place. Par conséquent, la Conférence AN-Conf/13 a adopté la recommandation 3.5/3 — *Certification des ANSP*, selon laquelle « [i]l est recommandé que l'OACI examine les avantages potentiels, en fonction des coûts associés, de l'élaboration de dispositions et d'éléments indicatifs sur la certification des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) ».

2.1.2 La certification des ANSP a également été examinée à la 41^e session de l'Assemblée. Comme le précise le *Rapport de la Commission technique* (Doc 10186, paragraphe 31.15), la Commission a pris note du fait que l'application de la recommandation 3.5/3 de la Conférence AN-Conf/13 était en cours, et est donc convenue de renvoyer la question au groupe d'experts compétent.

2.1.3 Ces délibérations antérieures témoignent d'une position claire et cohérente quant à la nécessité d'obtenir des orientations de l'OACI pour la certification des ANSP. Les travaux devraient se poursuivre de manière progressive, en commençant par une étude et l'élaboration d'éléments indicatifs, plutôt que par l'adoption de SARP.

2.2 Justification de l'élaboration des orientations de l'OACI

2.2.1 L'élaboration d'éléments indicatifs de l'OACI, plutôt que l'adoption de SARP dans un premier temps, constitue un moyen souple et efficace de promouvoir l'harmonisation mondiale. Elle permet aux États d'adapter les meilleures pratiques à leurs environnements d'exploitation spécifiques, à leurs contraintes et à leurs ressources.

2.2.2 Les éléments indicatifs sur la certification des ANSP pourront fournir de l'information sur une approche systématique visant à garantir que ces fournisseurs démontrent et maintiennent leurs compétences et leur conformité, afin d'assurer la prestation de services sûrs, efficaces et continus à toutes les phases du vol, y compris les opérations de porte à porte.

2.2.3 De telles orientations pourraient permettre une supervision axée sur la performance, en aidant les États à établir des spécifications d'exploitation claires qui définissent la portée, les limites et les conditions dans lesquelles les ANSP doivent fournir leurs services, notamment les ATS, les AIS, les CNS, le service d'inspection en vol, l'IFPDS, l'AMET, l'AIS et le SAR.

2.2.4 Les orientations de l'OACI sur la certification des ANSP devraient, au minimum, couvrir les points suivants :

- a) une référence aux SARP existants figurant aux Annexes 3, 4, 10, 11, 12, 15 et 19, ainsi qu'aux PANS et orientations connexes ;

- b) une description des spécifications d'exploitation pour la certification des ANSP, afin de garantir la transparence quant aux capacités de prestation de services, aux installations et infrastructures, à la couverture géographique, aux normes techniques, aux qualifications du personnel et aux exigences relatives au SGS, facilitant ainsi une supervision réglementaire efficace ;
- c) des détails pratiques sur la méthode fondée sur les résultats de la supervision de la sécurité des ANS en établissant des indicateurs de performance de sécurité (SPI), des cibles de performance de sécurité (SPT) et des mécanismes de surveillance continue, en conformité avec les SARP et les principes énoncés à l'Annexe 19 de l'OACI ;
- d) la mise en œuvre de SGS, tel qu'exigé par diverses annexes de l'OACI, garantissant que les ANSP appliquent des approches systématiques de gestion des risques de sécurité, d'assurance de la sécurité, de promotion de la sécurité et de planification des interventions d'urgence ;
- e) l'évaluation de l'efficacité de la navigation aérienne, visant à mesurer l'amélioration des performances de la navigation aérienne en tenant compte d'indicateurs de performance clés spécifiques, tels que ceux publiés dans le cadre de performance du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI ;
- f) les pratiques favorisant des opérations sans faille de porte à porte, incluant la normalisation de la prestation de services aux différentes phases du vol, du contrôle des mouvements au sol aux aéroports à la gestion de la circulation aérienne en route et aux services de contrôle d'approche ;
- g) la description des modalités de travail visant à améliorer la coordination entre les fournisseurs de services adjacents et les parties prenantes, en vertu d'arrangements de coordination formellement conclus, tels que des lettres d'accord ou des accords sur le niveau de service. Ces arrangements devraient figurer dans les spécifications d'exploitation qui doivent être utilisées pour la prestation d'ANS ;
- h) d'autres sujets et thématiques recensés à partir des pratiques et des enseignements tirés des cadres de certification des ANS élaborés par les États et les organisations spécialisées.

2.2.5 En recueillant les exigences et les pratiques des organisations spécialisées et des États qui ont déjà mis en œuvre la certification des ANSP, l'OACI pourra élaborer des orientations complètes couvrant les procédures de demande, l'évaluation des documents, les phases de démonstration et d'inspection, ainsi que les mécanismes de supervision continue. Cela favorisera une approche mondiale plus harmonisée en matière de certification et de supervision des ANS.

3. CONCLUSION

3.1 S'appuyant sur le consensus issu de la Conférence AN-Conf/13 et de la 41^e session de l'Assemblée, l'élaboration d'éléments indicatifs de l'OACI pour la certification des ANSP représente une étape pragmatique et essentielle vers le renforcement de la sécurité et de l'efficacité du système mondial de navigation aérienne. Cela viendra compléter les cadres de certification déjà établis pour les exploitants d'aéronefs et les aéroports, considérés comme les principales parties prenantes interagissant avec les

ANSP. Ensemble, ces trois parties prenantes contribuent de manière significative à la sécurité et à l'efficacité de l'aviation civile internationale.

3.2 L'élaboration d'orientations pour la certification des ANS, fondées sur les pratiques éprouvées des États membres, renforcera les capacités nationales de supervision de la sécurité des ANS, améliorera l'efficacité opérationnelle et facilitera la prestation continue des ANS de porte à porte.

3.3 Cette approche prend en compte les résultats des précédentes réunions de l'OACI en mettant l'accent sur l'élaboration d'éléments indicatifs qui offrent une orientation aux États membres tout en respectant leur souveraineté dans la mise en œuvre de systèmes adaptés à leurs environnements d'exploitation spécifiques.

3.4 L'Assemblée est invitée à franchir la prochaine étape en soutenant l'élaboration d'orientations de l'OACI pour la certification des ANS, en chargeant le Conseil de déterminer le montant des ressources nécessaires et de les allouer. Cette mesure répondra directement aux besoins recensés et contribuera de manière significative à l'amélioration de la performance et de la sécurité du système mondial de navigation aérienne.

— FIN —