

## « Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS »

<b>Rédaction du document</b>	<i>Ce document est issu d'un travail national de la DSAC</i>
<b>Date de rédaction</b>	<b>13/12/2024</b>
<b>Responsable du document</b>	Pôle CNA de DSAC/ANA
<b>Thèmes concernés</b>	<i>Tous</i>

<b>Validation</b>	<b>NOM</b>	<b>Date et signature</b>
Le chef du Pôle Certification des prestataires ATM/ANS	Arnaud GRUT	Le 13/12/2024 Le Chef du Pôle Certification des Prestataires des Services de la Navigation Aérienne  Arnaud GRUT
<b>Objet des mises à jour</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Suppressions d'exigences non requises pour les PSNA disposant d'un certificat limité</i></li> <li>• <i>Création de l'exigence 21. Organisme Porteur de projet (OPP)</i></li> <li>• <i>Création de l'exigence 22. Service de surveillance ATS</i></li> <li>• <i>Révision complète du document</i></li> </ul>		

## Sommaire

1. PREAMBULE .....	3
2. CERTIFICATION DU PRESTATAIRE .....	6
3. STRUCTURE ET ORGANISATION DU PRESTATAIRE, CAPACITE A RENDRE LES SERVICES .....	9
4. ARCHITECTURE DU SG ET DU SMS.....	14
5. PILOTAGE DE LA GESTION DE LA SECURITE.....	21
6. EVALUATION ET ATTENUATION DES RISQUES.....	24
7. SERVICES EXTERIEURS – PARTIES INTERESSEES .....	30
8. NOTIFICATION ET ANALYSE DES EVENEMENTS .....	34
9. ENREGISTREMENT DES DONNEES RELATIVES A L'ATM .....	41
10. PROMOTION DE LA SECURITE .....	46
11. MANUEL D'EXPLOITATION.....	48
12. COMPETENCES GENERALES DES PERSONNELS .....	50
13. COMPETENCES AFIS .....	52
14. LME AFIS .....	55
15. INFORMATION AERONAUTIQUE .....	57
16. SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE.....	60
17. EXIGENCES EN MATIERE DE COMMUNICATIONS .....	63
18. EXIGENCES EN MATIERE D'INFORMATIONS .....	67
19. SERVICE D'INFORMATION DE VOL .....	70
20. SERVICE D'ALERTE .....	72
21. GLOBAL REPORTING FORMAT .....	76
22. ORGANISME PORTEUR DE PROJET .....	80
23. SERVICE DE SURVEILLANCE ATS.....	82

## **1. PREAMBULE**

### **OBJET DU DOCUMENT**

Le règlement d'exécution (UE) 2017/373 consolidé\* établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne (ainsi que les règlements de la liste en 0.4.1) fixe le cadre réglementaire pour la certification et la surveillance des prestataires de services de navigation aérienne. Il s'applique de fait, à compter du 02/01/2020 (en remplacement du règlement d'exécution (UE) n°1035/2011), aux prestataires de services d'information de vol sur les aérodromes certifiés pour rendre les services de la navigation aérienne.

Ce règlement est complété par un ensemble d'AMC (Acceptable Mean of Compliance ou moyen de conformité acceptable) et de GM (Guidance Material ou élément de guide). Les AMC et les GM viennent en complément des exigences du règlement (UE) 2017/373 pour donner aux prestataires des éléments supplémentaires en vue de la mise en conformité à ces exigences.

Un AMC doit obligatoirement être respecté, sauf dans le cas spécifique où un AltMOC (Alternative Means of Compliance ou moyen alternatif de conformité) a été demandée à l'Autorité Compétente et que son application a été acceptée par cette dernière. Pour les prestataires AFIS, il est rappelé que les AMC qui concernent les « prestataires complexes » ne s'appliquent pas.

Une GM est un élément d'aide à la compréhension et sa mise en œuvre n'est pas obligatoire.

Il n'existe pas de traduction officielle en français des AMC et des GM, contrairement aux IR. A cet effet, le présent document propose une synthèse en français, pour chaque IR, du contenu des AMC qui lui sont associées. Il doit être perçu comme une aide à la compréhension : en aucun cas le présent document ne remplace la réglementation applicable. Il n'a donc aucune valeur normative et ne constitue pas un référentiel d'audit.

Il est enfin rappelé que la conformité aux exigences réglementaires et, in fine, la capacité à fournir des services sûrs, demeurent sous l'entièbre responsabilité des prestataires de services de navigation aérienne (PSNA).

\*le règlement (UE) 2017/373 est modifié par les règlements (UE) 2020/469, 2021/1338, [2022/938](#), [2021/665](#), [2023/203](#) et [2023/1771](#).

### **PUBLIC VISE**

Il s'agit d'un document de référence validé par la DSAC à l'usage des personnels de la DGAC impliqués dans la certification et la surveillance des prestataires de services AFIS. Il contient les éléments d'analyse et d'interprétation des exigences applicables (incluant certains éléments contenus dans les GM) ainsi que la synthèse des AMC liés à ces exigences.

Il est aussi mis à la disposition de l'ensemble des prestataires de services AFIS surveillés par la DSAC, de manière à leur fournir des indications pour la mise en œuvre des Exigences Communes et à leur donner des éléments d'appréciation leur permettant d'estimer par eux-mêmes leur niveau de conformité au référentiel réglementaire.

### **STRUCTURE DU DOCUMENT**

Pour faciliter son utilisation, ce document est structuré autour d'un ensemble d'Exigences Communes regroupées par thèmes et présentées de manière synthétique sous la forme de tableaux. Le choix des thèmes est inspiré de la méthodologie d'audit de la DSAC.

Dans la mesure du possible, et en fonction des sujets traités, les aspects suivants sont abordés pour chacune des exigences :

- Extrait in extenso du règlement (UE) 2017/373 (dit IR ATM/ANS), ou référence explicite à un autre texte réglementaire le cas échéant,
- Liste des AMC existantes pour cette exigence, avec explications éventuelles,

- Analyse et interprétation : ces dispositions sont à considérer comme des options, parmi d'autres, d'assurer la conformité aux exigences, et constituent un guide pour les auditeurs,
- Des questions permettant d'évaluer le niveau de conformité : il convient que les réponses aux questions posées soient positives. Dans le cas contraire, la DSAC devra évaluer la conformité des dispositions mises en œuvre par le prestataire de services AFIS pour répondre à l'exigence.

Pour plus de clarté, un code couleur a été instauré :

- Les exigences, dont la conformité est réputée satisfaite dès lors que la conformité à d'autres exigences est établie, sont présentées sur fond jaune.
- Les nouveautés par rapport à la version précédente du MACAFIS apparaissent en rose fuchsia.

## **TEXTES DE REFERENCE**

Le contenu de ce document s'appuie sur :

- Les exigences européennes applicables aux prestataires de services AFIS ;
- Les exigences nationales, les instructions et les moyens acceptables de conformité identifiés par la DSAC concernant la certification et la conformité continue des prestataires AFIS.

**NB : Les exigences citées sont celles en vigueur à la date de validation du présent document.**

**Tous les textes réglementaires cités dans ce document doivent être pris en compte dans leur version consolidée.**

Le présent document est élaboré sur la base des textes de référence suivants :

### **0.4.1 Réglementation européenne**

- Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement Européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n°2111/2005, (CE) n°1008/2008, (UE) n°996/2010, (UE) n°376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n°552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil
- Règlement (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant les exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n°1034/2011, (UE) n°1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011
- Règlement (UE) n°376/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile
- Règlement (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés
- Règlement (CE) n°996/2010 du Parlement Européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et incidents dans l'aviation civile (abrogeant la directive (CE) n°56/1994).
- Règlement d'exécution (UE) n°923/2012 du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n°1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n°1265/2007, (CE) n°1794/2006, (CE) n°730/2006, (CE) n°1033/2006 et (UE) n°255/2010
- Easy Access Rules ([lien](#))

### **0.4.2 Réglementation nationale**

- Arrêté du 28 avril 2020 relatif à la certification des prestataires de services de la navigation aérienne mettant en œuvre des services AFIS.
- Arrêté du 13 avril 2022 modifié relatif à la qualification et à la formation des personnels assurant le service d'information de vol et le service d'alerte pour la circulation d'aérodrome sur un aérodrome
- Arrêté du 7 juillet 2016 modifié désignant les prestataires de services d'information de vol d'aérodrome

- Arrêté du 5 mai 2014 modifié relatif à la délivrance d'une attestation de compétence aux personnels AFIS des collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie (*Polynésie Française, Nouvelle-Calédonie et Wallis & Futuna*)
- Note d'information technique DSAC relative au moyen de conformité réglementaire de la procédure de gestion des changements du système fonctionnel des prestataires AFIS dans sa version v2 du 28 décembre 2023
- Arrêté du 9 juin 2020 modifié relatif aux enregistrements des données relatives à la gestion du trafic aérien, à leur conservation et à leur restitution
- Arrêté du 4 avril 2003 fixant la liste des incidents d'aviation civile devant être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile.
- Arrêté du 26 mars 2004 relatif à la notification et à l'analyse des événements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien
- Arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012
- Arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs
- Arrêté du 4 mars 2022 modifié établissant des règles applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne
- Arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique
- Arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments

#### **DOCUMENTATIONS UTILES SUR LE SITE INTERNET DU MINISTÈRE CHARGE DE L'AVIATION CIVILE :**

- Modèle de compte rendu d'événements de sécurité navigation aérienne (CRESNA)
- Formulaire de notification de changement AFIS
- Modèle d'étude de sécurité AFIS (ELISA)
- Modèle d'aptitude à l'emploi (DAE)
- Modèle de déclaration de vérification système (DVS)
- Modèle d'attestation de conformité (SOC -> Statement of compliance)
- Plan type manuel d'exploitation AFIS
- Formulaire de demande d'AltMOC
- Matrice de conformité exigence par exigence du règlement (UE) 2017/373
- Liste indicative des vérifications de sécurité
- Constat préalable d'infraction

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/afis-aerodrome-flight-information-service>

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/qualification-dagent-afis>

#### **Liens utiles :**

METEOR est l'outil dédié pour l'échange entre la DSAC et les prestataires pour ce qui concerne :

- Les actions de surveillance (audits, réunions de suivi)
- Les dossiers (demande de certificat, d'approbation de procédure, de changement, de dérogation, etc.)
- Les constatations (écart, observations) et leur suivi (proposition de PAC, réponse au PAC, clôture)
- Toute sorte de communication (partage de document, information réglementaire, fiche de demande d'instruction de demande de brouillage, invitation à des séminaires, plans de surveillance, etc.)
- Les différentes questions/réponses entre la DSAC et les prestataires via la FAQ

Les liens de connexion sont les suivants :

- Pour la DSAC : <https://meteor-app.dsac.aviation-civile.gouv.fr/meteor-interne/>
- Pour les prestataires : <https://meteor-app.aviation-civile.gouv.fr/meteor-externe/>

## 2. CERTIFICATION DU PRESTATAIRE

### CERTIF 1 - Maintien de la validité d'un certificat

Règlement (UE) 2017/373

**ATM/ANS.OR.A.025 Maintien de la validité d'un certificat**

a) Le certificat d'un prestataire de services reste valable pour autant que:

1) le prestataire de services continue à respecter les exigences applicables du présent règlement, y compris celles concernant la facilitation et la coopération aux fins de l'exercice des pouvoirs des autorités compétentes et celles concernant le traitement des constatations, spécifiées respectivement aux points ATM/ANS.OR.A.050 et ATM/ANS.OR.A.055;

2) le certificat n'ait pas été restitué, suspendu ou révoqué.

b) En cas de révocation ou de restitution, le certificat est renvoyé sans délai à l'autorité compétente.

#### Moyens acceptables de conformité :

ATM/ANS.OR.A.025 a) - b): Pas d'AMC pour cette partie d'exigence

#### Analyse et Interprétation :

D'autres exigences, plus détaillées viennent compléter cette exigence de haut niveau. Cette exigence est réputée satisfaite dès lors que la conformité à l'ensemble des autres exigences portant sur la certification du prestataire est établie.

Malgré tout, le prestataire est tenu de notifier à la DSAC-IR :

- Toute modification du périmètre géographique de fourniture des services,
- Tout nouvel accord, ou modification significative d'un accord avec un prestataire de service de la navigation aérienne, ayant trait à la fourniture de services de la navigation aérienne,
- Toute modification des documents du dossier de certification, les modifications significatives de la structure organisationnelle, de l'activité aérienne sur la ou les plateformes où il rend le service et des conditions d'accès à ses services (horaires d'ouverture, ouverture langue anglaise par exemple),
- Tout changement prévu dans sa prestation de services de navigation aérienne qui pourrait remettre en cause le respect des conditions des limitations accordées.

Les modifications du périmètre des services fournis, ou des accords avec un prestataire de services de la navigation aérienne seront transmises préalablement à leur mise en œuvre, avec un délai raisonnable.

### CERTIF 2 - Demande d'un certificat limité

Règlement (UE) 2017/373

**ATM/ANS.OR.A.010 Demande d'un certificat limité**

a) Nonobstant le point b), le prestataire de services de la circulation aérienne peut demander un certificat limité à la prestation de services dans l'espace aérien relevant de la responsabilité de l'État membre où se situe son principal lieu d'activité ou, le cas échéant, son siège social, lorsqu'il fournit ou prévoit de fournir des services uniquement au bénéfice d'une ou plusieurs des catégories suivantes :

- 1) travail aérien ;
- 2) aviation générale ;
- 3) transport aérien commercial avec des aéronefs ayant une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes ou ayant moins de 20 sièges de passagers ;

#### Moyens acceptables de conformité :

ATM/ANS.OR.A.010 a)1) à 4) - b)2) - c)1) à 4) : Pas d'AMC pour cette partie d'exigence

AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(e) Management system

Un PSNA AFIS peut demander à bénéficier d'un certificat limité à condition de respecter les critères suivants :

- Soit le PSNA a plusieurs positions de travail de manière régulière, alors il respecte l'exigence ATM / ANS.OR.A.010 (a) ;
- Soit le PSNA a une seule position de travail de manière régulière, alors il respecte l'exigence ATM/ANS.OR.A.010(b) (2).

**Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS**

<p>4) transport aérien commercial de moins de 10 000 mouvements par an, quels que soient la masse maximale au décollage et le nombre de sièges de passagers ; aux fins de la présente disposition, les « mouvements » sont comptés, au cours d'une année donnée, comme la moyenne annuelle calculée sur les trois années précédentes du nombre total de décollages et d'atterrissements.</p> <p>b) En outre, les prestataires de services de navigation aérienne suivants peuvent également demander un certificat limité : [...]</p> <p>2) un prestataire de services de navigation aérienne fournissant des services d'information de vol d'aérodrome s'il n'exploite de manière régulière pas plus d'un poste de travail dans chaque aérodrome.</p> <p>c) Comme déterminé par l'autorité compétente, un prestataire de services de navigation aérienne sollicitant un certificat conformément au point a) ou au point b)1), respecte, à tout le moins, les exigences suivantes définies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) au point ATM/ANS.OR.B.001 Compétence et aptitude techniques et opérationnelles ;</li> <li>2) au point ATM/ANS.OR.B.005 Système de gestion ;</li> <li>3) au point ATM/ANS.OR.B.020 Exigences en termes de personnel ;</li> <li>4) au point ATM/ANS.OR.A.075 Ouverture et transparence dans la fourniture des services ;</li> <li>5) dans les annexes IV, V, VI et VIII, lorsque ces exigences sont applicables au regard des services que le prestataire de services fournit ou prévoit de fournir, conformément à l'article 6.</li> </ul> <p>d) Comme déterminé par l'autorité compétente, le prestataire de services de navigation aérienne sollicitant un certificat limité conformément au point b)2) respecte, à tout le moins, les exigences énoncées aux points c)1) à c)4) et les exigences spécifiques énoncées à l'annexe IV.</p> <p>e) Un demandeur de certificat limité soumet une demande à l'autorité compétente selon la forme et la manière établies par l'autorité compétente.</p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b>  <b>ATM/ANS.OR.B.005 Système de gestion</b></p> <p>e) Le système de gestion est en adéquation avec la taille de l'organisme du prestataire de services ainsi qu'avec la complexité de ses activités et prend en compte les dangers et les risques associés qui sont inhérents à ces activités.</p>	<p>Dans ces circonstances, les PSNA AFIS sont considérés comme non complexes.</p> <p><b>Analyse et Interprétation :</b></p> <p>Dans le cadre de son exploitation régulière, un prestataire utilisant une seconde position de travail est considéré comme prestataire qui n'a pas plus d'une position de travail si cette seconde position n'est pas utilisée plus de 50% du temps d'activité AFIS.</p> <p>Les exigences réglementaires citées dans le présent document sont alors applicables.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✖ Pour un nouveau prestataire, envoi du formulaire de demande de certificat ;</li> <li>✖ Précision dans la documentation du PSNA du nombre de postes de travail exploités de manière régulière</li> <li>✖ Statistiques de trafic réalisées régulièrement, si plusieurs positions de travail de manière régulières.</li> </ul> <p><b>Questions :</b></p> <p><b>Oui – Non</b> : Le prestataire respecte-t-il les critères du certificat limité ?</p> <p>Les exigences non obligatoires pour un certificat limité sont détaillées dans l'arrêté du 28 avril 2020 relatif à la certification des prestataires de services de la navigation aérienne mettant en œuvre des services AFIS.</p>
--	---

**CERTIF 3 - Moyens de mise en conformité****Règlement (UE) 2017/373****ATM/ANS.OR.A.020 Moyens de mise en conformité**

a) Des moyens de conformité alternatifs (AltMOC) aux AMC adoptés par l'Agence peuvent être utilisés par le prestataire de services pour établir le respect des exigences du présent règlement.

b) Lorsque le prestataire de services souhaite utiliser un AltMOC, avant de le mettre en œuvre, il fournit à l'autorité compétente une description complète de cet AltMOC. La description inclut toute mise à jour des manuels ou des procédures qui pourrait s'avérer pertinente, ainsi qu'une évaluation démontrant le respect des exigences du présent règlement.

Un prestataire de services peut mettre en œuvre ces moyens de conformité alternatifs sous réserve de l'obtention de l'autorisation préalable de l'autorité compétente et de la réception de la notification prévue au point ATM/ANS.AR.A.015, point d).

**Moyens Acceptables de Conformité :**

ATM/ANS.OR.A.020 a) - b): Pas d'AMC pour cette partie d'exigence

**Analyse et Interprétation :**

Un prestataire qui demanderait un AltMOC réalise sa demande auprès de sa DSAC-IR de rattachement, qui le transmettra à l'échelon central de la DSAC pour instruction. Un retour formel lui est adressé par sa DSAC-IR.

Un formulaire AltMOC est disponible sur le site du ministère.

- ❖ Décision d'acceptation de la mise en œuvre de l'AltMOC

**CERTIF 4 – Statut juridique des prestataires ATS****Règlement (UE) 2017/373****ATS.OR.100 Propriété**

a) Un prestataire de services de la circulation aérienne informe les autorités compétentes de :  
 1) son statut juridique, la structure de son capital et toute disposition ayant des conséquences significatives sur le contrôle de ses actifs ;

2) les liens qu'il a avec des organisations qui ne sont pas impliquées dans la fourniture de services de navigation aérienne — y compris les activités commerciales auxquelles il participe directement ou à travers des entreprises liées — qui représentent plus de 1 % de ses prévisions de recettes. En outre, il notifie tout changement dans la détention de toute participation représentant 10 % ou plus de l'ensemble de son capital.

**Moyens Acceptables de Conformité :**

ATS.OR.100 a)1)2): Pas d'AMC pour cette partie d'exigence

**Analyse et interprétation :**

Lors de la demande de certification le prestataire de services AFIS doit indiquer à la DSAC son statut juridique : CCI, syndicat mixte, communauté de communes, mairie, association loi 1901, etc...

- ❖ Tout document attestant du statut juridique du prestataire (statuts-extrait K-Bis du registre du commerce et des sociétés)

### **3. STRUCTURE ET ORGANISATION DU PRESTATAIRE, CAPACITE A RENDRE LES SERVICES**

#### **STRUCT 1 - Démonstration de conformité**

Règlement (UE) 2017/373

**ATM/ANS.OR.A.050 Facilitation et coopération**

Un prestataire de services facilite les inspections et audits réalisés par l'autorité compétente ou par une entité qualifiée agissant en son nom et il coopère dans la mesure nécessaire pour un exercice efficient et efficace des pouvoirs des autorités compétentes visés à l'article 5.

#### **Moyens acceptables de conformité :**

ATM/ANS.OR.A.050 : Pas d'AMC pour cette partie d'exigence

#### **Analyse et Interprétation :**

D'autres exigences, plus détaillées viennent compléter cette exigence de haut niveau.

Cette exigence est réputée satisfaite dès lors que la conformité à l'ensemble des autres exigences portant sur la certification du prestataire est établie.

#### **STRUCT 2 – Organisation et responsabilités individuelles**

Règlement (UE) 2017/373

**ATM/ANS.OR.B.020 Exigences en termes de personnel**

[...]

b) Un prestataire de services définit l'autorité, les tâches et les responsabilités des responsables désignés, en particulier des cadres exerçant des fonctions liées à la sécurité, à la qualité, à la sûreté, aux finances et aux ressources humaines, telles qu'applicables.

#### **Moyens acceptables de conformité :**

AMC1 ATM/ANS.OR.B.020(b)

Le dirigeant responsable doit désigner un membre de la direction qui, indépendamment de ses autres fonctions, a la responsabilité de :

- veiller à ce que les processus nécessaires au système de gestion soient établis, mis en œuvre et maintenus ;
- rendre compte à la direction générale de la performance du système de gestion et de tout besoin d'amélioration ;
- veiller à sensibiliser le prestataire de services aux performances et aux exigences de service, ainsi qu'à ses conséquences pour la sécurité.

#### **Ces 3 points sont repris et détaillés en SMS 6**

#### **Analyse et interprétation :**

Une même personne peut occuper plusieurs fonctions. Cela peut être rendu possible du fait de :

- l'organisation du prestataire de services ;
- de la complexité de ses activités ;
- de la compétence et la capacité de la personne à faire face aux responsabilités liées à ces différentes fonctions.

- ★ Organigramme détaillé du prestataire,
- ★ Description formelle des responsabilités des acteurs exerçant des fonctions liées aux RH (Si elles ne sont pas définies dans la documentation SMS, elles peuvent l'être dans des documents plus généraux d'organisation du prestataire. Le responsable du recrutement doit pouvoir être identifiable)
- ★ Éléments requis au titre des responsabilités individuelles sur le plan de la sécurité (Cf. SMS 3 - Responsabilités individuelles)
- ★ Le cas échéant, démonstration de la capacité d'un responsable à occuper plusieurs fonctions.

#### **Questions :**

## Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

**Oui – Non** : La structure organisationnelle du prestataire est-elle formalisée ?  
**Oui – Non** : Existe-t-il un document, (document d'organisation, fiches de postes, ...) qui traite des tâches liées à la sécurité (opération AFIS, management de la sécurité, analyse des événements, formation, maintenance, évaluation d'impact, ...) ?  
**Oui – Non** : Les tâches et les responsabilités des différents acteurs exerçant des fonctions liées à la sécurité sont-elles définies et portées à leur connaissance ?  
Ex : A/R fiche de poste, mention des responsabilités dans la doc. SMS et description de son mode de diffusion, etc.  
**Oui – Non** : Les responsabilités sont-elles définies pour les fonctions liées aux ressources humaines ?  
**Oui – Non** : Existe-t-il des documents et enregistrements attestant de la mise en œuvre effective de ces responsabilités ?  
Ex : documents signés par les responsables, décisions prises au bon niveau, etc.

<b>STRUCT 3 - Politiques de recrutement et de formation</b>	<p><b>Moyens acceptables de conformité :</b>  AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(a)(6) Management system</p> <p>Le PSNA doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- déterminer les compétences nécessaires pour le personnel exécutant des activités de soutien à la prestation de services ;</li> <li>- si nécessaire, dispenser une formation ou prendre d'autres mesures pour acquérir les compétences adéquates ;</li> <li>- évaluer l'efficacité des actions entreprises ;</li> <li>- s'assurer que le personnel est conscient de la pertinence et de l'importance de ses activités et de la manière dont il contribue à la réalisation des objectifs ; et</li> <li>- tenir à jour des dossiers appropriés sur l'instruction / l'enseignement, la formation, les compétences et l'expérience.</li> </ul> <p><b>Analyse et interprétation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>★ Cette exigence de moyens porte sur la stratégie de gestion des ressources humaines du prestataire afin d'assurer la pérennité et la continuité du service AFIS.</li> <li>★ Document définissant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- La politique de gestion des ressources humaines affectées au service AFIS ;</li> <li>- Les moyens permettant une fourniture continue et durable du service AFIS.</li> </ul> </li> <li>★ La capacité opérationnelle comprend un nombre suffisant de personnel pour s'acquitter de ses tâches et assumer ses responsabilités.</li> <li>★ Une politique de recrutement permettant d'assurer un recrutement au niveau adéquat, au moment où le prestataire en a besoin ;</li> <li>★ Compétences nécessaires : <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour les personnels ayant des responsabilités liées au SMS : Cf. COMP1 ;</li> <li>- pour les agents AFIS n'ayant aucune responsabilité liée au SMS (contribution uniquement) : Cf. COMP AFIS ;</li> <li>- pour les autres personnels : Le PSNA évalue les besoins de formation en fonction des acquis professionnels.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Questions :</b></p> <p><b>Oui – Non</b> : L'effectif permet-il d'ouvrir de façon durable le service AFIS conformément aux horaires publiés ?  <b>Oui – Non</b> : Existe-t-il une stratégie de gestion des ressources humaines pour assurer la continuité du service AFIS ?</p>
---	---

## Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

	<p><b>Oui – Non :</b> Le prestataire met-il en œuvre une documentation relative à l'instruction, la formation et le maintien de compétence de son personnel ?</p> <p><b>Oui – Non :</b> Cette documentation est-elle alimentée continuellement ?</p> <p><b>Cas d'un agent ne détenant pas un contrat de travail liant avec le PSNA :</b></p> <p>Quel que soit le statut de l'agent au sein du PSNA, la relation de travail doit être formalisée. Cette relation formalisée doit engager l'agent à appliquer les méthodes définies par le prestataire : SMS et manuel d'exploitation notamment. Cet agent doit aussi respecter les conditions de compétences. Il convient aussi de s'assurer que quel que soit le statut de l'agent, la couverture des risques, au titre du règlement européen, est garantie.</p> <p>L'utilisation de personnel bénévole (par exemple un collaborateur occasionnel du service public) ne permet pas de répondre à l'exigence, même si la relation de bénévolat est formalisée. Cette situation est en contradiction avec les dispositions réglementaires. En effet, l'exigence réglementaire met en exergue les éléments de sécurité de fourniture des services de navigation aérienne qui sont caractérisés par une structure efficace et pérenne se composant d'agents qualifiés sous contrat avec l'organisme prestataire de ces services. Le terme "contrat" se déduit implicitement mais nécessairement des expressions "employer un personnel" et "établir des politiques de recrutement", ce qui signifie a contrario que toute relation nouée avec un personnel bénévole n'est pas légale dans la mesure où cette situation méconnaît l'élément de continuité attaché à l'organisation d'un fournisseur des services de navigation aérienne.</p>
--	---

### STRUCT 4 - Responsabilité et couverture des risques

Règlement (UE) 2017/373

ATM/ANS.OR.D.020 Responsabilité et couverture des risques

a) Les prestataires de services de navigation aérienne et de gestion des **courants** de trafic aérien et le gestionnaire de réseau mettent en place des arrangements pour couvrir les responsabilités liées à l'exécution de leurs tâches conformément à la législation applicable.

b) La méthode utilisée pour fournir la couverture est adaptée à la perte et au préjudice potentiels en cause, compte tenu du statut juridique des prestataires concernés et du gestionnaire de réseau et du niveau de la couverture de risques disponible auprès des assureurs.

c) Les prestataires de services de navigation aérienne et de gestion des courants de trafic aérien et le gestionnaire de réseau qui ont eux-mêmes recours aux services d'un autre prestataire de services veillent à ce que les accords qu'ils concluent à cet effet spécifient la répartition des responsabilités entre eux.

**Moyens acceptables de conformité :**

OR.D.020 a) – b) – c) : Pas d'AMC pour cette partie d'exigence

**Analyse et interprétation :**

Le prestataire doit, dans le cadre des lois en vigueur, souscrire à une police d'assurance pour couvrir les risques qu'il encourt en matière de responsabilité civile pour la fourniture de services AFIS. De plus, si le prestataire utilise les services d'un autre prestataire de services (autre PSNA, ou autre prestataire extérieur / partie intéressée), il doit formaliser la répartition des responsabilités entre les différentes parties.

Le service AFIS ne doit pas être fourni en cas de non-respect à cette exigence.

- ✗ Contrat d'assurance qui couvre les risques encourus en matière de responsabilité civile pour la fourniture du service AFIS ;
- ✗ Accords formels entre les 2 parties s'il utilise les services d'un autre prestataire extérieur / partie intéressée.

**Questions :**

**Oui – Non :** Le PSNA a-t-il contracté une assurance pour couvrir les risques en matière de responsabilité civile pour la fourniture de services AFIS ?

**Oui – Non :** Cette assurance est-elle en vigueur ?

<p><b>STRUCT 5 - Consultation annuelle et formelle des utilisateurs</b></p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b> <b>ATM/ANS.OR.A.075 Ouverture et transparence dans la fourniture des services</b></p> <p>a) Un prestataire de services fournit ses services d'une manière ouverte et transparente. Il [...] établit un processus de consultation avec les utilisateurs de ses services sur une base régulière ou telle que nécessaire pour des modifications spécifiques dans la prestation des services, soit individuellement, soit collectivement.</p>	<p><b>Moyens acceptables de conformité :</b> AMC1 ATM/ANS.OR.A.075(a) Open and transparent provision of services</p> <p>Le PSNA doit consulter les utilisateurs de ses services <b>au moins une fois par an</b>. Cette consultation, systématique et adaptée aux usagers visés, doit porter sur les services rendus.</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>★ Ecoute client permettant aux usagers du service AFIS d'émettre une réclamation, une plainte ou une suggestion d'amélioration.</li> <li>★ Courrier / questionnaire de satisfaction adressés aux usagers des services AFIS.</li> <li>★ Réunion / Commission de consultation des usagers des services AFIS, dont le compte-rendu doit faire apparaître le retour sur la qualité du service.</li> <li>★ Gestion et suivi des retours à cette consultation</li> </ul> <p><b>Questions :</b></p> <p>Oui – Non : Le prestataire consulte-t-il les utilisateurs sur la qualité de ses services ?</p> <p>Oui – Non : Réalise-t-il un suivi formalisé des retours qu'il reçoit ?</p>
<p><b>STRUCT 6 - Conditions d'accès aux services</b></p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b> <b>ATM/ANS.OR.A.075 Ouverture et transparence dans la fourniture des services</b></p> <p>a) Un prestataire de services fournit ses services d'une manière ouverte et transparente. Il publie les conditions d'accès à ses services ainsi que les modifications qui y sont apportées [...].</p>	<p><b>Moyens acceptables de conformité :</b> OR.A.075 a) : Pas d'AMC pour cette partie d'exigence</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b></p> <p>L'AIP doit être privilégié pour la publication des horaires d'ouverture du service AFIS y compris avec des variations régulières saisonnières <b>ou via la mention HX (= Pas d'heures précises de fonctionnement) ou la mention HO (=Service disponible selon les besoins de l'exploitation)</b> obligatoirement accompagnée d'une demande de PPR (= autorisation préalable nécessaire) ou O/R (=sur demande) avec éventuellement la mention PN (= préavis exigé).</p> <p>Les activités particulières (voltige, parachutage, ...) nécessitant l'activation du service AFIS doivent être cadrées par un protocole ou convention, entre les différentes parties prenantes, l'information aéronautique n'étant qu'un moyen permettant de prévoir de manière certaine (et sans contact préalable) les horaires.</p> <p>Le NOTAM doit être utilisé en cas de modification des horaires habituels, de façon ponctuelle ou dans l'attente de leur modification dans l'AIP <b>et ne peut être utilisé comme moyen principal de publication des horaires d'ouverture</b>.</p> <p>AIP : AD 1.1.5.3 « Services AFIS hors horaires publiés » « Hors horaires publiés, le service AFIS peut être rendu à tout moment sans préavis. La présence réelle de ce service est connue sur la fréquence AFIS.»</p> <p>Les modifications importantes des horaires AFIS à caractère permanent sont considérées comme un changement de niveau de service ATS et doivent, dans ce cadre, faire l'objet d'une notification de changement auprès de la DSAC-IR.</p>

**Questions :**

Oui – Non : Les horaires d'ouverture du prestataire sont-ils publiés ?

## STRUCT 7 - Conflits d'intérêt pour les services ATS

### Règlement (UE) 2017/373

#### ATS.OR.100 Propriété

[...]

b) Un prestataire de services de la circulation aérienne prend les mesures nécessaires pour prévenir toute situation de conflit d'intérêts qui pourrait compromettre la fourniture impartiale et objective de ses services.

### Règlement (UE) 2017/373

#### ATM/ANS.OR.A.075 Ouverture et transparence dans la fourniture des services

[...]

b) Un prestataire de services n'opère pas de discrimination fondée sur la nationalité ou sur d'autres caractéristiques de l'utilisateur ou de la classe des utilisateurs de ses services, de manière contraire au droit de l'Union.

### Règlement (UE) 2017/373

#### ATS.OR.105 Ouverture et transparence dans la prestation des services

Outre le point ATM/ANS.OR.A.075 de l'annexe III, le prestataire de services de trafic aérien ne s'engage pas dans une conduite qui aurait pour objet ou pour effet la prévention, la restriction ou la distorsion de concurrence, ni ne s'engage dans une conduite équivalant à un abus de position dominante, conformément au droit de l'Union ou à la législation nationale applicable.

### Moyens acceptables de conformité :

ATS.OR.100 b): Pas d'AMC pour cette partie d'exigence  
 ATM/ANS.OR.A.075 b): Pas d'AMC pour cette partie d'exigence  
 ATS.OR.105 : Pas d'AMC pour cette partie d'exigence

### Analyse et interprétation :

Le prestataire doit démontrer qu'il fournit ses services de manière ouverte et transparente et qu'il n'y a pas de conflit d'intérêt dans la fourniture des services AFIS.  
 Il doit pour cela indiquer à la DSAC, initialement et lors de tout changement significatif, la structure analytique de son capital, de ses ressources employées pour la fourniture des services AFIS et des informations éventuelles sur les filiales ou les groupements d'intérêts auxquels il est rattaché.

Lorsque le service peut être rendu sur préavis, l'information aéronautique doit mentionner quelles catégories d'utilisateurs peuvent demander à en bénéficier (ex : commercial, vols sanitaires...).

La notion de discrimination entre les différentes catégories d'utilisateurs est à considérer pendant l'ouverture du service ATS, et non dans les critères de choix prévalant à la décision d'ouverture du service.

- ↗ Documents attestant de la structure du capital et de l'origine des ressources ;
- ↗ Durant les horaires publiés, le prestataire rend le service AFIS sans discrimination.
- ↗ Hors horaires ATS, certaines restrictions peuvent être publiées : PPR – O/R à destination de certaines catégories d'usagers.
- ↗ Dans ces conditions, seules ces catégories d'usagers citées peuvent bénéficier du service AFIS.
- ↗ Abus de position dominante :

Par exemple : terrain mixte SNA/AFIS : Les conditions d'accès aux équipements / services / outils, Exploitant/AFIS : sur la coordination avec le SSLIA.

## 4. ARCHITECTURE DU SG ET DU SMS

### SMS 1 - Système de gestion

#### Règlement (UE) 2017/373

#### ATM/ANS.OR.B.005 Système de gestion

a) Un prestataire de services met en œuvre et maintient un système de gestion

[...]

g) Si le prestataire de services détient également un certificat d'exploitant d'aérodrome, il veille à ce que le système de gestion couvre toutes les activités dans le cadre de ses certificats.

#### Règlement (UE) 2017/373

#### ATS.OR.200 Système de management de la sécurité

Un prestataire de services de la circulation aérienne met en place un système de management de la sécurité (SMS) qui peut faire partie intégrante du système de gestion requis au point ATM/ANS.OR.B.005, [...]

#### Moyens Acceptables de Conformité :

OR.B.005 g) : Pas d'AMC pour cette partie d'exigence  
AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(a) Management system

Un certificat ISO 9001, délivré par une organisation dûment accréditée, traitant des éléments de gestion de la qualité, doit être considéré comme un moyen de conformité suffisant pour le prestataire de services. Dans ce cas, le prestataire de services accepte la divulgation de la documentation relative à la certification à l'autorité compétente à la demande de cette dernière.

#### Analyse et interprétation :

D'autres exigences, plus détaillées viennent compléter cette exigence de haut niveau. Cette exigence est réputée satisfaite dès lors que la conformité à l'ensemble des autres exigences portant sur le système de management de la sécurité est établie.

#### DEFINITIONS ET CONCEPTS DU SYSTEME DE GESTION (SG)

- ➔ Ensemble d'éléments interdépendants ou en interaction pour établir une politique, des objectifs, et des moyens pour les atteindre.
- ➔ Structure, processus et ressources nécessaires pour établir la politique et les objectifs d'une organisation, ainsi que les moyens pour les atteindre.

Le règlement n'exige pas que les différents systèmes de gestion soient intégrés, mais il facilite leur intégration.

#### RELATION ENTRE LE TYPE DE SERVICE ET LE MANAGEMENT DE LA SÉCURITÉ

Les PSNA sont tenus d'établir et de maintenir un SG.

Les exigences du SG énoncées à l'annexe III, s'appliquent à tous les PSNA et associées à la qualité du service, sont complétées par les exigences spécifiques en matière de management de la sécurité (SMS) pour la fourniture de services de la circulation aérienne énoncées à l'annexe IV (partie ATS).

SMS : Par conséquent, les PSNA sont tenus de disposer d'un SMS et d'entreprendre une évaluation de la sécurité des modifications apportées à leur système fonctionnel.

La gestion des risques pour la sécurité peut être effectuée à l'aide de listes de contrôle des dangers ou d'outils ou de processus similaires de gestion des risques, qui sont intégrés dans les activités du prestataire de services de circulation aérienne.

Un PSCA doit gérer les risques pour la sécurité liés aux changements. La gestion des changements doit être un processus documenté permettant d'identifier les modifications externes et internes susceptibles d'avoir un effet négatif sur la sécurité. Il doit utiliser les processus d'identification, d'évaluation et d'atténuation des risques. Ces processus font mention des personnes responsables de la gestion des changements.

<b>SMS 2 – Dirigeant responsable</b>	<p><b>Moyens acceptables de conformité :</b>            OR.B.005 a1) : Pas d'AMC pour cette partie d'exigence            OR.B.020 a) : Pas d'AMC pour cette partie d'exigence</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b>            Il convient de comprendre que le « gestionnaire responsable » est en fait le « Dirigeant responsable du PSNA ». L'organisation fait clairement apparaître les liens hiérarchiques et fonctionnels entre les différentes fonctions. Les cadres et les dirigeants doivent être impliqués dans le management de la sécurité et doivent encourager les motivations individuelles.</p> <p>Le dirigeant responsable s'assure que les responsabilités sont définies, communiquées au sein de l'organisation, et documentées dans le système de gestion.</p> <p>Dans ce contexte, le dirigeant responsable définit les fonctions qu'il délègue et celles ne pouvant pas l'être. Les délégations mises en place n'occultent pas la responsabilité ultime du dirigeant responsable.</p> <p>Le dirigeant responsable est chargé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de l'établissement et du maintien du SMS ;</li> <li>- de veiller à ce que le SG soit correctement mis en œuvre et maintenu grâce à l'allocation de ressources et de tâches.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>★ L'organigramme du PSNA place le dirigeant responsable au sommet de l'organisation.</li> <li>★ L'organigramme formalise les liens hiérarchiques et fonctionnels entre les différentes fonctions.</li> <li>★ Le Dirigeant responsable peut être (en fonction de la taille, de la structure ... du PSNA) Chef de la direction, Directeur d'exploitation, Président du conseil d'administration, ...</li> <li>★ Les délégations de fonctions sont tracées (Décision, note, consigne ...).</li> </ul> <p><b>Questions :</b></p> <p>Oui – Non : La documentation SMS mentionne-t-elle l'organigramme de l'organisation ?</p> <p>Oui – Non : Les liens hiérarchiques et fonctionnels sont-ils définis ?</p> <p>Oui – Non : Le dirigeant responsable a-t-il une responsabilité directe en matière de SMS ?</p>
--------------------------------------	---

<b>SMS 3 - Politique, priorité et objectif de sécurité</b>	<p><b>Moyens acceptables de conformité :</b>            AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(a)(2) Management system            AMC1 ATS.OR.200(1); (2); (3) Safety management system</p> <p>Le SMS repose sur une politique de sécurité approuvée et signée par le dirigeant responsable du PSNA            Elle affirme la priorité accordée à la sécurité au sein du prestataire.</p>
--	---

## Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

<p>2) une description de l'ensemble des conceptions et des principes du prestataire de services en ce qui concerne la sûreté, la qualité et la sécurité de ses services, constituant collectivement une politique, signée par le dirigeant responsable ;</p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b>  <b>ATS.OR.200 Système de management de la sécurité</b></p> <p>Un prestataire de services de la circulation aérienne met en place un système de management de la sécurité (SMS) qui peut faire partie intégrante du système de gestion requis au point ATM/ANS.OR.B.005, comprenant les éléments suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Politique et objectifs de sécurité</li> <li>i) l'engagement en matière de gestion et la responsabilité concernant la sécurité qui sont inclus dans la politique de sécurité ;</li> <li>ii) les responsabilités en matière de sécurité concernant la mise en œuvre et la maintenance du SMS et le pouvoir de prendre des décisions en matière de sécurité ;</li> </ol>	<p>La politique de sécurité du PSNA doit inclure un engagement à atteindre le meilleur niveau de sécurité possible, se conformer à toutes les exigences légales applicables, à toutes les normes applicables, prendre en compte les meilleures pratiques et fournir les ressources appropriées. La politique de sécurité peut également contenir un engagement pour le développement d'une culture de la sécurité : promotion de la notification des événements de sécurité, protection juste des agents qui rendent compte d'événements, etc. Elle définit également les objectifs de sécurité.</p> <p><b>Analyse interprétation :</b>  Le document énonçant la politique de sécurité, signée par le Dirigeant responsable  Les enregistrements démontrant sa diffusion et sa prise en compte au sein de l'organisation.  (Exemples : affichage, compte-rendu de journées d'information, courriers individuels, etc.)</p> <p><b>Questions :</b>  <b>Oui – Non</b> : Existe-t-il un document (chapitre spécifique du manuel SMS, lettre d'engagement...) qui contient un énoncé de politique de sécurité ?  <b>Oui – Non</b> : Ce document est-il signé du dirigeant responsable du PSNA ?  (Si intégré au manuel SMS, la validation du SMS par le Dirigeant responsable fait foi)  <b>Oui – Non</b> : Ce document affirme-t-il la priorité accordée à la sécurité ?  <b>Oui – Non</b> : La politique est-elle diffusée au sein de l'organisation ?</p>
--	---

<b>SMS 4 – Révision du système de gestion</b> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b>  <b>ATM/ANS.OR.B.005 Système de gestion</b></p> <p>a) Un prestataire de services met en œuvre et maintient un système de gestion qui comprend :</p> <p>[...]</p> <p>5) un processus pour réviser le système de gestion, identifier les causes de performances médiocres du système de gestion, déterminer les implications de ces performances, et supprimer ou atténuer ces causes ;</p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b>  <b>ATS.OR.200 Système de management de la sécurité</b></p> <p>Un prestataire de services de la circulation aérienne met en place un système de gestion de la sécurité (SMS) qui peut</p>	<p><b>Moyens Acceptables de Conformité :</b>  AMC1 ATM/ANS.OR.B.005 (a)(5) Management system  ATM.OR.200 3)iii): Pas d'AMC pour cette partie d'exigence</p> <p>Le dirigeant responsable évalue régulièrement le système de gestion du PSNA, afin de s'assurer de son adéquation, et de son efficacité (par exemple au travers d'audits internes, d'enquêtes -analyses-, revue de sécurité annuelle ...).</p> <p>L'examen inclut une évaluation des possibilités d'amélioration et de la nécessité de modifier le SG, y compris la politique et les objectifs.</p> <p>Les enregistrements des évaluations du SG doivent être conservés.</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Evaluation annuelle de la performance du SMS, y compris en termes de gestion documentaire (aspect Qualité)</li> <li>✗ Evaluation du SG</li> <li>✗ Traçabilité de la performance du SMS, y compris la documentation</li> <li>✗ Revue de sécurité : réunion organisée par le RSMS et présidée par le Dirigeant responsable, rassemblant les acteurs de la sécurité du PSNA.</li> </ul>
---	--

## Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

<p>faire partie intégrante du système de gestion requis au point ATM/ANS.OR.B.005, comprenant les éléments suivants :</p> <p>[...]</p> <p>3) Assurance de la sécurité</p> <p>iii) un processus pour suivre et évaluer l'efficacité du SMS afin de permettre une amélioration continue des performances globales du SMS.</p>	<p><b>Questions :</b></p> <p><b>Oui – Non :</b> Le PSNA a-t-il formalisé des modalités d'évaluation de son système de gestion (audit interne, revue de sécurité, ...) ?</p> <p><b>Oui – Non :</b> Cette évaluation est-elle réalisée <i>a minima</i> tous les ans ?</p> <p><b>Oui – Non :</b> Est-elle de plus déclenchée lors de la détection :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de performances dégradées ;</li> <li>- ou d'une amélioration possible ?</li> </ul> <p><b>Oui – Non :</b> Le prestataire prévoit-il la mise en place d'actions à la suite de l'évaluation, pour répondre aux faiblesses détectées ?</p> <p><b>Oui – Non :</b> Les résultats des évaluations sont-ils tracés et enregistrés / archivés ?</p>
---	--

<p><b>SMS 5 - Responsabilités en matière de management de la sécurité (SMS)</b></p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b>  <b>ATS.OR.200 Système de management de la sécurité</b></p> <p>Un prestataire de services de la circulation aérienne met en place un système de management de la sécurité (SMS) qui peut faire partie intégrante du système de gestion requis au point ATM/ANS.OR.B.005, comprenant les éléments suivants :</p> <p>1) Politique et objectifs de sécurité</p> <p>[...]</p> <p>iii) la nomination d'un gestionnaire de la sécurité qui est responsable de la mise en œuvre et de la maintenance d'un SMS efficace ;</p>	<p><b>Moyens acceptables de conformité :</b></p> <p>AMC1 ATS.OR.200 (1) (2) (3) (e)  AMC1 ATS.OR.200 (1) ii) ; iii)</p> <p>Le prestataire doit identifier un responsable SMS (RSMS), qui, indépendamment des autres fonctions, est chargé de mettre en œuvre et maintenir les dispositions relatives au SMS.</p> <p>Le dirigeant responsable conserve la responsabilité ultime de l'efficacité des activités du RSMS, en particulier pour la mise en œuvre et le suivi efficaces de toutes les actions correctives.</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b></p> <p>Le RSMS s'assure du bon fonctionnement du système mis en place :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mise à jour de la documentation relative au SMS,</li> <li>- révision et amélioration des dispositions relatives au SMS ;</li> <li>- vérification de la bonne mise en œuvre des dispositions du SMS.</li> </ul> <p>La fonction de RSMS peut être combinée avec une autre fonction au sein de l'organisation du PSNA à condition qu'une indépendance suffisante soit garantie.</p> <p>Dans le cas où le RSMS agit également en tant que responsable de la surveillance de la conformité, cette personne respectera en outre les critères mentionnés en SMS 6.</p> <p>Dans le cas où le responsable SMS est une personne extérieure à la structure du PSNA :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les responsabilités et missions attribuées au RSMS doivent être clairement identifiées (via un contrat par exemple) ;</li> <li>- Dans tous les cas, le RSMS doit avoir un lien direct avec le DR : ce lien doit être clairement établi au sein de l'organigramme et doit exister effectivement dans la pratique ;</li> <li>- La description de la disponibilité du RSMS doit garantir un fonctionnement satisfaisant du SMS.</li> </ul> <p><b>Questions :</b></p> <p><b>Oui – Non :</b> Le PSNA a-t-il défini une fonction de responsable SMS ?</p> <p><b>Oui – Non :</b> Cette fonction est-elle directement rattachée au Dirigeant Responsable ?</p> <p><b>Oui – Non :</b> Dans le cas où le responsable SMS cumule d'autres fonctions, des moyens indépendants sont-ils mis en œuvre par le PSNA pour le suivi des activités (surveillance de la conformité du SMS, analyse des événements de sécurité, etc..) ?</p>
---	---

**Oui – Non :** Dans le cas où le responsable SMS est extérieur au PSNA, existe-t-il un document formel (contrat...) décrivant ses missions en matière de SMS et les moyens nécessaires à la réalisation de celles-ci ?

## SMS 6 - Surveillance de la conformité

### Règlement (UE) 2017/373 ATM/ANS.OR.B.005 Système de gestion

c) Un prestataire de services établit une fonction pour surveiller le respect, par son organisme, des exigences applicables et le caractère adéquat des procédures.

La surveillance de la conformité comporte un système de retour d'informations concernant les constatations, vers le cadre responsable, afin d'assurer la mise en œuvre effective des mesures correctives le cas échéant.

#### Moyens acceptables de conformité :

OR.B.005 c) : Pas d'AMC applicable aux prestataires non complexes pour cette partie d'exigence. Toutefois, l'AMC4 ATM/ANS.OR.B.005 (a), point (b), prévoit que la tâche de contrôle de la conformité peut être exercée par le Dirigeant responsable, à condition qu'il ou elle ait démontré qu'il en possède les compétences, comme définies dans le GM1 ATM/ANS.OR.B.005 (c), point (b) (4), et mentionnées ci-dessous.

Pour information, l'AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(c) applicable aux prestataires complexes fournit des éléments utiles à la compréhension ; il est admis que la mise en œuvre des modalités décrites dans cet AMC permet de garantir la conformité aux exigences de l'ATM/ANS.OR.B.005 (c).

#### Analyse et interprétation :

Le prestataire doit établir une fonction pour surveiller la conformité à la réglementation en vigueur des activités du prestataire, de sa documentation et d'une manière générale, de son système de gestion.

Cette conformité est garantie par :

- La veille réglementaire continue lui permettant d'être à jour des modifications pouvant intervenir via une collecte des nouveaux textes applicables, analyse et mise en conformité de la documentation lorsque nécessaire ;
- Les vérifications du maintien de la conformité aux exigences applicables : il s'agit de s'assurer que le manuel SMS, les procédures, MANEX, plan de formation, protocoles d'accords, et autres documents sont bien conformes. Ces vérifications sont réalisées au fil de l'eau ; Les modalités de ces vérifications sont définies dans la documentation du prestataire (un exemple de trame est disponible sur le site du ministère. **Attention ce modèle n'est basé que sur le règlement 2017/373 en vigueur en octobre 2021 ; il reviendra au PSNA de la mettre à jour en intégrant l'exhaustivité de la réglementation en vigueur.**)
- La vérification systématique qu'aucune non-conformité réglementaire n'est introduite lors de la conduite d'un changement.
- Le retour d'informations de la surveillance vers le DR (modalités décrites dans la documentation) ;

Le prestataire désigne un responsable de la surveillance de la conformité **RSC** dont les prérogatives sont différentes de celles du **RSMS** :

- le RSC s'assure de la **conformité réglementaire** du système mis en place par le prestataire.
- le RSMS s'assure du bon fonctionnement et de la **performance** du système mis en place.

Cette personne désignée peut cumuler d'autres fonctions au sein du PSNA, comme par exemple la fonction de RSMS ou de DR. Le RSC n'est pas nécessairement celui qui réalise la totalité de la surveillance. L'indépendance de la personne contribuant à la surveillance d'un domaine vis-à-vis de ce domaine peut être recherchée, sans pour autant être indispensable.

Le RSC peut aussi faire partie d'une structure extérieure. Dans ce cas, les responsabilités et missions attribuées au RSC doivent être clairement identifiées (via un contrat, par exemple).

Le RSC doit avoir un lien direct avec le DR : ce lien doit être clairement établi au sein de l'organigramme et doit exister effectivement dans la pratique.

## Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

Le RSC et tous les personnels impliqués dans la réalisation de la surveillance doivent posséder les compétences adéquates pour cette fonction.

**Questions :**

**Oui – Non** : Le PSNA a-t-il défini et documenté une fonction de surveillance de la conformité ?

**Oui – Non** : Un RSC est-il identifié et cette personne est-elle directement rattachée au Dirigeant Responsable ?

**Oui – Non** : Les modalités de notification des conclusions de la surveillance vers le DR ont-elles été définies ?

### SMS 7 – Documentation SMS

**Règlement (UE) 2017/373  
ATM/ANS.OR.B.005 Système de gestion**

b) Un prestataire de services fournit une documentation relative aux processus principaux du système de gestion, notamment un processus visant à sensibiliser le personnel à ses responsabilités, et la procédure relative à la modification de ces processus.

**Règlement (UE) 2017/373  
ATS.OR.200 Système de management de la sécurité**

Un prestataire de services de la circulation aérienne met en place un système de management de la sécurité (SMS) qui peut faire partie intégrante du système de gestion requis au point ATM/ANS.OR.B.005, comprenant les éléments suivants :

1) Politique et objectifs de sécurité

[...]

v) une documentation du SMS qui décrit tous les éléments du SMS, les processus SMS connexes et les résultats du SMS.

**Moyens Acceptables de Conformité :**

AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(b) Management system

La documentation SMS contient a minima les informations suivantes :

- ★ La terminologie, les normes d'activité spécifiques, une description du PSNA ;
- ★ L'énoncé de la politique de sécurité ;
- ★ Le champ d'activité du PSNA ;
- ★ Les fonctions, responsables désignés, répartition des tâches et liens entre les différents acteurs ;
- ★ Des procédures pour assurer la conformité ;
- ★ Les moyens pour y parvenir (audits, réunions, suivi des actions...) ;
- ★ Une description générale et l'emplacement des équipements et outils nécessaires à la fourniture du service AFIS;
- ★ Les procédures décrivant la veille réglementaire ;
- ★ La formalisation des modalités de gestion documentaire (mise à jour, vérification/approbation, diffusion) ;
- ★ La liste des documents associés au SMS.

**Analyse et interprétation :**

- ★ La documentation SMS est mise à jour sous la responsabilité du responsable SMS, et doit être approuvée par le dirigeant responsable.
- ★ La documentation SMS décrit les méthodes (collecte, analyse, intégration dans la documentation, diffusion) mises en place pour assurer la veille réglementaire ;
- ★ La documentation relative au SMS peut être regroupée dans un manuel ou être constituée d'un ensemble de documents, procédures.
- ★ Dans ce cas, les éléments composant la documentation SMS (*manuel SMS et procédures associées, plan de formation ex : circuit de signatures, MANEX, ...*) sont listés.

**Questions :**

**Oui – Non** : Existe-t-il une documentation SMS ?

**Oui – Non** : Cette documentation contient-elle a minima les éléments repris en « moyens acceptables » ?

**Oui – Non** : Existe-t-il une procédure décrivant la veille réglementaire ?

**Oui – Non** : Cette documentation SMS est-elle approuvée par le Dirigeant responsable ?

**Oui – Non** : Est-elle diffusée et connue de tous ceux ayant à mettre en œuvre les dispositions qui y figurent ?

**Oui – Non** : Est-elle en lien avec la politique de sécurité ?

<b>SMS 8 – Archivage</b>	<p><b>Moyens acceptables de conformité :</b></p> <p>AMC1 ATM/ANS.OR.B.030 AMC1 ATM/ANS.OR.B.030(b)</p> <p>Les enregistrements doivent être conservés pendant au moins 5 ans. La période de conservation commence lorsqu'un enregistrement a été créé ou modifié en dernier. Le PSNA doit garantir que tous les enregistrements sont accessibles à tout moment. Les enregistrements doivent être organisés de manière à assurer la traçabilité et la récupération tout au long de la période de conservation.</p> <p>Les enregistrements doivent être stockés sur support papier, sous forme électronique, ou combinaison des deux, et rester lisibles tout au long de la période de conservation requise.</p> <p>Les systèmes informatiques utilisés pour la sauvegarde de données :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sont mis à jour dans les 24 heures suivant toute nouvelle entrée ;</li> <li>- incluent des garanties contre la probabilité qu'un personnel non autorisé modifie les données ;</li> <li>- sont situés dans un emplacement différent de celui contenant les données de travail, afin d'éviter la perte irréversible de données (en cas de panne informatique par exemple, si tous les éléments sont stockés sur les mêmes serveurs, il y a un risque de perte de données sans moyen de les récupérer). Une copie sur un disque dur externe situé dans une autre salle que le poste de travail dans la tour peut être acceptée.</li> </ul> <p>Cette exigence s'applique aux enregistrements SG-SMS mais pas aux enregistrements de données opérationnelles, couverts par d'autres exigences (Cf. DATA 3).</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Enregistrements conservés sur papier et/ou sous forme électronique ;</li> <li>✗ Liste identifiant les enregistrements du SMS à conserver ;</li> <li>✗ Lieux de stockage des enregistrements</li> <li>✗ Garanties contre la probabilité qu'un personnel non autorisé modifie les données informatiques (gestion de droits informatiques).</li> <li>✗ Lors de modifications matérielles ou logicielles, il convient de veiller à ce que toutes les données nécessaires restent accessibles au moins pendant toute la période de conservation.</li> </ul> <p><b>Questions :</b></p> <p>Oui – Non : Le PSNA a-t-il mis en place une procédure pour la conservation des enregistrements ?  Oui – Non : Les données sont-elles conservées a minima sur 5 ans ?  Oui – Non : Les enregistrements du SMS sont-ils listés ?  Oui – Non : Le PSNA prévoit-il un lieu de stockage différent pour ses sauvegardes ?</p>
--------------------------	---

## 5. PILOTAGE DE LA GESTION DE LA SECURITE

### PIL 1 – Assurance de la sécurité

#### Règlement (UE) 2017/373

#### ATM/ANS.OR.B.005 Système de gestion

a) Un prestataire de services met en œuvre et maintient un système de gestion qui comprend :

[...]

3) les moyens permettant de vérifier les performances de l'organisme du prestataire de services à la lumière des indicateurs de performances et des objectifs de performance du système de gestion ;

#### Règlement (UE) 2017/373

#### ATS.OR.200 Système de management de la sécurité

Un prestataire de services de la circulation aérienne met en place un système de management de la sécurité (SMS) qui peut faire partie intégrante du système de gestion requis au point ATM/ANS.OR.B.005, comprenant les éléments suivants :

[...]

#### 3) Assurance de la sécurité

i) les moyens de suivi et de mesure des performances en matière de sécurité afin de vérifier les performances en matière de sécurité de l'organisme et de valider l'efficacité des contrôles de risque en matière de sécurité ;

ii) un processus pour identifier les modifications qui pourraient influer sur le niveau de risque pour la sécurité lié à ses services et pour identifier et gérer les risques pour la sécurité qui pourraient résulter de ces modifications ;

#### Moyens acceptables de conformité :

AMC2 ATM/ANS.OR.B.005(a)(3) Management system  
ATS.OR.200 3)i)ii): Pas d'AMC pour cette partie d'exigence

Le PSNA met en place un processus (constitué de procédures, outils, méthodes de travail, etc.) et surveille sa performance en matière de sécurité. Cette performance est vérifiée en lien avec la politique (indicateurs de performance) et les objectifs de sécurité qu'il s'est fixés.

A ce titre, le PSNA établit :

- des études / examens de sécurité (examens de tendances effectués lors de changements de technologies, de procédures, ou de structure des opérations) ;
- des audits de sécurité (intégrité du SG du PSNA) ;
- des enquêtes de sécurité...

#### Analyse et interprétation :

La gestion de la performance sécurité a pour but de détecter les éventuelles dégradations non désirées des niveaux de sécurité définis par le PSNA.

Pour ce faire, le PSNA définit la procédure de gestion à intervalles réguliers des données en rapport :

- avec ses indicateurs ;
- ses objectifs et les niveaux de sécurité associés (valeurs cibles ou tendances) ;  
Certaines exigences de sécurité ne peuvent être mesurées que par la tendance : on ne peut pas exiger des valeurs cibles pour tous les objectifs de sécurité.
- la remontée d'informations (événements, propositions d'amélioration, changements prévus...) ;
- un bilan d'évaluation de la performance.

De manière régulière, le PSNA AFIS évalue sa performance.

- Que puis-je améliorer ?
- Quels sont les problèmes que je peux rencontrer ?
- Quels sont les risques que je peux maîtriser ?
- Pourquoi telle valeur est-elle dans le rouge ?

#### Questions :

Oui – Non : Le PSNA a-t-il défini une procédure de gestion de sa performance de sécurité ?

Oui – Non : Est-ce que le prestataire a spécifié des objectifs de sécurité ?

Oui – Non : Le PSNA associe-t-il des valeurs ou tendances à ses objectifs ?

Oui – Non : Ces objectifs et cibles/tendances sont-ils en adéquation avec les indicateurs fixés par le PSNA ?

Oui – Non : Existe-t-il des mécanismes de suivi de ces objectifs ?

Oui – Non : La fréquence de suivi de la performance est-elle adaptée ?

## PIL 2 – Gestion des risques pour la sécurité

Règlement (UE) 2017/373

**ATS.OR.200 Système de management de la sécurité**

Un prestataire de services de la circulation aérienne met en place un système de management de la sécurité (SMS) qui peut faire partie intégrante du système de gestion requis au point ATM/ANS.OR.B.005, comprenant les éléments suivants :

[...]

2) Gestion des risques pour la sécurité

i) un processus pour identifier les dangers associés à ses services, qui est fondé sur une combinaison de méthodes réactives, proactives et prédictives de collecte des données de sécurité ;

ii) un processus qui assure une analyse, une évaluation et un contrôle des risques pour la sécurité liés aux dangers identifiés ;

iii) un processus pour garantir que sa contribution au risque d'accidents d'aéronefs est minimisée dans la mesure où cela est raisonnablement possible.

### **Moyens Acceptables de Conformité :**

ATS.OR.200 2)i)ii)iii) : Pas d'AMC pour cette partie d'exigence

### **Analyse et interprétation :**

D'autres exigences, plus détaillées viennent compléter cette exigence de haut niveau. Cette exigence est réputée satisfaite dès lors que la conformité à l'ensemble des autres exigences portant sur le système de management de la sécurité est établie.

## PIL 3 – Surveillance du système fonctionnel

Règlement (UE) 2017/373

**ATM/ANS.OR.B.005 Système de gestion**

d) Un prestataire de services surveille le comportement de son système fonctionnel et, lorsque des performances insuffisantes sont identifiées, il en établit les causes et les supprime ou, après avoir déterminé les conséquences des performances insuffisantes, il en atténue les effets

### **Moyens Acceptables de Conformité :**

AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(d) Management system

Si la cause de la sous-performance s'avère être :

- une faille dans le système fonctionnel, le PSNA initie une modification de son système fonctionnel soit pour supprimer la faille, soit pour en atténuer les effets ;
- un argument erroné associé à une modification de ce système fonctionnel, le fournisseur de service doit :
  - fournir un argument valide ;
  - ou initier une modification du système fonctionnel.

### **Analyse et interprétation :**

L'utilisation de la liste indicative des vérifications de sécurité AFIS présentée en annexe du MACAFIS est un moyen permettant de surveiller le système fonctionnel.

### **Questions :**

**Oui – Non** : Le PSNA a-t-il formalisé les modalités de surveillance de son système fonctionnel ?

**Oui – Non** : Le prestataire prévoit-il un fonctionnement en mode dégradé de son système fonctionnel ?

**Oui – Non** : Assure-t-il un suivi des actions prises (ACAP) à la suite d'une faille dans son système fonctionnel ?

**Oui – Non :** Le prestataire a-t-il formalisé les modalités de retour à la normale de son système fonctionnel ?

## PIL 4 – Réaction immédiate à un problème de sécurité

Règlement (UE) 2017/373

**ATM/ANS.OR.A.060 Réaction immédiate à un problème de sécurité**

Un prestataire de services met en œuvre toutes les mesures de sécurité, y compris les consignes de sécurité, prescrites par l'autorité compétente, conformément au point ATM/ANS.AR.A.025, point c).

### Moyens Acceptables de Conformité :

ATM/ANS.OR.A.060 : Pas d'AMC pour cette partie d'exigence

### Analyse et interprétation :

La DSAC peut être amenée à diffuser des consignes de sécurité lorsqu'elle a déterminé l'existence d'une situation compromettant la sécurité et exigeant une réaction immédiate.

Dans ce cadre, elle vérifie que le PSNA prend en compte et respecte les consignes de sécurité applicables.

- ❖ Liste tenue à jour des consignes de sécurité DSAC

- ❖ Prise en compte éventuelle dans la documentation du PSNA, et diffusion interne de la consigne.

### Questions :

**Oui – Non :** Le PSNA a-t-il connaissance des consignes de sécurité émises par la DSAC ?

**Oui – Non :** Ces consignes sont-elles tracées, appliquées ?

## PIL 5 – Mesures correctives

Règlement (UE) 2017/373

**ATM/ANS.OR.A.055 Constat et mesures correctives**

Après réception de la notification des constatations transmise par l'autorité compétente, le prestataire de services :

- a) identifie la cause à l'origine de la non-conformité ;
- b) définit un plan de mesures correctives qui reçoit l'approbation de l'autorité compétente ;
- c) démontre la mise en œuvre des mesures correctives, à la satisfaction de l'autorité compétente, dans le délai proposé par le prestataire de services et convenu avec ladite autorité conformément au point ATM/ANS.AR.C.050, point e).

### Moyens Acceptables de Conformité :

AMC1 ATM/ANS.OR.A.055(b) Findings and corrective actions

Le plan d'actions correctives défini par le PSNA doit prendre en compte des effets de la non-conformité et de sa cause.

### Analyse et interprétation :

Constat : non-conformité décelée lors d'action de surveillance par la DSAC.

A la suite d'un constat, le PSNA établit un plan d'actions correctives.

Ces actions doivent permettre d'éliminer ou atténuer la (les) cause(s) du constat et empêcher sa récurrence.

L'outil METEOR offre la possibilité d'analyser les causes lors du plan d'actions correctives relatives à une non-conformité relevée par la DSAC.

- ❖ Modalités de gestion des constats et du suivi des actions
- ❖ Recherche des causes d'un constat donné, et réponse à chacune de ces causes
- ❖ Utilisation de l'outil METEOR pour apporter les réponses à une constatation

### Questions :

**Oui – Non :** Le prestataire analyse-t-il les causes à la suite d'un constat ?

**Oui – Non :** Les actions prises viennent-elles en réponse aux causes du constat ?

## 6. EVALUATION ET ATTENUATION DES RISQUES

### RISK 1 – Processus d'identification des modifications

Règlement (UE) 2017/373

ATM/ANS.OR.B.005 Système de gestion

a) Un prestataire de services met en œuvre et maintient un système de gestion qui comprend :

4) un processus pour identifier les modifications au sein de l'organisme du prestataire de services et le contexte dans lequel il opère, susceptible d'influer sur les processus établis, les procédures et les services et, si nécessaire, modifier le système de gestion et/ou le système fonctionnel pour intégrer ces modifications ;

Pas d'AMC pour cette partie d'exigence  
Cette exigence est réputée satisfaite dès lors que la conformité à l'exigence RISK2 est établie.

### RISK 2 – Procédures approuvées

Règlement (UE) 2017/373

ATM/ANS.OR.B.010 Procédures de gestion des changements

a) Un prestataire de services utilise des procédures pour gérer, évaluer et, si nécessaire, atténuer l'incidence des changements apportés à ses systèmes fonctionnels conformément aux points ATM/ANS.OR.A.045, ATM/ANS.OR.C.005, ATS.OR.205 et ATS.OR.210, le cas échéant.

b) Les procédures visées au point a) ou tout autre changement important apportée à ces procédures :

1) sont soumises, pour approbation, par le prestataire de services à l'autorité compétente ;

2) ne sont pas utilisées tant qu'elles ne sont pas approuvées par l'autorité compétente.

#### Moyens Acceptables de Conformité :

Tous les prestataires de services de navigation aérienne doivent utiliser une procédure pour gérer, évaluer et, si nécessaire, atténuer l'incidence des changements apportés à leur système fonctionnel.

Cette procédure doit faire l'objet d'une approbation par l'autorité nationale de surveillance ou son représentant territorialement compétent.

La DSAC a défini un moyen de conformité relatif à la réalisation des évaluations de la sécurité, qu'elle met à disposition des PSNA AFIS au travers du lien suivant :

<https://www.ecologie.gouv.fr/afis-aerodrome-flight-information-service>

Y sont ainsi regroupés, dans leur version en vigueur, les éléments suivants :

- Note d'information technique DSAC relative au moyen de conformité réglementaire de la procédure de gestion des changements du système fonctionnel des prestataires AFIS ;
- Check-List Identification d'un changement du système fonctionnel ;
- Formulaire de notification des changements ;
- Formulaire d'évaluation de la sécurité – ELISA ;
- Guide pour la réalisation d'une ELISA ;
- Fiche réflexe AFIS METEOR ;
- Modèle de déclaration de vérification système (DVS) ;
- Modèle d'aptitude à l'emploi (DAE) ;
- Modèle d'attestation de conformité (SOC -> Statement of compliance).

#### Analyse et interprétation :

Pour tout nouvel équipement ou modification d'un équipement existant :

A compter du 2 janvier 2025 :

## Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

- Un modèle de SOC, une version amendée de l'ELISA ainsi qu'une nouvelle version de la NIT DSAC mentionnée supra sont diffusés par la DSAC.
- Les PSNA AFIS pourront utiliser les SOC ou continuer à utiliser les DAE, DVS jusqu'au 1<sup>er</sup> février 2026.

A compter du 1<sup>er</sup> février 2026 :

- Les DEA et DVS ne sont plus utilisables
- Les procédures de gestion des changements des PSNA doivent être amendées en ce sens et approuvées.

Pour les équipements mis en services avant le 1<sup>er</sup> février 2026, les documents DAE et DVS restent recevables en tant que moyen de preuve de conformité des équipements. En fonction de la nature de l'équipement, celui-ci peut nécessiter une « certification » ou une « déclaration » et non un SOC. Ces documents sont alors recueillis par le PSNA AFIS auprès de l'équipementier.

Dans le cas des PSNA mixte (ATCO/AFIS) le PSNA AFIS peut présenter les documents attestant de la conformité réglementaire détenus par le SNA et n'a pas obligation d'en produire.

Cette procédure doit couvrir les éléments décrits dans les chapitres RISK de ce document ainsi que les exigences suivantes :

- AMC1 ATM/ANS.OR.B.010(a) point (c) : Exigence relative à la description des rôles et responsabilités dans le cadre de la procédure de gestion des changements du système fonctionnel.
- AMC2 ATM/ANS.OR.B.010(a) : Exigence relative à l'archivage des notifications, évaluations de la sécurité, notifications d'examen et décisions d'approbation des argumentaires.

**Questions :**

**Oui – Non** : Le prestataire dispose-t-il d'une procédure de gestion des changements du système fonctionnel approuvée par l'autorité nationale de surveillance ou son représentant territorialement compétent ?

**Oui – Non** : La procédure a-t-elle été mise en œuvre pour les changements récents ?

### RISK 3 – Changement particulier

**Règlement (UE) 2017/373**

**ATM/ANS.OR.B.010 Procédures de gestion des changements**

[...]

c) Lorsque les procédures approuvées visées au point b) ne sont pas adéquates pour un changement particulier, le prestataire de services :

- 1) adresse une demande à l'autorité compétente pour une dérogation permettant de s'écarte des procédures approuvées ;
- 2) communique les détails de cet écart et sa justification à l'autorité compétente ;
- 3) n'a pas recours à cet écart avant qu'il soit approuvé par l'autorité compétente.

**Analyse et interprétation :**

Cette situation devrait être extrêmement rare pour les prestataires AFIS.

<p><b>RISK 4 – Notification de changement du système fonctionnel</b></p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b>  <b>ATM/ANS.OR.A.040 Changements — généralités</b></p> <p>a) La notification et la gestion :</p> <p>1) d'un changement du système fonctionnel ou d'un changement qui influe sur le système fonctionnel sont réalisées conformément au point ATM/ ANS.OR.A.045 ;</p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b>  <b>ATM/ANS.OR.A.045 Changements apportés à un système fonctionnel</b></p> <p>a) Un prestataire de services prévoyant un changement de son système fonctionnel :</p> <p>1) informe l'autorité compétente du changement ;</p> <p>2) fournit à l'autorité compétente, si elle le demande, toute information supplémentaire lui permettant de décider d'examiner ou non l'argumentaire en faveur du changement ;</p> <p>3) informe les autres prestataires de services et, si possible, les acteurs de l'aéronautique concernés par le changement envisagé.</p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b>  <b>ATM/ANS.OR.A.045 Changements apportés à un système fonctionnel</b>  [...]</p> <p>b) Après avoir notifié un changement, le prestataire de services informe l'autorité compétente chaque fois que les informations communiquées conformément aux points a) 1) et a) 2), sont sensiblement modifiées, et informe les prestataires de services et acteurs de l'aéronautique pertinents chaque fois que les informations communiquées conformément au point a) 3), sont sensiblement modifiées.</p>	<p><b>Moyens Acceptables de Conformité :</b></p> <p>Les prestataires AFIS notifient le plus tôt possible tout changement planifié en matière de services de navigation aérienne rendus. Cette notification est adressée aux entités suivantes de la direction de la sécurité de l'Aviation civile ou de son représentant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les DSAC-IR pour les prestataires AFIS en France métropolitaine et départements outre-mer ;</li> <li>- Le DAC-NC/SSAC pour les prestataires AFIS suivants : Province Nord, Province Sud et Province des îles ;</li> <li>- Les SEAC-PF/D-SURV pour le prestataire AFIS de la direction de l'aviation civile en Polynésie-Française (DAC-PF) et pour celui d'Aéroport de Tahiti (ADT) ;</li> <li>- La DSAC-EC pour les prestataires AFIS de Wallis et Futuna.</li> </ul> <p>La notification contient a minima les informations détaillées dans l'exigence AMC1 ATM/ANS.OR.A.045(a).</p> <p>Les modalités de transmission de la notification doivent être précisées dans la procédure de gestion des changements du système fonctionnel (cf. RISK 2)</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b></p> <p>Un moyen acceptable de conformité pour effectuer cette notification est d'utiliser le formulaire de notification de changement AFIS disponible sur le site du ministère (<a href="https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/afis-aerodrome-flight-information-service">https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/afis-aerodrome-flight-information-service</a>).</p> <p><b>Questions :</b></p> <p><b>Oui – Non :</b> Le prestataire notifie-t-il tous les changements du système fonctionnel ?</p>
--	---

<p><b>RISK 5– Evaluation et assurance sécurité pour tout changement</b></p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b>  <b>ATS.OR.205 Évaluation de la sécurité et assurance des changements apportés au système fonctionnel</b></p>	<p><b>Moyens Acceptables de Conformité :</b></p> <p>Tout prestataire AFIS devra produire un argumentaire permettant de démontrer la gestion, l'évaluation et, si nécessaire,</p>
---	--

## Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

<p>a) Pour tout changement notifié conformément au point ATM/ANS.OR.A.045, point a) 1), le prestataire de services de la circulation aérienne :</p> <p>1) veille à ce qu'une évaluation de la sécurité soit réalisée, couvrant le périmètre du changement, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) les équipements, les éléments procéduraux et humains qui sont modifiés ;</li> <li>ii) les interfaces et interactions entre les éléments qui sont modifiés et le reste du système fonctionnel ;</li> <li>iii) les interfaces et les interactions entre les éléments qui sont modifiés et le contexte dans lequel il va être exploité ;</li> <li>iv) le cycle de vie du changement depuis sa définition jusqu'à son exploitation, y compris la transition vers la mise en service ;</li> <li>v) les modes dégradés prévus de l'exploitation du système fonctionnel ; et</li> </ul> <p>2) offre l'assurance, avec une confiance suffisante, au moyen d'un argumentaire complet, documenté et valide, que les critères de sécurité identifiés par l'application du point ATS.OR.210 sont valides et qu'ils seront et resteront respectés.</p> <p>b) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que l'évaluation de la sécurité visée au point a) comprenne :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) l'identification des dangers ;</li> <li>2) la détermination et la justification des critères de sécurité applicables au changement, conformément au point ATS.OR.210 ;</li> <li>3) l'analyse du risque des effets liés au changement ;</li> <li>4) l'évaluation des risques et, si nécessaire, l'atténuation des risques pour le changement afin qu'il puisse respecter les critères de sécurité applicables ;</li> <li>5) la vérification du fait que : <ul style="list-style-type: none"> <li>i) l'évaluation correspond au périmètre du changement tel que défini au point a) 1) ;</li> <li>ii) le changement répond aux critères de sécurité ;</li> </ul> </li> <li>6) la spécification des critères de suivi nécessaires pour démontrer que le service fourni par le système fonctionnel modifié continuera de satisfaire aux critères de sécurité.</li> </ol>	<p>l'atténuation de l'incidence des modifications apportées à son système fonctionnel.</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b> Un moyen acceptable de conformité est le formulaire ELISA (Evaluation de la sécurité AFIS) ainsi que son guide associé disponible sur le site du ministère (<a href="http://www.developpement-durable.gouv.fr/afis-aerodrome-flight-information-service">http://www.developpement-durable.gouv.fr/afis-aerodrome-flight-information-service</a>)</p> <p><b>Questions :</b> <b>Oui – Non :</b> Une évaluation de la sécurité a-t-elle bien été conduite pour tous les changements du système fonctionnel AFIS ?</p>
---	---

- |   |  |
|---|--|
| <p>b) L'acceptabilité en matière de sécurité d'un changement est évaluée en ayant recours à des critères de sécurité spécifiques et vérifiables, où chaque critère est exprimé en termes de niveau de risque pour la sécurité explicite, quantitatif ou une autre mesure qui se rapporte au risque pour la sécurité.</p> <p>c) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les critères de sécurité :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) soient justifiés pour le changement spécifique, en tenant compte du type de changement ;</li> <li>2) lorsqu'ils sont respectés, prédisent que le système fonctionnel, après le changement, sera aussi sûr qu'il l'était avant le changement, ou alors le prestataire de services de la circulation aérienne présente un argumentaire justifiant que :           <ol style="list-style-type: none"> <li>i) toute réduction temporaire de la sécurité sera contrebalancée par une future amélioration de la sécurité ; ou que</li> <li>ii) toute réduction permanente de la sécurité présente d'autres conséquences bénéfiques ;</li> </ol> </li> </ol> <p>3) considérés collectivement, garantissent que le changement ne crée pas un risque inacceptable pour la sécurité du service ;</p> <p>4) soutiennent l'amélioration de la sécurité lorsque cela est raisonnablement possible.</p> |  |
|---|--|

## RISK 6 – Mise en service d'un changement

**Règlement (UE) 2017/373**

**ATM/ANS.OR.A.045 Changements apportés à un système fonctionnel**

[...]

- c) Un prestataire de services ne permet la mise en service opérationnel que des parties du changement pour lesquelles les activités requises par les procédures visées au point ATM/ANS.OR.B.010 sont achevées.
- d) Si le changement est soumis à un examen de l'autorité compétente conformément au point ATM/ANS.AR.C.035, le prestataire de services ne permet la mise en service opérationnel que des parties du changement pour lesquelles l'autorité compétente a approuvé l'argumentaire.

### Analyse et interprétation :

Toute mise en œuvre d'un changement doit s'accompagner d'une évaluation de la sécurité.

La mise en œuvre d'un changement faisant l'objet d'un examen est conditionnée à son approbation préalable par l'autorité nationale de surveillance ou son représentant territorialement compétent.

### Questions :

**Oui – Non** : Existe-t-il une évaluation de la sécurité pour tous les changements du système fonctionnel mis en œuvre par le prestataire AFIS ?

**Oui – Non** : Existe-t-il des changements du système fonctionnel du prestataire AFIS examinés par l'autorité nationale de surveillance ou son représentant territorialement compétent mis en service avant approbation de l'argumentaire ?

<p><b>RISK 7 – Changements coordonnés</b></p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b>  <b>ATM/ANS.OR.A.045 Changements apportés à un système fonctionnel</b>  [...]</p> <p>e) Lorsqu'un changement influe sur d'autres prestataires de services et/ou acteurs de l'aéronautique, tels qu'identifiés au point a) 3), le prestataire de services et ces autres prestataires de services déterminent, en coordination :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) les relations de dépendance entre eux et, si possible, avec les acteurs de l'aéronautique concernés ;</li> <li>2) les hypothèses et les atténuations des risques qui concernent plusieurs prestataires de services ou acteurs de l'aéronautique.</li> </ol> <p>f) Ces prestataires de services concernés par les hypothèses et les atténuations des risques visées au point e) 2) utilisent uniquement, dans leur argumentaire en faveur du changement, des hypothèses et des atténuations des risques convenues et alignées les uns avec les autres et, si possible, avec les acteurs de l'aéronautique.</p>	<p><b>Moyens Acceptables de Conformité :</b>  Tout prestataire AFIS devra identifier puis coordonner les impacts d'un changement de son système fonctionnel sur d'autres prestataires de services ou acteurs de l'aéronautique. Les hypothèses et moyens d'atténuation de risques issus de cette activité devront être intégrés et prise en compte dans l'évaluation de la sécurité produite dans le cadre de ce changement.</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b>  Un moyen acceptable de conformité est inclus dans le formulaire ELISA (Evaluation de la sécurité AFIS) ainsi que son guide associé disponible sur le site du ministère (<a href="https://www.ecologie.gouv.fr/afis-aerodrome-flight-information-service">https://www.ecologie.gouv.fr/afis-aerodrome-flight-information-service</a>)</p>
--	--

## 7. SERVICES EXTERIEURS – PARTIES INTERESSEES

### **EXT 1 – Formalisation des interfaces**

Règlement (UE) 2017/373

**ATM/ANS.OR.B.005 Système de gestion**

[...]

f) Dans son système de gestion, le prestataire de services établit des interfaces formelles avec les prestataires de services et les acteurs de l'aéronautique pertinents afin de :

- 1) garantir que les dangers pour la sécurité de l'aviation entraînés par ses activités sont identifiés et évalués et que les risques qui y sont associés sont gérés et atténués comme il se doit ;
- 2) garantir qu'il fournit ses services conformément aux exigences du présent règlement.

Règlement (UE) 2017/373

**ATS.OR.110 Coordination entre les exploitants d'aérodromes et les prestataires de services de la circulation aérienne**

Un prestataire de services de la circulation aérienne conclut des accords avec l'exploitant de l'aérodrome où il fournit des services de la circulation aérienne pour assurer une coordination adéquate des activités et des services fournis, ainsi que l'échange des données et informations pertinentes.

Règlement (UE) 2017/373

**ATS.OR.115 Coordination entre les organismes militaires et les prestataires de services de la circulation aérienne**

Sans préjudice de l'article 6 du règlement (CE) n° 2150/2005, un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que ses organismes de services de la circulation aérienne fournissent aux organismes militaires compétents, soit régulièrement, soit sur demande, conformément aux procédures convenues localement, les données de plan de vol et autres données pertinentes concernant les vols des aéronefs civils afin de faciliter leur identification.

#### **Moyens Acceptables de Conformité :**

ATM/ANS.OR.B.005 f1) & 2) : Pas d'AMC pour cette partie d'exigence  
ATS.OR.110 : AMC1 ATS.OR.110 ; AMC2 ATS.OR.110 ; AMC3 ATS.OR.110 ; AMC4 ATS.OR.110 ; AMC5 ATS.OR.110 ; AMC6 ATS.OR.110

ATS.OR.115 : Pas d'AMC pour cette exigence

ATS.OR.120 : Pas d'AMC pour cette exigence

ATS.OR.125 : Pas d'AMC pour cette exigence

ATS.OR.140 : Pas d'AMC pour cette exigence

ATS.OR.127 : Pas d'AMC pour cette exigence

En ce qui concerne la coordination entre les exploitants d'aérodromes et les prestataires de services de la circulation aérienne, les accords conclus doivent tenir compte des éléments suivants :

Etablissement et identification des cheminements pour la circulation des aéronefs :

Un prestataire ATS (PATS), en coordination avec l'exploitant d'aérodrome, doit évaluer la nécessité d'établir ou non un cheminement standard pour la circulation au sol des aéronefs entre les pistes, l'aire de trafic et les aires de maintenance. Ces cheminements doivent être simples, directs, et doivent permettre d'éviter les conflits. Ils doivent être identifiés par des indicateurs distincts des indicateurs de piste.

Echange d'informations concernant l'aérodrome et le statut opérationnel de ses installations : Un PATS doit établir des accords avec l'exploitant d'aérodrome pour l'échange d'informations concernant l'aérodrome, en particulier les conditions opérationnelles de l'aire de mouvement, incluant la présence de risques temporaires, et le statut opérationnel de tout équipement de l'aérodrome qui concerne le PATS.

Services de gestion de l'aire de trafic (prestataire AMS, pour « Apron Management Service ») : Un PATS doit établir des accords avec l'exploitant d'aérodrome incluant une procédure de coordination et, lorsqu'ils existent, avec les autres services de gestion de l'aire de trafic. La procédure de coordination doit contenir, au minimum, les éléments suivants :

- Les limites de responsabilités du PATS et du prestataire AMS comme requis par l'exigence ADR.OPS.D.005 du règlement (UE) n°139/2014 ;
- Les points de transfert entre l'aire de trafic et l'aire de manœuvre ;
- Les aires d'attente ;
- Les moyens de guidage des aéronefs en circulation au sol ;
- Les informations opérationnelles que les deux parties doivent s'échanger ;
- Les opérations de repoussage (« push-back ») lorsqu'elles interfèrent avec l'aire de manœuvre.

**Règlement (UE) 2017/373****ATS.OR.120 Coordination entre les prestataires de services météorologiques et les prestataires de services de la circulation aérienne**

a) Afin de s'assurer que les aéronefs reçoivent les informations météorologiques les plus récentes pour l'exploitation des aéronefs, un prestataire de services de la circulation aérienne prend des dispositions avec le prestataire de services météorologiques associé en ce qui concerne le personnel des services de la circulation aérienne :

outre l'utilisation d'instruments indicateurs, pour signaler, s'il est observé par le personnel des services de la circulation aérienne ou communiqués par des aéronefs, tout autre élément météorologique dont il peut être convenu ; pour signaler dès que possible les phénomènes météorologiques ayant une importance opérationnelle, s'ils sont observés par le personnel des services de la circulation aérienne ou communiqués par des aéronefs, qui n'ont pas été inclus dans le rapport météorologique de l'aérodrome ;

(1) pour communiquer dès que possible les informations pertinentes concernant une activité volcanique prééruptive, des éruptions volcaniques et les informations concernant les nuages de cendres volcaniques. En outre, les centres de contrôle régional et les centres d'information de vol communiquent ces informations au centre de veille météorologique et aux centres d'avertissement de cendres volcaniques (VAAC) associés.

**Règlement (UE) 2017/373****ATS.OR.125 Coordination entre les services d'information aéronautique et les prestataires de services de la circulation aérienne**

a) Un prestataire de services de la circulation aérienne fournit au prestataire de services d'information aéronautique concerné les informations aéronautiques qui doivent être publiées si nécessaire pour permettre l'utilisation de ces services de la circulation aérienne.

b) Afin de veiller à ce que les prestataires de services d'information aéronautique obtiennent les données qui leur permettent de fournir une information avant le vol actualisée et de répondre aux besoins en matière

Coordination pour les opérations par faible visibilité :

Un PATS doit définir des modes opératoires avec l'exploitant d'aérodrome et, s'ils existent, avec les prestataires AMS pour les aspects pertinents et pour la définition des responsabilités dans le cadre des opérations par faible visibilité.

Coordination pour les inspections de piste :

Un PATS doit se coordonner avec l'exploitant d'aérodrome pour la gestion des inspections de piste de routine et de non-routine.

Informations sur l'utilisation sans risque de l'aire de manœuvre :

Quand il est indiqué au PATS ou lorsque le PATS observe de lui-même que les conditions de l'aire de manœuvre ne permettent pas une utilisation en toute sécurité par les aéronefs, le PATS doit en informer l'exploitant d'aérodrome, et doit s'assurer que les opérations sur cette partie de l'aire de manœuvre sont interrompues jusqu'à ce que l'exploitant d'aérodrome indique que celles-ci peuvent être reprises.

**Analyse et interprétation :**

L'ATM/ANS.OR.B.005 est une exigence générale d'identification / évaluation des dangers liés aux activités et de contractualisation de la prestation.

Sont considérés comme « prestataires de services et acteurs de l'aéronautique pertinents », tous les organismes qui :

- ont un intérêt dans le fonctionnement du prestataire ou dans la façon dont le service est rendu (partie intéressée) ;
- peuvent influer sur ou être impactés par le fonctionnement du prestataire, sur le plan de la sécurité (service extérieur).

Exemples de parties intéressées et de services extérieurs :

Exploitant d'aérodrome et prestataires AMS co-implantés, autres PSNA qui rendent des services dans l'environnement proche de l'aérodrome (services adjacents), aéroclubs, compagnies aériennes, associations d'usagers, bases militaires, fournisseurs de liaison téléphonique, fournisseur d'électricité, maintenance des équipements (radio, météo, ...), prestataire météo (pour rappel, Météo France est le seul prestataire certifié pour la fourniture de données météorologiques ; les accords formels doivent tenir compte des éléments présentés dans l'ATS.OR.120), service de l'information aéronautique (les accords formels doivent tenir compte des éléments présentés dans l'ATS.OR.125), etc.

Le PSNA doit alors :

- identifier tous les prestataires de services et les acteurs de l'aéronautique pertinents, ainsi que les sous-traitants ;
- établir des interfaces formelles avec ces entités (accords de niveau de service, lettres d'accord, contrats, mémorandum de coopération, par exemple) ;

## Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

<p>d'informations à bord, un prestataire de services de la circulation aérienne et un prestataire de services d'information aéronautique prennent des dispositions pour transmettre aux prestataires de services d'information aéronautique compétents, le plus tôt possible :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>les informations relatives aux conditions de l'aérodrome ;</li> <li>l'état opérationnel des installations associées, des services et des aides à la navigation dans leur zone de responsabilité ;</li> <li>l'existence d'une activité volcanique observée par le personnel des services de la circulation aérienne ou signalée par un aéronef ;</li> <li>toute autre information présentant une importance pour l'exploitation de l'aérodrome.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- garantir dans un premier temps que les dangers associés à l'utilisation des services qu'ils fournissent sont identifiés et que les risques sont évalués et atténués en amont de la contractualisation (la description de critères d'évaluation dans le document de contractualisation peut permettre de vérifier la mise en œuvre effective des moyens d'atténuation) ;</li> <li>- s'assurer dans un deuxième temps que les termes du document de contractualisation continuent à être respectés (cela peut par exemple faire l'objet d'une évaluation des relations formelles au travers d'un suivi des CRESNA, d'une grille d'évaluation, ...) et qu'il fasse l'objet d'un amendement le cas échéant.</li> </ul> <p>En ce qui concerne les exploitants d'aérodrome et les prestataires AMS (lorsqu'ils existent), les accords doivent tenir compte des différents éléments exposés en AMC concernant les cheminements standards, les échanges d'information, les procédures de coordination, les opérations par faible visibilité, les inspections piste.</p> <p>Le prestataire doit conserver et tenir à jour l'ensemble des documents et enregistrements apportant la preuve de la mise en œuvre de relations formelles avec chacun des prestataires de services et les acteurs de l'aéronautique pertinents (Exemples : évaluation de sécurité, protocoles, conventions, contrats, lettres d'accord entre prestataires de services de circulation aérienne, etc.).</p> <p>Notamment, le suivi des dangers identifiés doit apparaître.</p> <p>L'exigence ATS.OR.115, dans le cadre des services AFIS, ne demande pas nécessairement d'accords formels pour les opérations au quotidien, lorsqu'aucune coordination particulière n'est requise avec les organismes militaires. Néanmoins, il peut s'appliquer dans des cas "sur demande" des organismes militaires. Dans ce cas, il convient de fournir l'ensemble des éléments demandés disponibles auprès du service AFIS.</p> <p>L'objectif de l'ATS.OR.140, comme détaillé dans la GM1 associée, est d'assurer la diffusion sans délai de tout élément nécessaire à l'écoulement sûr et fluide du trafic. Ainsi, toute défaillance ou irrégularité techniques (exemple : sur la disponibilité des moyens de radionavigation) doit être portée à la connaissance des usagers. Notamment, les accords écrits avec le SIA doivent prendre en compte les cas de figure où l'information doit être communiquée via un NOTAM.</p> <p>Pour information, le U-space sera un moyen de ségrégation dynamique entre des aéronefs habités et non habités.</p> <p><u>lien</u></p> <p>Définitions :</p> <p>* Espace aérien U-space : une zone géographique UAS désignée par les États membres, dans laquelle les exploitations d'UAS ne sont autorisées qu'avec l'appui de services U-space;</p>
<p>c) Avant d'apporter des modifications aux systèmes d'aide de navigation aérienne placés sous sa responsabilité, un prestataire de services de la circulation aérienne :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) assure une coordination étroite avec le(s) prestataire(s) de services d'information aéronautique concerné(s) ;</li> <li>(2) tient dûment compte du temps nécessaire au prestataire de services d'information aéronautique pour la préparation, la production et la publication des documents pertinents en vue de leur diffusion ;</li> <li>(3) fournit les informations en temps utile au prestataire de services d'information aéronautique concerné.</li> </ol> <p>d) Un prestataire de services de la circulation aérienne respecte les dates d'entrée en vigueur prédéterminées de la régularisation et du contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC) convenues au niveau international, en plus du délai d'affranchissement de 14 jours, lorsqu'il soumet aux prestataires de services d'information aéronautique les informations ou données brutes, ou les deux, soumises au cycle AIRAC.</p>	
<p><b>Règlement (UE) 2017/373</b></p> <p><b>ATS.OR.127 Coordination par les prestataires de services de la circulation aérienne dans l'espace aérien U-space</b></p>	
<p>Les prestataires de services de la circulation aérienne:</p> <p>[...]</p> <p>b) établissent les procédures de coordination et les moyens de communication entre les organismes des services de la circulation aérienne</p>	

## Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

appropriés, les prestataires de services U-space et, le cas échéant, les prestataires uniques de services d'informations communes permettant la fourniture de ces données.	* Service U-space : un service reposant sur des services numériques et l'automatisation de fonctions, conçu pour garantir à un grand nombre d'UAS un accès sûr, sécurisé et efficace à l'espace aérien U-Space.
<p><b>Règlement (UE) 2017/373</b></p> <p><b>ATS.OR.140 Défaillance et irrégularité des systèmes et équipements</b></p> <p>Un prestataire de services de la circulation aérienne prend les dispositions nécessaires pour que les organismes des services de la circulation aérienne signalent immédiatement toute défaillance ou irrégularité des systèmes de communication, de navigation et de surveillance ou de tout autre système ou équipement important pour la sécurité qui pourrait compromettre la sécurité ou l'efficacité des opérations de vol ou la fourniture des services de la circulation aérienne, voire les deux.</p>	<p><b>Questions :</b></p> <p><b>Oui – Non</b> : Le prestataire a-t-il et apporte-t-il la preuve de relations formelles avec l'ensemble des prestataires de services et les acteurs de l'aéronautique pertinents ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Le prestataire s'assure-t-il que les termes du contrat continuent à être respectés ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Le PSNA a-t-il formalisé en lien avec l'exploitant, <u>si nécessaire</u>, des cheminements standards pour la circulation au sol ?</p>

## **8. NOTIFICATION ET ANALYSE DES EVENEMENTS**

### **EVTS 1 – Notifications - Comptes rendus d'évènements**

Règlement (UE) 2017/373

**ATM/ANS.OR.A.065 Comptes rendus d'événements**

a) Dans le cadre de son système de gestion, le prestataire de services ATM/ANS met en place et tient à jour un système de comptes rendus d'événements, notamment pour les comptes rendus obligatoires et volontaires. Le prestataire de services ATM/ANS établi dans un État membre veille à ce que le système soit conforme aux exigences du règlement (UE) n°376/2014 et du règlement (UE) 2018/1139, ainsi qu'aux actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de ces règlements.

b) Le prestataire de services ATM/ANS rend compte à l'autorité compétente et à tout autre organisme que l'État membre dans lequel le prestataire de services ATM/ANS fournit ses services demande d'informer, de tout événement ou toute circonstance liés à la sécurité, et en particulier de tout accident ou incident grave, qui, s'ils ne sont pas corrigés ou traités, mettent en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

[...]

d) Sans préjudice du règlement (UE) n°376/2014 et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, les comptes rendus :

1) sont établis dès que possible, mais dans tous les cas dans les 72 heures après que le prestataire de services ATM/ANS a eu connaissance de l'événement ou des circonstances faisant l'objet du compte rendu, sauf si des événements exceptionnels l'en empêchent ;

2) sont établis selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité compétente.

3) contiennent toutes les informations pertinentes relatives aux circonstances connues du prestataire de services ATM/ANS.

[...]

f) Sans préjudice du règlement (UE) n°376/2014 et de ses actes délégués et d'exécution, lorsque cela s'avère pertinent, un compte rendu de suivi détaillant les mesures que l'organisme a l'intention de prendre pour éviter que des événements similaires ne se répètent à l'avenir est établi dès que lesdites mesures sont déterminées ; ces comptes rendus de suivi :

1) sont envoyés aux entités concernées auxquelles il a été initialement fait rapport conformément aux points b) et c) ; et

2) sont établis selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité compétente.

### **Moyens Acceptables de Conformité :**

AMC1 ATM/ANS.OR.A.065 Occurrence reporting

Le prestataire de services formalise les modalités de notification à l'autorité et à toute autre organisation requise, qui contiennent :

- a) Une description des exigences applicables en matière de déclaration ;
- b) La description du mécanisme de notification, y compris les formulaires de notification, les moyens et les délais ;
- c) Le personnel responsable de la notification ; et
- d) Une description des mécanismes et des responsabilités pour l'identification des causes des événements, et des actions nécessaires pour prévenir des événements similaires à l'avenir, le cas échéant.

### **Analyse et interprétation :**

#### Les agents AFIS :

- doivent notifier à leur organisation les événements décrits dans l'annexe 3 du règlement (UE) 2015/1018, dans les 72h après qu'ils ont eu connaissance de l'événement.

- peuvent notifier à leur organisation d'autres événements.

Le prestataire AFIS doit pour cela décrire et mettre en place un système de compte rendu obligatoire et un système de compte rendu volontaire des événements, et formaliser les modalités de recueil de ces comptes rendus. Une ou plusieurs personnes doivent être désignées au sein de l'organisation pour le recueil de ces comptes rendus.

Le prestataire AFIS doit notifier à la DSAC-IR les événements décrits dans l'Annexe 3 du règlement (UE) 2015/1018 dans un délai de 72 heures après qu'il a eu connaissance de l'événement,

<p><b>Règlement (UE) n°376/2014</b></p> <p><b>Article 4 - Comptes rendus obligatoires</b></p> <p>2. Chaque organisation établie dans un État membre met en place un système de comptes rendus obligatoires pour faciliter la collecte de renseignements sur les événements (...).</p> <p>[...]</p> <p>6. Les personnes physiques figurant ci-après notifient les événements visés au paragraphe 1 dans le cadre du système établi conformément au paragraphe 2 par l'organisation qui emploie (...), les services du notifiant [...] :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>d) une personne qui assume une fonction nécessitant l'agrément d'un État membre pour exercer les tâches d'agent d'un prestataire de services de la circulation aérienne auquel sont conférées des responsabilités liées aux services de navigation aérienne ou de dispatcheur ;</li> <li>[...]</li> <li>f) une personne qui exerce une fonction liée à (...) installations de navigation aérienne dont un État membre assure la surveillance ;</li> </ul> <p>[...].</p> <p>7. Les personnes visées au paragraphe 6 notifient les événements dans les 72 heures suivant le moment où elles en ont eu connaissance, sauf si des circonstances exceptionnelles les en empêchent.</p> <p>8. À la suite de la notification d'un événement, toute organisation (...) notifie à l'autorité compétente (...) les renseignements sur les événements collectés (...) dès que possible, et en tout état de cause dans un délai n'excédant pas 72 heures après qu'elle a eu connaissance de l'événement.</p> <p><b>Article 5 - Comptes rendus volontaires</b></p> <p>1. Chaque organisation établie dans un État membre met en place un système de comptes rendus volontaires pour faciliter la collecte :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) de renseignements sur les événements qui ne seraient pas collectés dans le cadre du système de comptes rendus obligatoires ;</li> <li>b) d'autres informations relatives à la sécurité qui sont perçues par le notifiant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne.</li> </ul> <p>6. Chaque organisation (...) notifie, en temps utile, à l'autorité compétente (...) les renseignements sur les événements et les autres informations relatives à la sécurité qui ont été collectés (...) et qui sont susceptibles de présenter un risque réel ou potentiel en matière de sécurité aérienne.</p>	<p>Plusieurs prestataires AFIS peuvent mettre en place un processus commun de recueil et d'analyse des événements.</p> <p>- les événements ayant fait l'objet d'un compte rendu volontaire et qui sont susceptibles de présenter un risque réel ou potentiel.</p> <p>Un compte rendu d'événement fourni à la DSAC doit à minima contenir les informations contenues dans l'annexe I du règlement (UE) n°376/2014. Toutefois, certaines de ces informations nécessitent une analyse (ex : gravité) et ne peuvent être fournies lors de la notification initiale.</p> <p><b>Les événements doivent être saisis dans ECCAIRS V2.</b></p> <p>Note : Cf. « Culture Juste » détaillée en PROM 2.</p> <p>Les prestataires AFIS doivent notifier sans délai tout accident ou incident grave au Bureau d'Enquêtes et d'Analyse (BEA). La liste des événements à porter à la connaissance du BEA est définie dans l'arrêté du 4 avril 2003. (Cette liste comprend au moins les incidents graves mentionnés à titre d'exemples en annexe au règlement (UE) n°996/2010).</p> <p>Les dispositions relatives à la notification des accidents ou incidents graves sont disponibles sur le site internet du BEA.</p> <p><b>Compte rendu d'événement</b></p> <p>✖ Les notifications aux organisations définies dans l'ATM/ANS.OR.A.065 n'affectent pas la nécessité de signaler aux autres organisations avec lesquelles le fournisseur de service se connecte et qui pourraient être impliquées ou affectées par l'événement rapporté (par exemple, prestataires de services impliqués dans un événement, exploitants d'aérodrome, etc.).</p>
---	---

<p><b>Article 6 - Collecte et stockage des informations</b></p> <p>1. Chaque organisation (...) désigne une ou plusieurs personnes chargées de gérer en toute indépendance la collecte, l'évaluation, le traitement, l'analyse et le stockage des renseignements sur les événements notifiés (...)</p> <p>2. Avec l'accord de l'autorité compétente, les petites organisations peuvent mettre en place un mécanisme simplifié de collecte, d'évaluation, de traitement, d'analyse et de stockage des renseignements sur les événements. Elles peuvent partager ces tâches avec des organisations de même nature, dans le respect des règles de confidentialité et de protection en vertu du présent règlement.</p> <p><b>Article 7 - Qualité et contenu des comptes rendus d'événements</b></p> <p>1. Les comptes rendus d'événements (...) contiennent au moins les informations énumérées à l'annexe I.</p> <p><b>Règlement (UE) 2015/1018 liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés</b></p> <p><b>Annexe III – événements liés aux services et aux installations de navigation aérienne</b></p> <p><b>Règlement (UE) n°996/2010</b></p> <p><b>Article 9 - Obligation de notifier les accidents et les incidents graves</b></p> <p>1. Toute personne impliquée qui est informée qu'un accident ou un incident grave s'est produit le notifie sans délai à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit.</p> <p><b>Code des transports</b></p> <p><b>Article R. 6222-7</b></p> <p>Tout prestataire de services civils de navigation aérienne au sens du 4 de l'article 2 du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen, qui fournit des services dans l'espace aérien français, qui constate qu'un accident ou un incident d'aviation civile figurant dans la liste prévue à l'article R. 6222-5 est survenu, qui en est informé ou qui est impliqué dans sa survenance, en informe sans retard le BEA de l'aviation civile. Les modalités de cette information sont fixées par l'accord préalable prévu au 3 de l'article 12 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010.</p> <p><b>Arrêté du 4 avril 2003 fixant la liste des incidents d'aviation civile devant être portés à la connaissance du BEA pour la sécurité de l'aviation civile</b></p>	<p>↗ Liste des événements à notifier sans délai au BEA</p> <p><b>Questions :</b></p> <p><b>Oui – Non</b> : Le prestataire a-t-il mis en place un système de comptes rendus obligatoires pour la collecte des événements listés dans l'annexe 3 du règlement (UE) 2015/1018 ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Les événements « obligatoires » sont-ils notifiés par les agents AFIS dans un délai de 72h ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Les événements sont-ils notifiés à la DSAC dans un délai de 72h ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Le prestataire a-t-il mis en place un système de comptes rendus volontaires pour la collecte des autres événements ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Les événements sont-ils transmis dans un format compatible avec le logiciel ECCAIRS ? (CRESNA)</p>
--	---

## EVTS 2 - Enregistrement et suivi des événements

Règlement (UE) n°376/2014

### Article 6 - Collecte et stockage des informations

5. Les organisations stockent dans une ou plusieurs bases de données les comptes rendus d'événements établis à partir des renseignements sur les événements collectés conformément aux articles 4 et 5.

### Article 7 – Qualité et contenu des comptes rendus d'événements

3. Les organisations (...) mettent en place des procédures de contrôle de la qualité des données afin d'améliorer la cohérence des données, notamment entre les informations collectées initialement et le compte rendu stocké dans la base de données.

4. Les bases de données (...) utilisent des formats qui sont :  
 a) normalisés afin de faciliter l'échange d'informations ; et  
 b) compatibles avec le logiciel ECCAIRS et la taxonomie ADREP.

### Article 13 - Analyse et suivi des événements au niveau national

1. (...) les organisations, conformément à leur droit national, (...) prennent les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité des renseignements sur les événements qu'ils reçoivent (...)

#### Moyens acceptables de conformité :

Le prestataire doit disposer d'une base de données de ses événements directement compatible avec le logiciel ECCAIRS.

Quatre solutions existent :

- Utilisation d'ECCAIRS
- Production du format européen E5X par le logiciel de l'organisation
- Saisie en ligne, sur une interface mise en place par la DSAC
- Formulaires PDF « interactifs » (fournis par MEAS)

Toutes les données relatives à un événement doivent être enregistrées ainsi que les suites éventuelles données (certains événements ne nécessitent peut-être pas d'actions supplémentaires autres qu'une action opérationnelle immédiate).

L'objectif pour chaque événement est :

- De réunir tous les éléments nécessaires à l'analyse ;
- De connaître le degré d'avancement du traitement de l'événement.

Cette exigence est complétée par les thèmes SMS 7 et DATA (enregistrements ATM).

#### Analyse et interprétation :

- ✗ Base de données des événements compatible avec ECCAIRS (utilisation ECCAIRS, formulaires PDF interactifs, saisie en ligne)
- ✗ Consignes opérationnelles destinées aux agents pour l'enregistrement des données, leur conservation et leur restitution
- ✗ Liste des données à enregistrer et à conserver pour comprendre les circonstances liées aux événements ATM.

#### Questions :

Oui – Non : Le prestataire a-t-il identifié les données à enregistrer et à conserver liées aux événements ATM ?

Oui – Non : Existe des dispositions pour garantir la qualité et la confidentialité des données enregistrées ?

Oui – Non : Le prestataire utilise-t-il une base de données des événements directement compatible avec le logiciel ECCAIRS ?

## EVTS 3 - Analyse des événements

Règlement (UE) n°376/2014

### Article 7 - Qualité et contenu des comptes rendus d'événements

#### Moyens acceptables de conformité :

A la suite de la 1<sup>ère</sup> analyse et des mesures immédiates, les événements ATM sont analysés de manière approfondie afin :

- D'évaluer les risques, avérés ou potentiels ;
- D'évaluer la contribution du service AFIS à ces risques ;
- D'identifier les causes ;

**Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS**

<p>1. Les comptes rendus d'événements (...) contiennent au moins les informations énumérées à l'annexe I.</p> <p><b>Article 13 - Analyse et suivi des événements au niveau national</b></p> <p>1. Chaque organisation établie dans un État membre élabore une procédure pour l'analyse des événements collectés (...) en vue d'identifier les dangers pour la sécurité associés aux événements ou aux groupes d'événements identifiés. Sur la base de cette analyse, chaque organisation détermine les mesures préventives ou correctives qui doivent, le cas échéant, être adoptées pour améliorer la sécurité aérienne.</p> <p>2. Lorsque, à la suite de l'analyse visée au paragraphe 1, une organisation identifie une mesure corrective ou préventive appropriée requise pour remédier à des défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité aérienne, elle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) met en œuvre cette mesure en temps utile ; et</li> <li>b) met en place une procédure de contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité de la mesure.</li> </ul> <p>4. Lorsqu'une organisation (...) identifie un risque réel ou potentiel en matière de sécurité aérienne à la suite de son analyse des événements ou du groupe d'événements notifiés (...) elle communique à l'autorité compétente dans un délai de trente jours suivant la date de notification de l'événement par le notifiant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) les premiers résultats de l'analyse effectuée (...), le cas échéant ; et</li> <li>b) les éventuelles mesures à prendre (...)</li> </ul> <p>L'organisation notifie les résultats finaux de l'analyse, si besoin est, dès qu'ils sont disponibles et, en principe, au plus tard trois mois à compter de la date de notification de l'événement.</p> <p>3. Chaque organisation établie dans un État membre communique régulièrement à son personnel et au personnel sous contrat des informations relatives à l'analyse et au suivi des événements qui font l'objet de mesures préventives ou correctives.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De déterminer des actions correctives visant à éviter qu'ils ne se reproduisent.</li> </ul> <p>L'analyse des événements jugés susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité doit être menée de façon objective et indépendante des agents concernés par l'événement. Elle est faite par les personnels compétents et identifiés (dans l'organigramme, dans les fiches de poste). Elle peut nécessiter une coordination avec une autre entité concernée par l'événement (ex : DSNA, exploitant, Météo France, compagnie aérienne, ...).</p> <p>La mise en œuvre des actions correctives décidées à la suite de l'analyse d'un événement de sécurité est suivie et tracée. Leur efficacité doit être contrôlée.</p> <p>Pour les événements les plus significatifs, les premiers éléments d'analyse doivent être fournis à la DSAC dans un délai de 30 jours.</p> <p>Pour chaque événement notifié à la DSAC, les prestataires AFIS doivent, dans un délai de 3 mois, fournir à la DSAC l'analyse finale de l'événement.</p> <p>A l'issue de l'analyse, tous les éléments requis dans le compte rendu de l'événement (annexe I du règlement (UE) n° 376/2014) doivent être fournis (dans la mesure du possible).</p> <p>Le personnel doit être régulièrement informé des informations relatives à l'analyse des événements et des mesures éventuellement prises.</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Procédure de notification et d'analyse des événements liés à la sécurité ;</li> <li>✗ Volet « analyse » du formulaire CRESNA complété</li> <li>✗ Liste des agents qualifiés pour l'analyse des événements liés à la sécurité</li> <li>✗ Dossier d'analyse complet</li> <li>✗ Information à la DSAC IR de la clôture de l'analyse</li> </ul> <p><b>Questions :</b></p> <p>Le prestataire a-t-il défini des dispositions pour analyser les événements ATM telles que :</p> <p><b>Oui – Non</b> : Analyse par le responsable SMS (condition de possibilité de ce schéma : le responsable SMS ne rend pas le service AFIS) ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Analyse par un agent AFIS qui n'était pas en fonction au moment de l'événement ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Analyse par un groupe de plusieurs agents du prestataire (AFIS de taille significative)</p> <p><b>Oui – Non</b> : Analyse effectuée par des personnels extérieurs indépendants associés à des agents du prestataire. (Par exemple : mutualisation de moyens entre différents prestataires) (la responsabilité de validation du résultat de l'analyse restant du ressort du prestataire).</p> <p><b>Oui – Non</b> : Contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité des actions correctives ou préventives ?</p>
---	--

**EVTS 4 - Détermination de la gravité****Règlement (UE) n°376/2014****Article 7 - Qualité et contenu des comptes rendus d'événements**

2. Les comptes rendus d'événements (...) incluent un classement de l'événement concerné au regard des risques pour la sécurité.

**Arrêté du 26 mars 2004 relatif à la notification et à l'analyse des événements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien****Article 9 - Détermination de la gravité****Annexe V Système de classification de la gravité des événements ATM**

La gravité de chacun des événements ATM est déterminée et classifiée par l'autorité compétente civile et / ou de la défense concernée sur proposition du PSNA conformément à l'annexe V du présent arrêté et les résultats sont consignés.

**Moyens acceptables de conformité :**

Le prestataire AFIS doit établir des critères lui permettant de proposer, pour chaque événement ATM (appartenant à la liste des événements à notifier), une gravité à la DSAC. Ces critères doivent être conforme à l'annexe V de l'arrêté du 26 mars 2004.

**Analyse et interprétation :**

- ↗ Fréquences et gravités attribuées à chaque événement ATM
- ↗ Utilisation explicite par le prestataire de la grille de classement du volet « analyse » du formulaire CRESNA.

**EVTS 5 – Evénements techniques****Règlement (UE) 2017/373****ATM/ANS.OR.A.065 Comptes rendus d'événements**

[...]

c) Sans préjudice du point b), le prestataire de services ATM/ANS rend compte à l'autorité compétente et à l'organisme responsable de la conception et/ou de la maintenance de systèmes et de composants ATM/ANS, s'il est différent du prestataire de services ATM/ANS, de toute défaillance, de tout défaut technique, dépassement des limitations techniques, événement ou de toute autre circonstance anormale qui a mis ou aurait pu mettre en danger la sécurité des services et qui n'a pas débouché sur un accident ou un incident grave.

[...]

**Moyens Acceptables de Conformité :**

ATM/ANS.OR.A.065 c) : AMC1 ATM/ANS.OR.A.065 Occurrence reporting

Le prestataire prévoit une procédure pour la notification et le recueil des événements techniques.

Cette procédure détaille la méthode pour la notification à l'organisme concepteur et/ou chargé de la maintenance (personne chargée de la notification, formulaire utilisé, mode de notification et d'analyse...).

**Analyse et interprétation :**

La seule notification par la voie téléphonique n'est pas acceptée.

La transmission du CRESNA est reconnue comme moyen acceptable.

Celui-ci doit être transmis à l'organisme en charge de la maintenance.

Il est admis que la notification à l'organisme chargé de la conception du système ou des composants soit faite uniquement dans le cas où le prestataire AFIS a un accès direct à cet organisme.

Les différents contrats peuvent être le lieu où sont formalisées les modalités de notification du sous-traitant en cas de défaillance, défaut technique, dépassement des limitations techniques, événement ou toute autre circonstance anormale qui a mis en danger ou qui pourrait mettre en danger la sécurité des services et qui n'a pas débouché sur un accident ou un incident grave.

**Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS**

<p>f) Sans préjudice du règlement (UE) n° 376/2014 et de ses actes délégués et d'exécution, lorsque cela s'avère pertinent, un compte rendu de suivi détaillant les mesures que l'organisme a l'intention de prendre pour éviter que des événements similaires ne se répètent à l'avenir est établi dès que lesdites mesures sont déterminées ; ces comptes rendus de suivi :</p> <p>1) sont envoyés aux entités concernées auxquelles il a été initialement fait rapport conformément aux points b) et c) ;</p>	<p>La gestion d'une liste de correspondants en lien avec l'installation et/ou la maintenance de ses matériels techniques peut être une plus-value.</p> <p><b>Questions :</b></p> <p><b>Oui – Non</b> : Le prestataire a-t-il prévu une procédure de notification des évènements techniques à l'organisme concepteur et/ou l'organisme chargé de la maintenance ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Le PSNA informe-t-il à ses correspondants techniques les dysfonctionnements de matériel ?</p>
--	--

## 9. ENREGISTREMENT DES DONNEES RELATIVES A L'ATM

### **DATA 1 - Document de conformité**

**Arrêté du 09 juin 2020 modifié relatif aux enregistrements des données relatives à la gestion du trafic aérien, à leur conservation et à leur restitution**

#### **Article 5**

Les prestataires de services de navigation aérienne [...] définissent dans un document les moyens mis en œuvre afin d'assurer la conformité aux exigences mentionnées à l'article 3 du présent arrêté.

Pour chaque type d'enregistrement, le document de conformité précise :

- la source de l'enregistrement ; et
- le cas échéant, les différences entre l'enregistrement et la situation présentée aux agents rendant les services de la circulation aérienne

#### **Analyse et interprétation :**

Cette exigence est réputée satisfaite dès lors que la conformité à l'ensemble des autres exigences est établie.

### **DATA 2 - Notification d'indisponibilité à l'autorité**

**Arrêté du 09 juin 2020 modifié relatif aux enregistrements des données relatives à la gestion du trafic aérien, à leur conservation et à leur restitution**

#### **Article 6**

Les prestataires des services de navigation aérienne et les exploitants d'aérodrome notifient à l'autorité compétente toute indisponibilité du service d'enregistrement dès lors que sa durée est supérieure à :

1° Pour les organismes relevant du ministère chargé de l'aviation civile :

[...]

d) Cinq jours ouvrés pour les organismes AFIS.

#### **Analyse et interprétation :**

Afin d'informer la DSAC de l'indisponibilité de ses enregistrements depuis plus de 5 jours ouvrés, le PSNA notifie cette indisponibilité à la DSAC par envoi d'un CRESNA et/ou d'un mail.

#### **Questions :**

**Oui – Non** : Le prestataire a-t-il formalisé les modalités de notification à la DSAC en cas d'indisponibilité des enregistrements supérieure à 5 jours ouvrés ?

### **DATA 3 - Enregistrements à conserver**

**Règlement (UE) 2017/373**

**ATS.OR.455 Conservation des informations et données enregistrées**

a) Un prestataire de services de la circulation aérienne conserve pendant au moins trente jours les éléments suivants :

(1) les enregistrements des fréquences de communication visés au point ATS.OR.400, points b) et c) ;

#### **Moyens Acceptables de Conformité :**

Pas d'AMC pour ces exigences.

#### **Analyse et interprétation :**

Le règlement (UE) 2017/373 n'apporte pas de nouvelle exigence par rapport à ce qui était déjà requis par l'arrêté du 9 juin 2020 relatif aux enregistrements. Dans ce cadre, il est toujours demandé :

**Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS**

<p>(2) les enregistrements de données et de communications visés au point ATS.OR.435, points c) 3) et c) 5) ;          [...]          (4) les enregistrements de communications, visés au point ATS.OR.445 ;          [...]</p> <p>b) Lorsque les enregistrements et les registres énumérés au point a) sont pertinents pour les enquêtes sur les accidents et les incidents, ils sont conservés plus longtemps, jusqu'à ce qu'il soit évident qu'ils ne seront plus nécessaires.</p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b>  <b>ATS.OR.400 Service mobile aéronautique (<i>communications air-sol</i>) — généralités</b>          [...]</p> <p>c) Lorsque des communications bidirectionnelles directes air-sol par liaison vocale ou par liaison de données sont utilisées pour la fourniture du service d'information de vol, y compris AFIS, le prestataire de services de la circulation aérienne prévoit des moyens d'enregistrement sur tous ces canaux de communication air-sol, sauf instruction contraire de l'autorité compétente.</p> <p><b>Arrêté du 09 juin 2020 relatif aux enregistrements des données relatives à la gestion du trafic aérien, à leur conservation et à leur restitution</b>  <b>Annexe I</b></p> <p>1. Enregistrements à conserver au moins trente jours          Les données suivantes sont enregistrées, conservées pendant une période d'au moins trente jours et restituables :          [...]          Les radiocommunications mises en œuvre dans un organisme des services de la circulation aérienne civil ou de la défense, effectuées sur les fréquences suivantes :          Fréquences relatives aux échanges vocaux entre pilotes et contrôleurs ou agents rendant le service d'information de vol et d'alerte ;          Fréquences de détresse ;          Fréquences utilisées pour l'auto-information ;          Fréquences déclenchant le balisage lumineux ;          Fréquences relatives à la diffusion du message ATIS ;          Fréquences relatives au STAP ;          Fréquences relatives au répondeur automatique d'information ;          Fréquences relatives à la diffusion du message VOLMET.            Les communications téléphoniques entre organismes ou à l'intérieur d'un même organisme intéressant la sécurité de la gestion du trafic aérien ;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ La liste identifiant les enregistrements à enregistrer et à conserver au moins 30 jours ;</li> <li>✗ La liste identifiant les enregistrements à enregistrer et à conserver au moins 03 jours (<i>si concerné</i>) ;</li> <li>✗ Un stockage adéquat et effectif des enregistrements</li> </ul> <p>L'ATS.OR.400 précise que tous les canaux de communication air-sol doivent faire l'objet d'un enregistrement, ce qui signifie que l'enregistrement doit être réalisé pour l'intégralité des communications, quel que soit le moyen utilisé (principal ou secours).</p> <p><b>Questions :</b>  <b>Oui – Non</b> : Les enregistrements à conserver respectivement 03 (<i>si concerné</i>) et 30 jours, concernant le prestataire sont-ils identifiés ?  <b>Oui – Non</b> : Un moyen est-il mis en place par le prestataire pour s'assurer de leur conservation pendant cette durée ?</p>
--	---

[...]

Les données de surveillance ;  
 Les données issues du système de traitement des plans de vol ;  
 Les données météorologiques pouvant avoir un impact direct sur la sécurité ;  
 L'état des moyens de radionavigation lorsqu'il est détecté automatiquement ;  
 Les bandes de progression des vols (dites « strips ») sous forme papier ;  
 Les données électroniques de progression des vols en environnement électronique, y compris les mises à jour des supports dynamiques de présentation des vols (dits « dysps ») ;  
 Les messages OLDI de coordination entre organismes ou à l'intérieur d'un même organisme intéressant la sécurité de la gestion du trafic aérien ;  
 11° Les messages ATS ;

[...]

## 2. Enregistrements à conserver au moins trois jours

Les données suivantes sont enregistrées, conservées pendant une période d'au moins trois jours et restituables :

[...]

1° L'image graphique de la situation aérienne sur l'aire de mouvement ou dans l'espace aérien, y compris les données électroniques de progression des vols, les interactions avec les paramètres de cette image et les paramètres des vols telle que fournie aux contrôleurs ou à l'agent qui rend le service d'information de vol et d'alerte.

En environnement papier, les enregistrements comportent également la position des fenêtres, les déplacements du curseur de la souris, les avertissements et les cartes affichés, l'échelle sélectionnée ainsi que le résultat de la sélection des couches.

[...]

4° L'état des moyens d'alerte visuelle à l'attention du pilote, sur l'aire de mouvement ;

5° Les données relatives aux autres outils d'aide au contrôleur ou à l'agent rendant les services d'information de vol, pouvant avoir un impact direct sur la sécurité. »

## **DATA 4 - Synchronisation des enregistrements**

**Arrêté du 09 juin 2020 modifié relatif aux enregistrements des données relatives à la gestion du trafic aérien, à leur conservation et à leur restitution**  
**Annexe I**

### 3. Synchronisation des enregistrements

Les enregistrements cités aux paragraphes 1 et 2 sont datés par une base horaire unique.

#### **Moyens Acceptables de Conformité :**

Voir également partie LME AFIS

**Règlement (UE) 2017/373 ATS.OR.130 Heures dans les services de la circulation aérienne**

#### **Analyse et interprétation :**

Le prestataire doit avoir défini la base horaire unique (heure de référence) utilisée et les modalités de synchronisation par rapport à celle-ci.

Cette base horaire unique doit correspondre au temps universel coordonné (UTC).

#### **Questions :**

**Oui – Non :** Le prestataire dispose-t-il d'une base horaire unique pour l'ensemble de ses enregistrements ?

## DATA 5 - Modalités de conservation et de transcription

**Arrêté du 09 juin 2020 modifié relatif aux enregistrements des données relatives à la gestion du trafic aérien, à leur conservation et à leur restitution**

**Annexe I**

### 4. Conservation en cas d'enquête ou d'analyse

En cas d'enquête ou d'analyse relative à un événement donné, tout enregistrement tel qu'identifié aux paragraphes 1 et 2 concernant cet événement est conservé jusqu'à la clôture de l'enquête ou de l'analyse, dans sa version originale ou sous la forme d'une copie certifiée par une personne habilitée par le chef de l'organisme des services de la circulation aérienne.

### 5. Restitution des données et transcription des enregistrements

Toute donnée enregistrée est restituée de manière aussi fidèle que possible.

**Annexe II - Règles de transcription des enregistrements de communications téléphoniques et radiotéléphoniques**

### **Moyens Acceptables de Conformité :**

- ✗ Modalités d'intégration de cette partie d'exigence
- ✗ Liste des documents à conserver.
- ✗ Liste des agents qualifiés pour le faire.
- ✗ Modalités d'intégration de l'annexe II relative aux règles de transcription des enregistrements
- ✗ Document du prestataire renvoyant vers l'annexe II

### **Questions :**

**Oui – Non :** Une liste des personnels habilités existe-t-elle ?

**Oui – Non :** Le personnel habilité par le prestataire est-il en mesure de remplir sa mission (fonctionnement de l'enregistreur et modalités de sauvegarde) ?

## DATA 6 - Intégrité et confidentialité

**Arrêté du 09 juin 2020 modifié relatif aux enregistrements des données relatives à la gestion du trafic aérien, à leur conservation et à leur restitution**

**Annexe I**

### 6. Intégrité et confidentialité des enregistrements et documents

Tout enregistrement tel qu'identifié aux paragraphes 1 et 2 est utilisé de manière à garantir son intégrité et sa confidentialité.

### **Analyse et interprétation :**

**Intégrité :** Degré d'assurance qu'une donnée n'a pas été perdue ou altérée depuis la création de la donnée ou sa modification autorisée.

**Confidentialité :** S'assurer que seules les personnes autorisées aient accès aux données.

### **Questions :**

**Oui – Non :** L'intégrité et la confidentialité des enregistrements et documents est-elle assurée ?

**Oui – Non :** Le personnel habilité par le prestataire à utiliser les enregistrements est-il en mesure de remplir sa mission. (Connaissance du fonctionnement de l'enregistreur et des modalités de sauvegarde) ?

## DATA 7 - Sécurisation des enregistrements

Arrêté du 09 juin 2020 modifié relatif aux enregistrements des données relatives à la gestion du trafic aérien, à leur conservation et à leur restitution

### Annexe I

#### 7. Sécurisation des enregistrements et des documents

Le chef d'un organisme des services de la circulation aérienne désigne le ou les agents autorisés à accéder et à utiliser les enregistrements identifiés aux paragraphes 1 et 2.

##### Moyens Acceptables de Conformité :

Le prestataire doit identifier les agents qui peuvent :

- Accéder aux enregistrements,
- Utiliser les enregistrements.

Des moyens matériels doivent être mis en place pour que seuls ces agents puissent accéder à ces enregistrements.

##### Analyse et interprétation :

- ✗ Liste nominative des agents ou fonctions autorisées (*liens avec l'organigramme*) à accéder aux enregistrements, validée par le prestataire.
- ✗ Liste des agents ou fonctions autorisés à utiliser les enregistrements, validée par le prestataire.
- ✗ Moyens garantissant l'accès uniquement aux agents désignés

##### Questions :

Oui – Non : Le prestataire a-t-il désigné les agents ou fonctions autorisés à accéder à ces données ?

Oui – Non : Le prestataire a-t-il désigné les agents ou fonctions autorisés à utiliser ces enregistrements ?

Oui – Non : Le prestataire a-t-il sensibilisé tout le personnel concerné ?

Oui – Non : Le prestataire a-t-il mis en place des moyens qui garantissent l'accès aux enregistrements uniquement à ces personnels ?

## 10. PROMOTION DE LA SECURITE

### PROM 1 – Sensibilisation au SMS

Règlement (UE) 2017/373

*ATS.OR.200 Système de management de la sécurité*

Un prestataire de services de la circulation aérienne met en place un système de management de la sécurité (SMS) qui peut faire partie intégrante du système de gestion requis au point ATM/ANS.OR.B.005, comprenant les éléments suivants :

[...]

4) Promotion de la sécurité

[...]

ii) une communication en matière de sécurité qui assure que le personnel est sensibilisé à la mise en œuvre du SMS.

#### Moyens Acceptables de Conformité :

ATS.OR.200 4)ii) : Pas d'AMC pour cette partie d'exigence

#### Analyse et interprétation :

Le PSNA s'assure que tout le personnel a connaissance des objectifs énoncés dans la documentation de son SG / SMS.

Le développement d'une culture de la sécurité passe par la promotion active de la sécurité et l'implication de l'ensemble du personnel.

Différentes sources d'enseignements peuvent être identifiées au sein du SMS :

- Les résultats des analyses des événements liés à la sécurité ;
- Les recommandations de sécurité émises par d'autres PSNA, la DSAC, le BEA ... ;
- Les vérifications de sécurité ;
- Les réponses systématiques données aux améliorations proposées par les agents dans le cadre du SMS;
- ...

Ces enseignements ne doivent en aucun cas être utilisés pour d'autres raisons que d'améliorer la sécurité.

- ✗ Supports dédiés pour les propositions (cahier de marche, FNE, fiches qualité...) ;
- ✗ Documents et enregistrements apportant la preuve de cette communication (exemples : panneaux d'affichage, supports de formation ou d'information, notes internes, retours d'expérience...)

#### Questions :

**Oui – Non** : Les modifications apportées dans le cadre du SMS font elles l'objet d'une communication à destination de l'ensemble du personnel concerné ?

**Oui – Non** : Les enseignements sont-ils diffusés de manière à sensibiliser le personnel au SMS ?

**Oui – Non** : Le personnel du PSNA a-t-il accès à ces enseignements ?

<b>PROM 2 – Diffusion des enseignements</b>	<p><b>Moyens Acceptables de Conformité :</b> AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(a)(7) Management system</p>
<p><b>Règlement (UE) 2017/373 ATM/ANS.OR.B.005 Système de gestion</b></p>	<p>Le Dirigeant responsable doit veiller :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A ce que des processus de communication appropriés soient mis en place au sein du PSNA ;</li> <li>- A ce qu'une communication soit établie concernant l'efficacité du système de gestion.</li> </ul>
<p>a) Un prestataire de services met en œuvre et maintient un système de gestion qui comprend :</p> <p>7) un moyen formel de communication qui garantit que tout le personnel du prestataire de services a pleinement connaissance du système de gestion, qui permet la transmission des informations critiques et qui permet d'expliquer pourquoi des mesures particulières sont prises et pourquoi des procédures sont introduites ou modifiées.</p>	<p><b>Analyse et interprétation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Explication des moyens utilisés pour la communication interne ;</li> <li>❖ Le Dirigeant responsable est partie intégrante du système de communication ;</li> <li>❖ Le PSNA démontre que l'ensemble du personnel est destinataire des enseignements ;</li> <li>❖ La communication est performante : des mécanismes sont décrits et mis en place, expliquant les raisons pour lesquelles des modifications sont décidées (<b>prise en compte effective, déclinaisons dans la documentation interne, justification tracée de non-action, liés aux enseignements de sécurité, interne ou externe au PSNA</b>)</li> </ul> <p><b>Questions :</b></p> <p><b>Oui – Non</b> : Le prestataire a-t-il défini un moyen formel de communication en matière de SMS ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Le Dirigeant responsable garantit-il que l'ensemble de son personnel a connaissance du SMS ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : S'assure-t-il que le personnel a connaissance de toute information liée au SMS ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Les informations sont-elles transmises à destination de l'ensemble du personnel ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Les moyens de communication mis en place sont-ils adaptés ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : La communication est-elle explicite, transparente ?</p> <p><b>« Culture juste » :</b></p> <p>Pour libérer les individus des craintes qu'ils pourraient avoir à notifier des événements de sécurité, le règlement n°376/2014 a prévu des protections pour les notifiants. Ces protections – qui s'exercent vis-à-vis d'actions éventuelles de l'organisation et de l'Administration – s'inscrivent dans un dispositif dit de « culture juste », que chaque organisation a désormais obligation de formaliser sous la forme de règles internes.</p> <p>Il faut toutefois souligner que le concept de « culture juste » ne constitue en rien un blanc-seing adressé aux agents de première ligne, qui restent malgré tout exposés à des sanctions s'ils font, par exemple, preuve de manquements graves et/ou délibérés aux règles.</p> <p>Pour approfondir le sujet de la culture juste, la DSAC a produit un guide destiné à assister les opérateurs et l'encadrement de leurs structures à mettre en place un environnement de culture juste, fondé et pragmatique. Il en rappelle les principes et les quelques règles de mise en œuvre. Ce guide est accessible via le site internet suivant : <a href="https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/observatoire-culture-juste-laviation-civile">https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/observatoire-culture-juste-laviation-civile</a></p>

## 11. MANUEL D'EXPLOITATION

### MANEX 1 – Manuel d'exploitation

#### Règlement (UE) 2017/373

#### *ATM/ANS.OR.B.035 Manuels d'exploitation*

a) Un prestataire de services fournit et tient à jour un manuel d'exploitation relatif à la fourniture de ses services à l'usage du personnel opérationnel et destiné à guider ce personnel dans ses tâches.

b) Il veille à ce que :

- 1) les manuels d'exploitation contiennent les instructions et les informations dont le personnel opérationnel a besoin pour remplir ses tâches ;
- 2) le personnel ait accès aux parties des manuels d'exploitation qui le concernent ;
- 3) le personnel opérationnel soit informé des modifications apportées au manuel d'exploitation qui s'applique à ses tâches, de manière à permettre leur application dès leur entrée en vigueur.

#### Règlement (UE) 2017/373

#### *ATS.OR.200 Système de management de la sécurité*

Un prestataire de services de la circulation aérienne met en place un système de gestion de la sécurité (SMS) qui peut faire partie intégrante du système de gestion requis au point ATM/ANS.OR.B.005, comprenant les éléments suivants :

1) Politique et objectifs de sécurité

[...]

iv) la coordination d'une planification des mesures d'urgence avec les autres prestataires de services

#### **Moyens Acceptables de Conformité :**

ATM/ANS.OR.B.035 a) – b)1)2)3): Pas d'AMC pour cette partie d'exigence  
AMC 1 ATS.OR.200 (1) ; (2) ; (3) SMS (b)

En coopération avec d'autres parties prenantes, le prestataire de services de la circulation aérienne élabore, coordonne et maintient un plan d'intervention d'urgence (PIU) qui assure une transition ordonnée et sûre des opérations normales aux opérations d'urgence et un retour aux opérations normales. Le PIU détermine les mesures à prendre en cas d'urgence et reflète la taille, la nature et la complexité des activités exécutées.

#### **Analyse et interprétation :**

Le PSNA dispose d'un manuel d'exploitation, où sont définies les différentes activités opérationnelles du service AFIS, incluant des consignes d'exploitation temporaires et permanentes mises à jour et intégrées le cas échéant.

Il doit également rédiger des procédures de situations dégradées (ex: pannes, fermetures pistes, travaux, etc...), et planifier des mesures d'urgence.

A minima des mesures d'urgence doivent être prévues pour les cas suivants :

- Urgences aériennes ;
- Phénomènes naturels (par exemple, des conditions météorologiques extrêmes) ;
- Actes de terrorisme ;
- Perte de la capacité à communiquer avec l'aéronef ; et
- **Perte de l'unité des services de la circulation aérienne** (À comprendre par : Indisponibilité temporaire d'un organisme adjacent et/ou impactant le système fonctionnel du prestataire (ex : APP, SIV...)).

Les mesures d'urgence sont réalisées en coordination avec d'autres parties prenantes si besoin, et garantissent la transition en toute sécurité des opérations normales aux opérations d'urgence, ainsi que le retour aux activités normales (cf. AMC 1 ATS.OR.200 (1) ; (2) ; (3) SMS (b)).

Le MANEX trace les actions à réaliser par l'agent AFIS, et, au regard de l'urgence de celles-ci, il est recommandé de les décrire sous la forme de fiches réflexes (liste d'actions et de coordinations à réaliser).

**NB :** Le plan d'intervention d'urgence ne doit pas être confondu avec un plan d'urgence, ce dernier équivalant à un plan rédigé en cas d'événements qui ont pour effet d'entraîner une dégradation importante ou une interruption de ses opérations, avec mise en place de mesures permettant une continuité de service (exigence ATM/ANS.OR.A.070). La rédaction d'un plan d'urgence n'est pas obligatoire dans le cadre du certificat limité.

- ✖ La conformité au **plan type (mis à jour)** proposé en annexe à ce document est une façon de répondre à l'exigence.
- ✖ Le cas échéant, des consignes temporaires / permanentes sont associées au MANEX.

#### **Questions :**

### Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

et acteurs de l'aéronautique qui assurent une interface avec le prestataire ATS pendant la prestation de ses services ;	<p><b>Oui – Non</b> : Le MANEX existe-t-il et est-il à jour ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Existe-t-il une procédure et un responsable de la mise à jour du MANEX ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Le MANEX contient-il les instructions et les informations dont le personnel opérationnel a besoin pour remplir ses tâches ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Le PSNA a-t-il établi des mesures d'urgence ainsi que les procédures de retour à la normale si nécessaire ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Le prestataire s'assure-t-il que ses agents prennent connaissance des modifications du MANEX ?</p>
---	---

## 12. COMPETENCES GENERALES DES PERSONNELS

### COMP 1 – Personnel Qualifié

**Règlement (UE) 2017/373  
ATS.OR.200 Système de management de la sécurité**

Un prestataire de services de la circulation aérienne met en place un système de management de la sécurité (SMS) qui peut faire partie intégrante du système de gestion requis au point ATM/ANS.OR.B.005, comprenant les éléments suivants :

[...]

4) Promotion de la sécurité

i) un programme de formation qui assure que le personnel est qualifié et compétent pour accomplir ses fonctions en matière de SMS ;

#### Moyens Acceptables de Conformité :

ATS.OR.200 4)i) : Pas d'AMC pour cette partie d'exigence.

#### Analyse et interprétation :

Le prestataire AFIS doit former ses personnels sur les risques potentiels liés à la sécurité dans le cadre de leurs fonctions. A cette fin, il met en place un programme de formation au SMS.

Le « programme de formation » doit s'entendre comme un plan de formation dans lequel sont formalisées les modalités d'organisation (modules, durée...), une liste des thèmes à aborder (*a minima* ceux de la liste indicative des vérifications de sécurité présentée en annexe 1). Il s'agit de détailler la formation initiale des agents ; par la suite, la réalisation au quotidien de tâches liées au SMS peut suffire dans le cadre du maintien de compétence (pas de formation nécessaire de manière systématique).

Afin de satisfaire à l'exigence STRUCT 3, le personnel ayant des responsabilités liées au SMS reçoit une formation à ces fonctions (d'autant plus pour le RSMS, si elles sont combinées avec d'autres fonctions au sein de l'organisation du PSNA eu égard au SMS 5), qui couvre les exigences SMS, les manuels et les procédures liés à la fonction et les enregistrements (SMS 7 prévoit une liste exhaustive de la documentation relative aux processus principaux du SG et du SMS).

Afin de satisfaire à une partie des conditions de compétences énoncées au SMS 6, le RSC reçoit la formation au SMS citée ci-dessus dans le cas où ce dernier occupe d'autres fonctions au sein du PSNA (envisageable pour de petites structures). Le PSNA évaluera alors les besoins complémentaires de formation afin de satisfaire à l'ensemble des conditions de compétences énoncées au SMS 6, sans qu'il soit nécessaire d'établir un programme de formation spécifique.

Dans le cas où le RSMS et/ou le RSC est une personne extérieure à la structure du PSNA (prestation externalisée...), le contrat définit clairement les compétences attendues.

La formation initiale au SG-SMS pour les personnels en poste avant la mise en vigueur du Règlement (UE) 2017/373 reste valide (« loi du grand-père »).

Le maintien de compétences en matière de SG-SMS est à mettre en place en fonction de l'investissement et des tâches des personnels en lien avec le SMS.

- ★ Suivi d'un programme de formation au SMS par les nouveaux personnels de l'organisme
- ★ Conservation des supports de formation

#### Questions :

Oui – Non : Le PSNA a-t-il défini un programme de formation au SMS ?

Oui – Non : Les nouveaux personnels sont-ils effectivement formés aux exigences SMS qui les concernent ?

<b>COMP 2 – Compétence et aptitude techniques et opérationnelles</b>	<p><b>Moyens Acceptables de Conformité :</b> ATM/ANS.OR.B.001 : Pas d'AMC pour cette partie d'exigence</p>
<p><b>Règlement (UE) 2017/373</b> <b>ATM/ANS.OR.B.001 Compétence et aptitude techniques et opérationnelles</b></p> <p>Un prestataire de services veille à être en mesure de fournir ses services d'une manière sûre, efficace, continue et durable, en adéquation avec les prévisions relatives au niveau de la demande globale dans un espace aérien déterminé. À cette fin, il maintient une capacité et un savoir-faire adéquats sur les plans technique et opérationnel.</p>	<p><b>Analyse et interprétation :</b> Dans le cadre de la fourniture de service, le prestataire AFIS doit s'assurer d'un personnel en nombre suffisant et qualifié pour s'acquitter de ses tâches et responsabilités.</p> <p>L'effectif de référence qui a pu être mis en place par le PSNA est un élément de réponse.</p> <p>Pour cela il s'assure par un suivi détaillé dans le temps :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- que chacun de ses agents possède les titres, qualifications ou tout autre document qui lui sont nécessaires pour remplir ses fonctions (exemple : habilitation électriques, autorisation de circuler sur les aires de trafic et/ou les aires de mouvement pour les agents amenés à circuler sur ces aires, qualification AFIS, etc.) ;</li><li>- que les tâches relatives à la mise en œuvre du SMS qui les concernent (exemple : réalisation des études de sécurité, réalisation des audits internes, analyse des événements...) soient tracées.</li></ul> <p>★ Etablissement et mise en œuvre d'un plan de formation par le prestataire ★ Suivi individualisé des compétences des agents selon les modalités formalisées par le prestataire ★ Reconnaissance par le prestataire des compétences pour les formateurs extérieurs</p> <p><b>Questions :</b> <b>Oui – Non</b> : Le prestataire effectue-t-il un suivi individualisé des compétences, titres et qualifications des agents ? <b>Oui – Non</b> : Les formations initiales et de maintien des compétences des agents sont-elles organisées par le prestataire (en interne ou prestation extérieure) ?</p>

## 13. COMPETENCES AFIS

### COMP AFIS

**Arrêté du 28 avril 2020 relatif à la certification des prestataires de services de la navigation aérienne mettant en œuvre des services AFIS**

#### *Article 2. Détention d'une qualification*

Le prestataire de services AFIS s'assure que les agents qui rendent le service AFIS détiennent une qualification ou une attestation de compétence sur les aérodromes outre-mer en état de validité délivrée par l'autorité compétente.

**Arrêté du 13 avril 2022 modifié relatif à la qualification et à la formation des personnels assurant le service d'information de vol et le service d'alerte pour la circulation d'aérodrome sur un aérodrome**

Cet arrêté n'est pas applicable en Polynésie Française, Nouvelle-Calédonie et Wallis & Futuna.

**Arrêté du 5 mai 2014 relatif à la délivrance d'une attestation de compétence aux personnels**

**AFIS des collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie**

L'arrêté du 5 Mai 2014, décrivant les particularités des AFIS de Polynésie Française, Nouvelle-Calédonie et Wallis & Futuna, reste en vigueur à ce jour.

Ce thème COMP AFIS développé ci-dessous ne concerne donc que les PSNA AFIS de métropole et autres collectivités outre-mer, dont la base réglementaire est l'arrêté du 13 Avril 2022 modifié.

#### **Moyens Acceptables de Conformité :**

##### **Formation théorique initiale :**

- Sanctionnée par une attestation de réussite (évaluation écrite sous forme de QCM) valide 12 mois à compter de la date de réussite de l'examen.

##### **Formation théorique et pratique locale :**

- Description complète de la formation théorique et pratique locale dans le plan de formation.
- Chaque candidat détient un livret individuel de formation.
- Le responsable de la formation s'assure que le livret individuel de formation de l'agent AFIS concerné est à jour
- Le plan de formation théorique et pratique locale du prestataire de services AFIS fait l'objet d'un amendement lors de tout changement majeur dans l'exploitation du service AFIS.
- Formation d'une durée comprise entre 8 et 24 semaines ; avec réduction possible, sans que sa durée puisse être inférieure à 2 semaines, après accord de l'autorité de surveillance.
- Définition du nombre minimal de vacations représentatives de l'activité locale à réaliser au cours de la formation théorique et pratique locale.
- Utilisation sur simulateur dans la limite d'un total de 10% au maximum du nombre de vacations réalisées.
- Sanctionnée par une attestation de réussite à la suite d'une évaluation théorique et pratique locale par un évaluateur AFIS désigné par l'autorité de surveillance.

#### **Qualification AFIS :**

Durée de validité d'une qualification AFIS : 36 mois ; donne à son titulaire le privilège d'exercer le service d'information de vol et d'alerte sur le(s) aérodrome(s) pour le(s)quel(s) il détient une qualification en cours de validité.

##### **Prorogation et renouvellement :**

- Prorogation sous condition.
- Renouvellement sous condition :
  - Interruption de service supérieure à 6 mois et inférieure à 4 ans ;
  - Interruption de service supérieure à 4 ans.

La composition des dossiers dans le cadre d'une délivrance ou d'une prorogation / renouvellement d'une qualification AFIS est détaillée dans l'arrêté modifié du 13 avril 2022. Le PSNA devra veiller à transmettre à la DSAC toutes les preuves montrant que le programme de maintien de compétences a été réalisé. Il est accepté comme preuve par la DSAC une

## Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

attestation sur l'honneur, engageant le Responsable Formation et l'agent AFIS concerné, quant à la réalisation effective de ce programme de maintien de compétences

### **Maintien de compétence AFIS :**

- Le programme de maintien de compétences fait l'objet d'une description complète dans le plan de formation. Le programme fait également l'objet d'un amendement lors de tout changement majeur dans l'exploitation du service AFIS.
- Le responsable de la formation s'assure que le livret individuel de formation de l'agent AFIS concerné est à jour.
- Durée : 6 heures (minimales) de formation tous les 12 mois :
  - 3 heures au titre des parties I et III ;
  - 3 heures au titre des parties II et IV (en cas de qualification multisite, ces 3h sont à réaliser pour chacun des sites).
- Les 6 heures de formation annuelles sont à considérer par année glissante par rapport à la date de la prorogation de la qualification.
- Tout changement majeur donne lieu à une formation spécifique en plus des 6 heures de maintien de compétences annuelle.
- L'intégralité des thèmes de l'annexe 3 est abordée sur la période de validité de la qualification AFIS.
- Pas d'action de formation de maintien de compétences dispensée simultanément à la tenue de poste (créneaux dédiés).

### **Mention linguistique Anglais AFIS :**

- Valide 36 mois.
- Détenir une attestation de compétences linguistiques conforme au minimum au niveau B1 ou équivalent dans le domaine de la communication orale (compréhension orale et expression orale) délivrée depuis moins de 6 mois.
- Détenir une attestation de suivi d'une formation à la phraséologie et aux thèmes aéronautiques.

Sont réputés démontrer le niveau minimum B1 requis ainsi que les connaissances sur l'utilisation de la phraséologie aéronautique en langue anglaise :

- Les détenteurs d'une mention linguistique en langue anglaise en état de validité de niveau 4, 5 ou 6 acquise conformément aux dispositions du règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015.
- Les détenteurs d'une mention linguistique en langue anglaise en état de validité de niveau 4, 5 ou 6 acquise conformément au d de l'article FCL.055 du règlement (UE) n°1178/2011 susvisé.
- Les titulaires d'une licence de pilote détenant une mention de compétence linguistique en langue anglaise en état de validité de niveau 4, 5 ou 6 acquise conformément au b de l'article FCL.055 du règlement (UE) n°1178/2011 susvisé.

### **Maintien de la mention anglais AFIS :**

- Formation continue adaptée au profil de l'agent AFIS visant au maintien du niveau de compétence linguistique
- Formation adaptée au profil de l'agent AFIS visant au maintien des connaissances de la phraséologie aéronautique en langue anglaise (annexe 5)
- Modalités pratiques décrites dans le plan de formation
- Formation continue en langue anglaise n'est pas comprise dans les temps consacrés au maintien de compétences

### **Mention Evaluateur AFIS :**

Art. 24 à 30

**Analyse et interprétation :**

- ★ Lorsqu'un agent a vocation à rendre le service en langue anglaise, le prestataire s'assure dans un premier temps que l'agent dispose bien d'un niveau d'anglais B1 (article 21-a) pour démarrer sa formation pratique locale anglophone (article 21-b) et rendre le service AFIS en langue anglaise en double sous la supervision de son formateur, lui-même détenteur d'une mention linguistique en langue anglaise en cours de validité.

En effet, l'article 2 d) de l'arrêté n'est pas applicable car tant que la qualification AFIS n'est pas délivrée, il est impossible de détenir une mention linguistique.

Pour un nouvel agent AFIS, il conviendra de comprendre l'article 2 d) comme suit :

L'agent AFIS remplit les conditions permettant la délivrance de la mention linguistique conformément aux dispositions du chapitre VI.

Il est donc nécessaire de remplir les conditions requises avant de passer l'évaluation. Ainsi, en cas de succès, l'agent AFIS pourra exercer immédiatement.

- ★ Le plan de formation du PSNA AFIS devra décliner **localement** la mise en œuvre des exigences réglementaires, et décrire les modalités pratiques concrètes des formations (théorique et pratique locale, maintien de compétences AFIS et anglais, ...) sur l'aérodrome concerné :

- Appel à un prestataire extérieur : contrat, durée, ...
- E-learning : contrat, durée, ...
- Organisation locale : périodicité, supports utilisés, intervenants, programme, ...
- Maintien mention anglais AFIS : e-learning, écoutes de bande, abonnement à des revues, échanges réguliers avec personnels anglais, trafic régulier sur toute l'année de pilotes s'exprimant en langue anglaise, expériences privées des agents, ...

- ★ Le plan de formation est un document « vivant » et doit être modifié en tant que de besoin.

Sur demande motivée du prestataire de services AFIS, la DSAC peut accorder une dérogation aux dispositions de l'arrêté du 13 avril 2022 modifié, sans conséquence sur le niveau de sécurité AFIS, lorsque des circonstances imprévues le justifient.

**Questions :**

**Oui – Non** : Les agents AFIS du prestataire détiennent-ils les qualifications nécessaires en état de validité, et assurent-ils un suivi des échéances ?

**Oui – Non** : Le prestataire a-t-il désigné un responsable de la formation ?

**Oui – Non** : Le prestataire a-t-il établi un plan de formation reprenant les éléments cités ci-dessus ?

**Oui – Non** : Le prestataire met-il à jour son plan de formation pour tout changement ?

**Oui – Non** : En cas de changement majeur, le prestataire a-t-il mis en place une formation spécifique ?

**Oui – Non** : Le prestataire justifie-t-il de la réalisation des différentes actions de formations (**a minima, par une attestation sur l'honneur**)

## 14. LME AFIS

### LME 1 – Exigences en termes d'installations

Règlement (UE) 2017/373

*ATM/ANS.OR.B.025 Exigences en termes d'installations*

Un prestataire de services veille à ce qu'il y ait des installations adéquates et appropriées pour exécuter et gérer toutes les tâches et activités conformément aux exigences applicables.

Règlement (UE) 2017/373

*ATS.OR.130 Heures dans les services de la circulation aérienne*

- a) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les organismes des services de la circulation aérienne soient équipés d'horloges, indiquant l'heure selon le format « heures, minutes et secondes », clairement visibles depuis chaque poste d'exploitation de l'organisme concerné.
- b) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les horloges des organismes des services de la circulation aérienne et les autres dispositifs d'enregistrement de l'heure soient vérifiés en tant que de besoin pour garantir une précision de plus ou moins 30 secondes par rapport à l'heure UTC. Chaque fois que les communications par liaison de données sont utilisées par un organisme des services de la circulation aérienne, les horloges et autres dispositifs d'enregistrement de l'heure sont vérifiés en tant que de besoin pour garantir une précision d'une seconde par rapport à l'heure UTC.
- c) L'heure correcte doit être déterminée à partir d'une station horaire standard ou, si cela n'est pas possible, à partir d'un autre organisme qui a obtenu l'heure correcte grâce à cette station.

**Arrêté du 28 avril 2020 relatif à la certification des prestataires de services de la navigation aérienne mettant en œuvre des services AFIS**

**Article 3 - Liste minimale d'équipements**

Pour assurer le service AFIS sur un aérodrome, le prestataire de services AFIS dispose des installations et des équipements en état de fonctionnement figurant en annexe 1 au présent arrêté.

**Annexe 1 - LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS**

- a) Un local de type vigie permettant d'avoir une vue sur l'aire de manœuvre et la circulation d'aérodrome ;
- b) Un émetteur-récepteur VHF permettant une communication bilatérale avec les aéronefs ;
- c) Un capteur et un indicateur de vent ;
- d) Un baromètre ;

#### Moyens Acceptables de Conformité :

ATM/ANS.OR.B.025 : Pas d'AMC pour cette partie d'exigence

#### Analyse et interprétation :

Si la vue sur l'aire de manœuvre et la circulation d'aérodrome est partiellement masquée, le prestataire doit avoir prévu à minima une étude de sécurité afin de mesurer l'impact de cette vue incomplète et émis des actions à entreprendre (MRR).

La nouvelle exigence ATS.OR.130 introduite par le règlement (UE) 2017/373 n'apporte pas de nouveauté par rapport à la réglementation française (Arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n°923/2012).

Les autres exigences sont considérées comme suffisamment explicites.

★ Equipements cités dans l'annexe à l'Arrêté du 28 avril 2020

#### Questions :

Oui – Non : Le prestataire dispose-t-il de l'ensemble des équipements définis dans la LME ?

Oui – Non : L'horloge est-elle visible de chaque poste d'exploitation ?

Oui – Non : L'horloge indique-t-elle les heures, les minutes, et les secondes ?

Oui – Non : Les indications de l'horloge sont-elles exactes à 30 secondes près (en plus ou en moins) par rapport à l'heure exacte UTC ?

Oui – Non : L'heure des horloges est-elle synchronisée avec une station fixant l'heure officielle (par exemple radio pilotée) ; dans la négative, des modalités de vérification de

Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

<ul style="list-style-type: none"><li>e) Un thermomètre indiquant la température extérieure ;</li><li>f) Un téléphone ;</li><li>g) Un ou des systèmes permettant d'enregistrer les communications radio et téléphoniques ;</li><li>h) Un système de communication numérique permettant d'accéder aux plans de vols diffusés par le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques ou, en outre-mer, un télécopieur lorsque ces informations sont transmises par télécopie ;</li><li>i) Une horloge indiquant les heures, les minutes et les secondes ;</li><li>j) Une paire de jumelles ;</li><li>k) Une platine de télécommande du balisage dans la vigie si l'aérodrome est doté de balisage ;</li><li>l) Un panneau de visualisation de l'état des moyens de radionavigation dans la vigie si l'aérodrome est équipé de moyens de radionavigation. »</li></ul>	<p>cohérence des différentes indications sont-elles formalisées ?</p> <p><b>Oui – Non :</b> Si la vue sur l'aire de manœuvre et la circulation d'aérodrome est partiellement masquée, existe-t-il une étude de sécurité qui en mesure l'impact ? Y a-t-il des MRR identifiées ?</p>
--	---

## 15. INFORMATION AERONAUTIQUE

### FDA 1 – Fourniture de données aéronautiques

Règlement (UE) 2017/373

ATM/ANS.OR.A.080 Fourniture de données aéronautiques

- a) Un prestataire de services veille à ce que les données aéronautiques relatives à ses services soient fournies en temps utile au fournisseur AIS.
- b) Lorsque des données aéronautiques relatives à ses services sont publiées, le prestataire de services :
  - (1) assure le suivi des données ;
  - (2) notifie au fournisseur AIS toute modification nécessaire pour garantir que les données sont correctes et exhaustives ;
  - (3) adresse une notification au fournisseur AIS lorsque les données sont incorrectes ou inappropriées.

#### Analyse et interprétation :

Le PSNA AFIS est le fournisseur de données aéronautiques (FDA) pour ce qui concerne les données aéronautiques relatives à ses services.

La DSNA est quant à elle prestataire de service AIS (PSIA).

Le PSNA peut déléguer formellement son activité FDA à un tiers (l'exploitant d'aérodrome par exemple).

Dans tous les cas, le PSNA a connaissance des délais nécessaires à la transmission, la production et la diffusion de l'information aéronautique concernant le fonctionnement du service AFIS, afin que l'information aéronautique soit constamment publiée de manière correcte et exhaustive dans les délais prévus.

Le PSNA s'assure que l'information aéronautique publiée est conforme à ses demandes. Il prévoit les modalités de notification directe au prestataire AIS pour le cas où des données sont incorrectes ou inappropriées.

#### Questions :

**Oui – Non** : Le PSNA a-t-il contractualisé des relations formelles avec le fournisseur de données AIS pour la partie FDA ?

**Oui – Non** : Dans le cas où le PSNA n'a pas de lien direct avec le PSIA, existe-t-il une relation formelle entre le FDA et le PSIA d'une part, et une délégation formelle entre le PSNA et le FDA d'autre part ?

**Oui – Non** : Le PSNA s'assure-t-il de manière continue et durable de la précision de l'information aéronautique publiée ?

**Oui – Non** : Le PSNA prévoit-il des moyens de notification du PSIA en cas de dysfonctionnement ou erreur dans la publication ?

### FDA 2 – Gestion de la qualité des données

Règlement (UE) 2017/373

ATM/ANS.OR.A.085 Gestion de la qualité des données aéronautiques

Lorsqu'il crée, traite ou transmet des données au fournisseur AIS, le prestataire de services :

- a) veille à ce que les données aéronautiques visées à l'appendice 1 soient conformes aux spécifications du catalogue de données aéronautiques ;
- b) veille à ce que les exigences suivantes en matière de qualité des données soient respectées :
  - (1) l'exactitude des données aéronautiques correspond à celle spécifiée dans le catalogue de données aéronautiques ;
  - (2) l'intégrité des données aéronautiques est maintenue ;
  - (3) sur la base de la classification de l'intégrité spécifiée dans le catalogue de données aéronautiques, des procédures sont mises en place :

#### Moyens Acceptables de Conformité :

Les exigences en matière de format de la donnée aéronautique et de sa transmission doivent être spécifiées dans les relations formelles entre le FDA et PSIA. (Acronymes définis plus haut dans FDA 1).

Les processus de validation et de vérification des données aéronautiques prévoient les moyens utilisés pour :

- (a) vérifier les données reçues et confirmer qu'elles ne sont pas altérées ;
- (b) préserver la qualité des données et garantir que les données stockées sont protégées contre l'altération ;
- (c) confirmer que les données d'origine n'ont pas été altérées avant d'être stockées.

## Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

<p>i) pour les données de routine, afin d'éviter leur corruption tout au long du traitement des données ;</p> <p>ii) pour les données essentielles, afin d'éviter toute corruption à chaque étape de l'ensemble du processus et d'inclure des processus supplémentaires, en tant que de besoin, pour faire face aux risques potentiels dans l'architecture globale du système, en vue de garantir l'intégrité des données à ce niveau ;</p> <p>iii) pour les données critiques, afin d'éviter toute corruption à chaque étape de l'ensemble du processus et d'inclure des processus d'assurance de l'intégrité supplémentaires en vue d'atténuer entièrement les effets des défaillances identifiées, par une analyse approfondie de l'architecture globale du système, en tant que risques potentiels pour l'intégrité des données ;</p> <p>(4) la résolution des données aéronautiques est proportionnelle à la précision réelle des données ;</p> <p>(5) la traçabilité des données aéronautiques est assurée ;</p> <p>(6) l'actualité des données aéronautiques est assurée, y compris toute limite de la période effective des données ;</p> <p>(7) l'exhaustivité des données aéronautiques est assurée ;</p> <p>(8) les données fournies satisfont aux exigences de format prescrites ;</p> <p>c) en ce qui concerne la création des données, conclut des accords formels spécifiques avec la partie créatrice des données qui contiennent des instructions pour la création, la modification ou la suppression des données, qui incluent au minimum :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) une description claire des données aéronautiques qui doivent être créées, modifiées ou supprimées ;</li> <li>(2) l'entité à laquelle les données aéronautiques doivent être fournies ;</li> <li>(3) la date et l'heure auxquelles les données aéronautiques doivent être fournies ;</li> <li>(4) le format du rapport de création de données à utiliser ;</li> <li>(5) le format des données aéronautiques à transmettre ;</li> <li>(6) l'exigence d'identifier toute restriction dans l'utilisation des données ;</li> </ul> <p>d) veille à ce que des techniques de validation et de vérification des données soient utilisées pour s'assurer que les données aéronautiques satisfont aux exigences connexes en matière de qualité des données ; en outre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) la vérification garantit que les données aéronautiques sont reçues sans être corrompues et qu'il n'y a pas de corruption à aucun stade du processus de traitement des données aéronautiques dans son ensemble ;</li> <li>(2) les données et les informations aéronautiques entrées manuellement font l'objet d'une vérification indépendante afin de repérer les éventuelles erreurs introduites à cette occasion ;</li> <li>(3) lors de l'utilisation de données aéronautiques pour obtenir ou calculer de nouvelles données aéronautiques, les données initiales sont vérifiées et validées, sauf si elles sont fournies par une source faisant autorité ;</li> </ul> <p>e) transmet des données aéronautiques par voie électronique ;</p> <p>f) conclut des accords formels avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) toutes les parties qui lui transmettent des données ;</li> <li>(2) d'autres prestataires de services ou exploitants d'aérodrome lors de l'échange de données et d'informations aéronautiques ;</li> </ul> <p>g) veille à ce que les informations énumérées au point AIS.OR.505, point a), soient fournies en temps utile au fournisseur AIS ;</p> <p>h) collecte et transmet des métadonnées qui comprennent au minimum :</p>	<p>(b) Ces processus définissent en outre :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) les mesures à prendre lorsque les données échouent à un contrôle de vérification ou de validation ;</li> <li>(2) les outils nécessaires au processus de vérification et de validation.</li> </ol> <p><b><u>Analyse et interprétation :</u></b></p> <p>Chaque organisme intervenant dans le processus de traitement (création, transmission, production et diffusion) de la donnée aéronautique, doit, pour ce qui le concerne, s'assurer que la donnée finale n'est pas altérée par rapport à la donnée initiale.</p> <p>Ainsi, les relations formelles pour l'acheminement de l'information aéronautique doivent inclure <i>a minima</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les données aéronautiques à fournir ;</li> <li>- La ou les méthodes permettant de démontrer que les données fournies sont conformes aux exigences en matière de qualité des données prévues ;</li> <li>- Les mesures à prendre en cas de découverte d'une erreur de données ou d'une incohérence dans les données fournies ;</li> <li>- L'entité responsable de la documentation des modifications des données permanentes sous forme de liste nominative (toutefois, une adresse mail fonctionnelle pourra être rattachée aux agents identifiés) ;</li> </ul> <p>Il est en effet possible de rajouter autant de lignes de suppléments à l'annexe 5 du protocole FDA (pour les demandes de mise à jour de l'AIP) que le PSNA AFIS le jugerait nécessaire ; Cette désignation doit permettre d'assurer la continuité de l'activité de fourniture des données ;</p> <p>Un seul référent NOTAM doit en revanche être indiqué car il s'agit de la personne responsable d'envoyer par email à l'adresse <a href="mailto:notam@dsna.fr">notam@dsna.fr</a> les renseignements relatifs aux informateurs aéronautiques NOTAM (cf. Mode opératoire Demandes de NOTAM via le portail <a href="mailto:CDM@DSNA">CDM@DSNA</a>)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les détails concernant le format ou les processus de changement de format ;</li> <li>- Toute limitation de l'utilisation des données ;</li> </ul>
--	---

## Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

<p>(1) l'identification des organismes ou entités effectuant toute action visant à créer, transmettre ou manipuler les données aéronautiques ;</p> <p>(2) l'action effectuée ;</p> <p>(3) la date et l'heure auxquelles l'action a été effectuée ;</p> <p>i) veille à ce que les outils et les logiciels utilisés pour la prise en charge ou l'automatisation des processus de données et d'informations aéronautiques remplissent leurs fonctions sans altérer la qualité des données et des informations aéronautiques ;</p> <p>j) veille à ce que des techniques de détection des erreurs sur les données numériques soient utilisées lors de la transmission ou du stockage des données aéronautiques, ou les deux, afin d'assurer les niveaux d'intégrité des données applicables ;</p> <p>k) veille à ce que le transfert de données aéronautiques fasse l'objet d'un processus d'authentification approprié qui permet aux destinataires de confirmer que les données ont été transmises par une source autorisée ;</p> <p>l) veille à ce que les erreurs relevées lors de la création des données et après leur transmission soient traitées, corrigées ou résolues et que la priorité soit donnée à la gestion des erreurs survenues sur les données aéronautiques critiques et essentielles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les exigences relatives à la production de rapports sur la qualité de l'origine des données ; et</li> <li>- Les exigences d'urgence concernant la continuité de la fourniture de données.</li> </ul> <p>Ainsi, le FDA prévoit les modalités lui permettant de s'assurer de la vérification, du stockage, de la transmission et de la réception de la donnée aéronautique par le PSIA.</p> <p>Le terme « erreur » utilisé dans l'exigence doit être compris comme éléments de données defectueux, dégradés, perdus, égarés altérés, ou encore éléments de données ne répondant pas aux exigences de qualité des données.</p>
--	--

### FDA 3 – Systèmes de référence communs

#### Règlement (UE) 2017/373

#### ATM/ANS.OR.A.090 Systèmes de référence communs pour la navigation aérienne

Aux fins de la navigation aérienne, les prestataires de services utilisent :

- a) le système géodésique mondial — 1984 (WGS-84) comme système de référence horizontal ;
- b) le niveau moyen de la mer (MSL) comme système de référence vertical ;
- c) le calendrier grégorien et le temps universel coordonné (UTC) comme systèmes de référence temporels.

#### Moyens Acceptables de Conformité :

##### AMC1 ATM/ANS.OR.A.090(b)

- (a) Un fournisseur de services utilise le modèle gravitationnel de la Terre — 1996 (EGM-96), comme modèle de gravité global.
- (b) Lorsqu'un modèle de géoïde autre que le modèle EGM-96 est utilisé, une description du modèle utilisé, y compris les paramètres requis pour la transformation de la hauteur entre le modèle et l'EGM-96, doit être fournie dans la publication d'information aéronautique (AIP).

Cette exigence est également couverte par d'autres règlements.

## 16. SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

### **ATS 1 – Conformité réglementaire**

Règlement d'exécution (UE) n°923/2012

Arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012

Arrêté du 4 mars 2022 modifié établissant des règles applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne

#### Analyse et interprétation :

Pour répondre à cette exigence le prestataire doit pouvoir prouver qu'il a pris en compte les exigences applicables de l'IR « SERA » et les dispositions nationales qui restent applicables dans la documentation opérationnelle mise à disposition de ses personnels.

Le prestataire doit également démontrer qu'il possède une veille réglementaire lui permettant d'être à jour des modifications pouvant intervenir. Les évolutions réglementaires pertinentes dans les méthodes de travail doivent être prises en compte dans le cadre de la formation initiale et continue des agents AFIS.

#### Questions :

Oui – Non : La documentation du prestataire prend-elle en compte la veille réglementaire ?

Oui – Non : La documentation du prestataire prend-elle en compte le référentiel à jour ?

Oui – Non : Le manuel d'exploitation est-il conforme aux exigences réglementaires ?

### **ATS 2 – Objectifs des services de la circulation aérienne**

Règlement (UE) 2017/373

**ATS.TR.100 Objectifs des services de la circulation aérienne (ATS)**

Les services de la circulation aérienne ont pour objectifs de :

- a) prévenir les abordages entre aéronefs ;
- b) prévenir les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles ;
- c) accélérer et régulariser la circulation aérienne ;
- d) fournir des avis et des renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;
- e) adresser une notification aux organismes compétents lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage, et prêter à ces organismes le concours nécessaire

Règlement (UE) 2017/373

**ATS.TR.105 Répartition des services de la circulation aérienne (ATS)**

Les services de la circulation aérienne comprennent les services identifiés comme suit :

[...]

- b) le service d'information de vol ou le service consultatif de la circulation aérienne, ou les deux, en vue d'atteindre l'objectif fixé au point d) du point ATS.TR.100 ;
- c) le service d'alerte, en vue d'atteindre l'objectif fixé au point e) du point ATS.TR.100.

#### Moyens Acceptables de Conformité :

ATS.TR.100 : Pas d'AMC pour cette exigence

ATS.TR.105 : Pas d'AMC pour cette exigence

ATS.TR.110 : Pas d'AMC pour cette exigence

#### Analyse et interprétation :

D'autres exigences, plus détaillées viennent compléter ces exigences de haut niveau. Celles-ci sont réputées satisfaites dès lors que la conformité à l'ensemble des autres exigences portant sur l'ATS est établie.

<p><b>Règlement (UE) 2017/373</b></p> <p><b>ATS.TR.110 Établissement des organismes fournissant des services de la circulation aérienne</b></p> <p>a) Les services de la circulation aérienne sont fournis par les organismes établis comme suit :</p> <p>[...]</p> <p>(3) des organismes AFIS sont établis pour fournir des services d'information de vol et d'alerte aux aérodromes AFIS et dans l'espace aérien associé à ces aérodromes.</p>	
--	--

<p><b>ATS 3 – Suspension d'un vol</b></p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b></p> <p><b>ATS.TR.145 Suspension du vol selon les règles de vol à vue sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome</b></p> <p>a) Chaque fois que la sécurité l'exige, une partie ou la totalité des vols VFR sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome peut être suspendue par l'un des organismes, l'une des personnes ou l'une des autorités suivantes :</p> <p>[...]</p> <p>(3) l'autorité compétente.</p> <p><b>Arrêté du 4 mars 2022 modifié établissant des règles applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne</b></p> <p><b>Annexe 1 – Partie 1 – Exigences générales</b></p> <p><i>Suspension des vols IFR sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome</i></p> <p>Chaque fois que la sécurité l'exige, notamment en cas d'urgence liée à la circulation aérienne ou aux conditions météorologiques, une partie ou la totalité des vols IFR sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome peut être suspendue par la tour de contrôle de l'aérodrome ou l'organisme de contrôle d'approche dont dépend l'aérodrome ou la direction de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétente.</p> <p>Lorsqu'une partie ou la totalité des vols IFR sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome est suspendue, la tour de contrôle d'aérodrome :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– applique, le cas échéant, les directives de la direction de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétente ;</li> <li>– informe les aéronefs concernés par ces mesures et notifie à tous les exploitants, ou à leurs représentants désignés, les raisons pour lesquelles de telles mesures sont prises, si nécessaire ou sur demande.</li> </ul>	<p><b>Moyens Acceptables de Conformité :</b></p> <p>ATS.TR.145 : Pas d'AMC pour cette exigence</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b></p> <p>Rien n'est attendu de la part de l'AFIS sinon de faire ce que l'autorité compétente prescrira.</p> <p>Toutefois, pour information, l'AFIS pourra être notifié de la suspension de vols (VFR ou IFR) avec indication des raisons pour lesquelles de telles mesures sont prises.</p>
--	--

## ATS 4 – Feux aéronautiques à la surface

Règlement (UE) 2017/373

**ATS.TR.150 Feux aéronautiques au sol**

Un prestataire de services de la circulation aérienne établit des procédures pour l'utilisation des feux aéronautiques au sol, qu'ils se trouvent ou non sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome.

### Moyens Acceptables de Conformité :

AMC1 ATS.TR.150 : voir détail dans le règlement

### Analyse et interprétation :

GM1 to AMC1 ATS.TR.150 : voir détail dans le règlement

### Questions :

Oui – Non : Existe-t-il (si besoin) dans la documentation du PSNA des procédures pour l'utilisation des feux aéronautiques au sol ?

## ATS 5 – Identification

Règlement (UE) 2017/373

**ATS.TR.115 Identification des organismes des services de la circulation aérienne**

a) Les organismes des services de la circulation aérienne sont désignés avec précision comme suit:

[...]

(3) un organisme AFIS est normalement identifié par le nom de l'aérodrome auquel il fournit des services ou par le nom d'une ville, d'une caractéristique géographique ou d'une région voisine;

b) Le nom des organismes des services de la circulation aérienne et le nom des services sont complétés par l'un des suffixes suivants, selon le cas:

[...]

(10) organisme AFIS — INFORMATION.

### Moyens Acceptables de Conformité :

ATS.TR.115 : Pas d'AMC pour cette exigence

### Analyse et interprétation :

Exigence pour information.

## 17. EXIGENCES EN MATIERE DE COMMUNICATIONS

### **COM 1 – Communications air-sol**

Règlement (UE) 2017/373

**ATS.OR.400 Service mobile aéronautique (communications air-sol) — généralités**

- a) Un prestataire de services de la circulation aérienne utilise la liaison vocale ou la liaison de données, ou les deux, dans les communications air-sol à des fins de services de la circulation aérienne.

Règlement (UE) 2017/373

**ATS.OR.410 Service mobile aéronautique (communications air-sol) — service d'information de vol**

- a) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille, dans la mesure du possible et selon les modalités approuvées par l'autorité compétente, à ce que les moyens de communication air-sol permettent les communications bidirectionnelles entre un centre d'information de vol et un aéronef correctement équipé volant en tout point de la région d'information de vol.
- b) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les moyens de communication air-sol permettent des communications bidirectionnelles directes, rapides, continues et non statiques entre un organisme AFIS et un aéronef correctement équipé opérant dans l'espace aérien visé au point ATS.TR.110, point a) 3).

#### **Moyens Acceptables de Conformité :**

ATS.OR.400 a): Pas d'AMC pour cette partie d'exigence

ATS.OR.410: Pas d'AMC pour cette exigence

#### **Analyse et interprétation :**

Cette exigence est vérifiée au travers de la LME (présence d'un poste de radio).

### **COM 2 – Communications sol-sol**

Règlement (UE) 2017/373

**ATS.OR.430 Service fixe aéronautique (communications sol-sol) — généralités**

- a) Le prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que la liaison vocale directe ou la liaison de données, ou les deux à la fois, soit utilisée pour les communications sol-sol aux fins des services de la circulation aérienne.

Règlement (UE) 2017/373

**ATS.OR.435 Service fixe aéronautique (communications sol-sol) — communication au sein d'une région d'information de vol**

- a) Communications entre les organismes des services de la circulation aérienne

[...]

- (4) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce qu'un [...] organisme AFIS, en plus d'être relié au centre d'information de vol, au centre de contrôle régional et à l'organisme de contrôle d'approche comme prescrit aux points 1), 2) et 3),

#### **Moyens Acceptables de Conformité :**

ATS.OR.430 : pas d'AMC pour cette exigence

ATS.OR.430 : pas d'AMC pour cette exigence

ATS.OR.430 : pas d'AMC pour cette exigence

#### **Analyse et interprétation :**

L'exigence ATS.OR.445 n'a pas donné lieu à une prescription de l'autorité compétente (cf. SIV.2)

L'exigence ATS.OR.435 est vérifiée au travers de la LME (poste de radio).

#### **Questions :**

**Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS**

<p>dispose des moyens de communication avec le bureau de piste des services de la circulation aérienne connexe, lorsque celui-ci est établi séparément.</p> <p>b) Communications entre les organismes des services de la circulation aérienne et d'autres organismes</p> <p>[...]</p> <p>(2) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce qu'un [...] organisme AFIS dispose de moyens de communication avec les organismes qui fournissent un service dans leur zone de responsabilité respective suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) les organismes militaires compétents ;</li> <li>ii) les services de sauvetage et d'urgence (y compris les services d'ambulance, de lutte contre l'incendie, etc.) ;</li> <li>iii) le prestataire de services météorologiques desservant l'organisme concerné ;</li> <li>iv) la station de télécommunications aéronautiques desservant l'organisme concerné ;</li> <li>v) l'organisme fournit le service de gestion d'aire, lorsqu'il est établi séparément.</li> </ul> <p>(3) Les moyens de communication requis en vertu des points b) 1) i) et b) 2) i) comprennent des dispositions visant à assurer des communications rapides et fiables entre l'organisme des services de la circulation aérienne concerné et le ou les organismes militaires chargés du contrôle des opérations d'interception dans la zone relevant de la responsabilité de l'organisme des services de la circulation aérienne, afin de satisfaire aux obligations énoncées à la partie 11 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012.</p> <p>c) Description des moyens de communication</p> <p>(1) Les moyens de communication requis en vertu du point a), du point b) 1) i) et des points b) 2) i), ii) et iii) comprennent des dispositions relatives :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) aux communications par liaison vocale directe seule ou en combinaison avec des communications par liaison de données, les communications étant établies instantanément aux fins du transfert de contrôle au moyen d'un radar ou de l'ADS-B, et normalement établies dans les 15 secondes à d'autres fins ;</li> <li>ii) aux communications imprimées, lorsqu'un compte rendu écrit est requis ; le temps de transit des messages pour ces communications ne dépasse pas cinq minutes.</li> </ul> <p>(2) Dans tous les cas non visés au point c) 1), les moyens de communication comprennent des dispositions relatives :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) aux communications par liaison vocale directe seule ou en combinaison avec des communications par liaison de données, les communications étant normalement établies dans les 15 secondes ;</li> <li>ii) aux communications imprimées, lorsqu'un compte rendu écrit est requis ; le temps de transit des messages pour ces communications ne dépasse pas cinq minutes.</li> </ul> <p>[...]</p> <p>(4) Les moyens de communication requis aux points b) 2) i), ii) et iii) comprennent des dispositions relatives aux communications par la liaison vocale directe organisées pour les communications de conférence, les communications étant normalement établies dans les 15 secondes.</p> <p>(5) Tous les moyens de communication par liaison vocale directe ou par liaison de données entre les organismes des services de la circulation aérienne et entre ces organismes et les autres organismes visés aux points b) 1) et b) 2) sont dotés d'un système d'enregistrement automatique.</p>	<p><b>Oui – Non :</b> Les modalités d'utilisation de la lampe ALDIS ou du balisage dans le cas de panne de communication vocale sont-elles décrites et conformes aux exigences ?</p>
---	--

<p><b>ATS.OR.445 Communications pour le contrôle ou la gestion des véhicules autres que les aéronefs sur les aires de manœuvre des aérodromes.</b></p> <p>a) Sauf lorsque la communication par un système de signaux visuels est jugée adéquate, un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que des moyens de communication radiotéléphonique bidirectionnelle soient mis en place pour l'un des services suivants:</p> <p>[...]</p> <p>(2) AFIS pour la gestion des véhicules sur l'aire de manœuvre lorsque ce service est fourni conformément au point ATS.TR.305, point f).</p>	
--	--

<p><b>COM 3 – Communications entre organismes de la CA</b></p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b>  <b>ATS.TR.120 Langue de communication entre les organismes des services de la circulation aérienne</b></p> <p>Sauf lorsque les communications entre les organismes des services de la circulation aérienne sont effectuées dans une langue convenue d'un commun accord, la langue utilisée pour ces communications est l'anglais.</p>	<p><b>Moyens Acceptables de Conformité :</b>  ATS.TR.120 : pas d'AMC pour cette exigence</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b>  Il est convenu que la langue utilisée pour la rédaction des relations formelles entre le PSNA AFIS et ses parties intéressées est celle utilisée pour les communications vocales entre ces organismes.</p>
---	--

<p><b>COM 4 – Enregistrement d'ambiance</b></p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b>  <b>ATS.OR.460 Communication de fond et enregistrement de l'environnement sonore</b></p> <p>a) Sauf instruction contraire de l'autorité compétente, les organismes des services de la circulation aérienne sont équipés de dispositifs qui enregistrent les communications de fond et l'environnement sonore aux postes de travail du contrôleur de la circulation aérienne, de l'agent d'information de vol ou de l'agent AFIS, selon le cas, et sont capables de conserver les informations enregistrées pendant au moins les 24 dernières heures de fonctionnement.</p> <p>b) Ces enregistrements ne sont utilisés qu'aux fins des enquêtes sur les accidents et les incidents qui font l'objet d'une déclaration obligatoire.</p> <p><b>Arrêté du 9 juin 2020 modifié relatif aux enregistrements des données relatives à la gestion du trafic aérien, à leur conservation et à leur restitution</b></p> <p><b>Art. 3-1</b></p> <p>Jusqu'au 31 janvier 2025, les prestataires de services d'information de vol d'aérodrome (AFIS) ne sont pas tenus d'être équipés des dispositifs d'enregistrement des communications de fond et de l'environnement sonore sur les postes de travail, mentionnés au point ATS.OR.460 du règlement (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux</p>	<p><b>Moyens Acceptables de Conformité :</b>  ATS.OR.460 : pas d'AMC pour cette exigence</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b>  Dérogation de non-équipement en dispositifs d'enregistrement des communications de fond et de l'environnement sonore accordée jusqu'au 31 janvier 2025.</p>
---	---

Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision [...]

## 18. EXIGENCES EN MATIERE D'INFORMATIONS

### **INFO 1 – Informations météorologiques**

#### Règlement (UE) 2017/373

##### **ATS.OR.500 Informations météorologiques — Généralités**

- a) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que des informations actualisées sur les conditions météorologiques existantes et prévues soient mises à la disposition des organismes des services de la circulation aérienne concernés, si cela est nécessaire à l'exercice de leurs fonctions respectives.
- b) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les informations détaillées disponibles sur l'emplacement, l'étendue verticale, la direction et la vitesse de déplacement des phénomènes météorologiques à proximité de l'aérodrome, et en particulier dans les zones de montée et d'approche, qui pourraient présenter un danger pour les opérations aériennes, soient fournies aux organismes des services de la circulation aérienne compétents.
- c) Les informations visées aux points a) et b) sont fournies sous une forme telle qu'elles nécessitent un minimum d'interprétation de la part du personnel des services de la circulation aérienne et selon une fréquence qui satisfait aux exigences des organismes des services de la circulation aérienne concernés.

#### Règlement (UE) 2017/373

##### **ATS.OR.515 Informations météorologiques destinées aux tours de contrôle d'aérodrome et aux organismes AFIS**

- a) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les [...] organismes AFIS reçoivent des informations météorologiques au sujet de l'aérodrome qui les concerne, conformément au point MET.OR.242, point a), de l'annexe V.
- b) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les [...] organismes AFIS reçoivent des données actualisées sur la pression en vue du calage altimétrique de l'aérodrome concerné.
- c) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les [...] organismes AFIS soient équipés d'un ou de plusieurs dispositifs d'affichage du vent de surface. Le(s) dispositif(s) d'affichage est/sont lié(s) au(x) même(s) site(s) d'observation et est/sont alimentés par le(s) même (s) capteur(s) que le(s) dispositifs d'affichage correspondant(s) dans la station météorologique aéronautique, lorsqu'une telle station existe. Lorsque plusieurs capteurs sont utilisés, les affichages auxquels ils se rapportent sont clairement marqués pour identifier la piste et la section de piste contrôlée par chaque capteur.
- d) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les [...] organismes AFIS aux aérodromes où les valeurs de portée visuelle de piste sont mesurées au moyen d'instruments, soient équipés d'un ou plusieurs dispositifs d'affichage permettant la lecture des valeurs actualisées de la portée visuelle de piste. Le(s) dispositifs d'affichage est/sont lié(s) au(x) même(s) site(s) d'observation et est/sont alimentés par le(s) même(s) capteur(s) que le(s) dispositifs d'affichage correspondant(s) dans la station météorologique aéronautique, lorsqu'une telle station existe.
- e) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les [...] organismes AFIS aux aérodromes où la hauteur de la base des nuages est évaluée au moyen d'instruments, soient équipés d'un ou plusieurs dispositifs d'affichage permettant la lecture

<b>Moyens Acceptables de Conformité :</b>
ATS.OR.500 : Pas d'AMC pour cette exigence
ATS.OR.515 : Pas d'AMC pour cette exigence
<b>Analyse et interprétation :</b>
ATS.OR.515(a) : déjà couvert par l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié (appendice 4)
<b>Questions :</b>
<b>Oui – Non :</b> Le PSNA AFIS possède-t-il les moyens techniques nécessaires à la réception et transmission des informations météorologiques ?
<b>Oui – Non :</b> Existe-t-il un protocole avec entre le prestataire de services de la circulation aérienne (MTO France) et le PSNA AFIS (ou exploitant ?) indiquant les modalités de réception des données météorologiques concernant leur aérodrome ?

## Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

des valeurs actualisées de la hauteur de la base des nuages. Les dispositifs d'affichage sont liés au(x) même(s) site(s) d'observation et sont alimentés par le(s) même(s) capteur(s) que le(s) dispositifs d'affichage correspondants dans [...] l'organisme AFIS, ainsi que dans la station météorologique aéronautique, lorsqu'une telle station existe.

f) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que [...] les organismes AFIS reçoivent les informations disponibles sur le cisaillement du vent qui pourrait affecter négativement un aéronef sur la trajectoire d'approche ou de décollage ou pendant une approche indirecte, et un aéronef sur la piste pendant le roulage après l'atterrissement ou pendant la course de décollage.

g) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les [...] organismes AFIS et/ou d'autres organismes concernés reçoivent des avertissements d'aérodrome, conformément au point MET.OR.215, point b), de l'annexe V.

## INFO 2 – Informations sur les états opérationnels

### Règlement (UE) 2017/373

#### **ATS.OR.520 Informations sur l'état de l'aérodrome et l'état opérationnel des installations associées**

Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les tours de contrôle d'aérodrome, les organismes AFIS et les organismes fournissant un service de contrôle d'approche reçoivent des informations actualisées au sujet des conditions de l'aire de mouvement ayant une importance opérationnelle, y compris l'existence de dangers temporaires, et de l'état opérationnel des installations associées à l'aérodrome ou aux aérodromes qui les concernent, tel que signalé par l'exploitant d'aérodrome.

### Règlement (UE) 2017/373

#### **ATS.OR.525 Informations sur l'état opérationnel des services de navigation**

a) Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les organismes des services de la circulation aérienne soient tenus informés en temps utile et réel de l'état opérationnel des services de radionavigation et des aides visuelles essentiels aux procédures de décollage, de départ, d'approche et d'atterrissement dans leur zone de responsabilité, ainsi que des services de radionavigation et des aides visuelles essentiels à la circulation de surface.

b) Un prestataire de services de la circulation aérienne prend les dispositions nécessaires conformément au point ATM/ANS.OR.B.005, point f), de l'annexe III pour que les informations visées au point a) du présent point concernant les services GNSS soient fournies.

### **Moyens Acceptables de Conformité :**

ATS.OR.520 : Pas d'AMC pour cette exigence

ATS.OR.525 : Pas d'AMC pour cette exigence

### **Analyse et interprétation :**

ATS.OR.520 : Exigence liée au GRF (mais non spécifique à celui-ci) à voir GRF

GM1 ATS.OR.525(a)

FOURNITURE D'INFORMATIONS CONCERNANT LES AIDES À LA NAVIGATION VISUELLES ET NON VISUELLES Des éléments indicatifs concernant la fourniture d'informations aux organismes des services de la circulation aérienne en ce qui concerne les aides à la navigation visuelles et non visuelles sont contenus dans le Doc 9426 de l'OACI « Manuel de planification des services de la circulation aérienne » (Appendice A au Chapitre 10, Partie I).

INFO 3 – Informations sur l'efficacité de freinage	<p><b>Moyens Acceptables de Conformité :</b> ATS.OR.530 : Pas d'AMC pour cette exigence</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b> Exigence spécifique liée au GRF à voir GRF Exigence de report des pilotes vers les prestataires ATS introduite dans SERA.12005 Observations spéciales d'aéronef, §(b)9).</p> <p><b>Questions :</b> <b>Oui – Non</b> : Le PSNA AFIS informe-t-il sans délai l'exploitant d'aérodrome en cas de communication par un pilote de paramètres d'efficacité de freinage différente ?</p>
--	---

## 19. SERVICE D'INFORMATION DE VOL

### SIV 1 – Demande

#### Règlement (UE) 2017/373 ATS.TR.300 Demande

a) Le service d'information de vol est assuré par les organismes des services de la circulation aérienne compétents pour tous les aéronefs auxquels les renseignements pourraient être utiles et qui se trouvent dans l'une des deux situations suivantes :

[...]

(2) leur présence est connue par d'autres moyens des organismes des services de la circulation aérienne intéressés.

[...]

c) Un prestataire de services d'information de vol prend les dispositions nécessaires pour :  
 (1) l'enregistrement et la transmission d'informations sur la progression des vols ;  
 (2) la coordination et le transfert de la responsabilité de la fourniture du service d'information de vol.

#### Moyens Acceptables de Conformité :

AMC1 ATS.TR.300(c)(1)

Les informations sur la progression réelle des vols, doivent être :

- enregistrées par l'unité des services de la circulation aérienne desservant la FIR dans laquelle vole l'aéronef de telle manière qu'il soit disponible pour référence et au cas où il est demandé pour le service d'alerte et l'action de recherche et de sauvetage; et
- transmises par l'unité des services de la circulation aérienne recevant les informations aux autres unités des services de la circulation aérienne concernées, lorsque cela est requis aux fins de la coordination entre les unités des services de la circulation aérienne fournissant des services d'information de vol dans les FIR adjacentes pour les vols IFR et VFR ( voir les points (a) et (b) de GM2 ATS.TR.300(c)(2)).

#### Analyse et interprétation :

cf SERA.9001

Dans le contexte du service d'information de vol, l'expression « dont la présence est connue par d'autres moyens des organismes des services de la circulation aérienne intéressés » transposée de la norme à la section 4.1 de l'annexe 11 de l'OACI, peut être interprétée comme un trafic dont les détails et les intentions du vol en cours sont connus des agents AFIS.

Les informations sur la progression des vols, y compris les données du plan de vol, peuvent être enregistrées :

- au moyen de fiches de progression de vol papier ou électronique,
- par d'autres formulaires de présentation électroniques ou par une combinaison de méthodes de présentation.

La coordination entre les PSNA fournissant un service d'information de vol est effectuée pour les vols IFR et VFR, afin d'assurer la continuité du service d'information de vol. Elle inclut la transmission des informations suivantes :

- les éléments appropriés du plan de vol actuel ; et
- l'heure du dernier contact avec l'aéronef concerné.

Ces informations sont transmises à l'organisme adjacent avant que l'aéronef n'entre dans sa zone de responsabilité.

Afin de faciliter l'identification des aéronefs égarés ou non identifiés, les informations sur le plan de vol et la progression du vol pour les vols à proximité immédiate des limites de la zone de responsabilité de l'AFIS sont également fournis aux organismes adjacents.

Dans les cas où un aéronef a déclaré :

- un minimum de carburant ;
- connaître une situation d'urgence ;
- être dans toute autre situation dans laquelle la sécurité de l'aéronef n'est pas assurée, le type d'urgence et/ou les circonstances vécues par l'aéronef sont signalées par l'organisme AFIS à l'unité de contrôle acceptante, à toute autre organisme de services de la CA susceptible d'être concerné par le vol et aux centres de coordination de sauvetage associés, si nécessaire.

L'ensemble de ces coordinations est conforme à un accord formel entre les organismes concernés. (Cf. EXT 1)

#### Questions :

Oui – Non : Le PSNA coordonne-t-il l'ensemble des informations exigées pour assurer la continuité de l'info de vol ?

**Oui – Non :** Le PSNA coordonne-t-il toute information bord à l'organisme d'info de vol adjacent et aux organismes SAR lorsqu'elle concerne une situation dans laquelle la sécurité de l'aéronef n'est pas assurée ?

## SIV 2 – Portée du service d'information de vol

### Règlement (UE) 2017/373

#### **ATS.TR.305 Portée du service d'information de vol**

a) Les renseignements suivants relèvent du service d'information de vol :

[...]

(4) renseignements sur la disponibilité des services de radionavigation ;

(5) renseignements sur les modifications de l'état des aérodromes et des installations connexes, y compris des renseignements sur l'état des aires de mouvement lorsque leurs caractéristiques sont modifiées par la présence de neige, de glace ou d'une épaisseur significative d'eau ;

[...]

(7) renseignements sur la configuration et l'état anormaux de l'aéronef ;

(8) tout autre renseignement susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité.

b) Le service d'information de vol fourni aux aéronefs effectuant des vols comprend, outre les renseignements indiqués au point a), des informations concernant :

(1) les conditions météorologiques observées ou prévues aux aérodromes de départ, de destination et de dégagement ;

(2) les risques de collision, pour les aéronefs évoluant dans les espaces aériens des classes C, D, E, F et G ;

[...]

(4) les messages, y compris les clairances, reçus d'autres organismes des services de la circulation aérienne en vue de les transmettre aux aéronefs.

c) L'AFIS fourni aux aéronefs effectuant des vols comprend, outre les éléments pertinents indiqués aux points a) et b), des informations concernant :

(1) les risques de collision avec des aéronefs, des véhicules et des personnes circulant sur l'aire de manœuvre ;

(2) la piste en service.

d) Les organismes des services de la circulation aérienne transmettent, dès que possible, les comptes rendus en vols spéciaux et exceptionnels :

(1) aux autres aéronefs concernés ;

(2) au centre de veille météorologique associé conformément à l'appendice 5 du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

(3) aux autres organismes des services de la circulation aérienne concernés. Les transmissions aux aéronefs sont répétées régulièrement et poursuivies pendant un laps de temps déterminé par l'organisme des services de la circulation aérienne concerné.

[...]

f) Lorsque l'autorité compétente le prescrit, l'organisme AFIS gère la circulation des véhicules et des personnes sur l'aire de manœuvre conformément à l'ensemble ou au sous-ensemble des dispositions du point ATS.TR.240

### **Moyens Acceptables de Conformité :**

AMC1 ATS.TR.305 + GM1

GM1 à GM5 ATS.TR.305(a);(b);(c)

AMC1 ATS.TR.305(a)(5) + GM1

Cet AMC stipule que les informations essentielles sur les conditions de l'aérodrome doivent être fournies à chaque aéronef, sauf lorsqu'il est connu que l'aéronef a déjà reçu tout ou partie des informations d'autres sources, y compris les NOTAM, les émissions ATIS et l'affichage de signaux appropriés. Le GM1 associé liste les informations sur l'état de la piste (ou des taxiways) comme des informations essentielles.

AMC2 ATS.TR.305(a)(5)

AMC1 ATS.TR.305(a)(7)

### **Analyse et interprétation :**

cf SERA.9005(a), SERA.9005(b),

SERA.9005(c), SERA.12020 (a) et (b)

Exigences du § a)5) et du § d)1) liées au GRF (mais non spécifiques).

L'exigence ATS.TR.305 f) n'a pas donné lieu à une prescription de l'autorité compétente (cf. COM.2)

## 20. SERVICE D'ALERTE

### **ALERT 1 – Demande**

Règlement (UE) 2017/373

**ATS.TR.400 Demande**

a) Le service d'alerte est assuré par les organismes des services de la circulation aérienne :

- (1) à tout aéronef bénéficiant du service de contrôle de la circulation aérienne ;
- (2) dans la mesure du possible, à tous les autres aéronefs pour lesquels un plan de vol a été déposé, ou dont la présence est connue des services de la circulation aérienne pour toute autre raison ;
- (3) à tout aéronef que l'on sait ou croit être l'objet d'une intervention illicite.

[...]

c) Dans les cas où un aéronef se trouve en état d'urgence alors qu'il [...] a pris contact avec le prestataire du service d'information de vol de l'aérodrome (prestashop AFIS), la tour ou le centre adresse immédiatement une notification au centre d'information de vol ou au centre de contrôle de zone responsable, ce dernier adressant à son tour une notification au centre de coordination de sauvetage, à moins que la notification au centre de contrôle de zone, au centre d'information de vol ou au centre de coordination des opérations de sauvetage ne soit pas nécessaire, la nature de l'urgence rendant cette notification superflue.

d) Néanmoins, en premier lieu, [...] l'organisme AFIS concerné émet une alerte et prend toute autre mesure nécessaire à la mobilisation des organismes locaux chargés des opérations de sauvetage et d'urgence capables d'apporter l'assistance immédiate requise, conformément aux instructions locales, lorsque l'une des situations suivantes se produit :

- (1) un accident d'aéronef est survenu sur l'aérodrome ou à proximité de celui-ci ;
- (2) des informations ont été reçues indiquant que la sécurité d'un aéronef qui relève ou relèvera de l'autorité de la tour de contrôle d'aérodrome ou de l'organisme AFIS est susceptible d'avoir été compromise, ou l'a été ;
- (3) leur intervention a été demandée par l'équipage ;
- (4) ou lorsque cela est jugé nécessaire ou souhaitable pour une autre raison, ou que le degré d'urgence de la situation l'exige.

### **Moyens Acceptables de Conformité :**

AMC1 ATS.TR.400(d) :

L'organisme AFIS doit, dans le cadre des mesures nécessaires à la mobilisation des organismes locaux prévues au point d), spécifier le type d'informations à transmettre aux services SSLIA, dont :

- Le type d'aéronefs ;
- Le type d'alerte ;
- Nombre de personnes à bord ;
- Présence ou non de marchandises dangereuses.

### **Questions :**

Oui – Non : Le prestataire a-t-il décris dans sa documentation les modalités relatives au service d'alerte ?

### **ALERT 2 – Déclenchement des phases d'alerte**

Règlement (UE) 2017/373

**ATS.TR.405 Notification aux centres de coordination des opérations de sauvetage**

a) Sans préjudice des autres circonstances dans lesquelles il pourrait être utile d'émettre une telle notification et exception faite des cas indiqués au point ATS.TR.420, point a), les organismes des services de la circulation aérienne adressent immédiatement une notification aux centres de coordination des opérations de sauvetage lorsqu'un aéronef est considéré en état d'urgence, comme suit :

### **Moyens Acceptables de Conformité :**

Pas d'AMC pour cette exigence.

### **Questions :**

Oui – Non : Le PSNA AFIS a-t-il connaissance des modalités et de déclenchement des différentes phases d'alerte ?

Oui – Non : La documentation du prestataire décrit-elle les différentes

Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

<p>(1) Phase d'incertitude, dans l'une des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) aucune communication n'a été reçue d'un aéronef dans les 30 minutes qui suivent l'heure à laquelle une communication aurait dû être reçue, ou l'heure à laquelle a été effectuée la première tentative infructueuse pour établir une communication avec cet aéronef, si cette dernière heure est antérieure à la première ;</li> <li>ii) un aéronef n'arrive pas dans les 30 minutes suivant la dernière heure d'arrivée prévue notifiée aux organismes des services de la circulation aérienne ou estimée par ceux-ci, l'heure la plus tardive étant retenue. La phase d'incertitude ne s'applique pas lorsqu'il ne subsiste aucun doute quant à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants ;</li> </ul>	<p>phases à déclencher dans le cadre du service d'alerte ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Les informations à fournir dans le cadre de la notification sont-elles prises en compte ?</p>
<p>(2) Phase d'alerte, dans l'une des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) après la phase d'incertitude, les tentatives ultérieures pour établir une communication avec l'aéronef ou les demandes de renseignements adressées à d'autres sources pertinentes n'ont apporté aucune information concernant l'aéronef ;</li> <li>ii) un aéronef a été autorisé à atterrir et n'atterrit pas dans les 5 minutes suivant l'heure d'atterrissement prévue, et la communication n'a pu être rétablie avec l'aéronef ;</li> <li>iii) sur les aérodromes disposant d'un AFIS, dans les circonstances prescrites par l'autorité compétente ;</li> <li>iv) des informations ont été reçues indiquant que l'efficacité de l'exploitation de l'aéronef est compromise, mais pas au point de rendre probable un atterrissage forcé ;</li> <li>v) l'on sait ou l'on croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite.</li> </ul> <p>Les points i) à iv) ne s'appliquent pas lorsque des éléments probants contribuent à calmer les inquiétudes quant à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants ;</p>	
<p>(3) Phase de détresse, dans l'une des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) après la phase d'alerte, de nouvelles tentatives pour établir une communication avec l'aéronef et de nouvelles demandes de renseignements plus larges n'ont pas abouti, laissant à penser que l'aéronef est en détresse ;</li> <li>ii) le carburant à bord est considéré comme épuisé ou insuffisant pour permettre à l'aéronef de parvenir en lieu sûr ;</li> <li>iii) des informations ont été reçues indiquant que l'efficacité de l'exploitation de l'aéronef est compromise au point de rendre probable un atterrissage forcé ;</li> <li>iv) des informations reçues indiquent, ou il est raisonnablement certain, que l'aéronef s'apprête à effectuer ou a effectué un atterrissage forcé. La phase de détresse ne s'applique pas lorsqu'il est raisonnablement certain que l'aéronef et ses occupants ne sont pas menacés d'un danger grave et imminent et qu'ils n'ont pas besoin d'un secours immédiat.</li> </ul> <p>b) La notification comporte les informations suivantes lorsqu'elles sont disponibles, dans l'ordre indiqué :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) INCERFA, ALERFA ou DETRESFA, en fonction de la phase d'urgence ;</li> <li>(2) agence et personne qui appellent ;</li> <li>(3) nature de l'urgence ;</li> <li>(4) informations importantes tirées du plan de vol ;</li> <li>(5) organisme qui a été le dernier à entrer en contact, heure et moyens utilisés ;</li> <li>(6) dernier compte rendu de position et manière dont celle-ci a été déterminée ;</li> <li>(7) couleur et marques distinctives de l'aéronef ;</li> <li>(8) marchandises dangereuses transportées comme fret dans la cargaison ;</li> </ol>	

(9) toute mesure prise par le bureau de piste ;  
 (10) toute autre remarque pertinente.

c) Parmi les informations visées au point b), celles qui ne sont pas disponibles au moment où la notification est transmise à un centre de coordination des opérations de sauvetage sont recherchées par un organisme des services de la circulation aérienne préalablement à la déclaration d'une phase de détresse, si le temps le permet et s'il est raisonnablement certain que cette phase se produira.

d) Outre la notification visée au point a), les organismes des services de la circulation aérienne fournissent sans délai au centre de coordination des opérations de sauvetage l'une ou l'autre des informations suivantes :

- (1) toute information supplémentaire utile, notamment sur l'évolution de l'état d'urgence au cours des phases ultérieures ;
- (2) toute information indiquant que la situation d'urgence n'existe plus.

### **ALERT 3 – Utilisation de moyens de communication**

Règlement (UE) 2017/373

*ATS.TR.410 Utilisation de moyens de communication*

Les organismes des services de la circulation aérienne utilisent, au besoin, l'ensemble des moyens de communication à leur disposition pour tenter d'établir et de maintenir la communication avec un aéronef en état d'urgence, et pour demander des nouvelles de l'aéronef.

#### **Moyens Acceptables de Conformité :**

Pas d'AMC pour cette exigence.

### **ALERT 4 – Tracé d'un aéronef en état d'urgence**

Règlement (UE) 2017/373

*ATS.TR.415 Tracé d'un aéronef en état d'urgence*

Lorsqu'un état d'urgence est réputé exister, l'organisme des services de la circulation aérienne ou les organismes informés de l'urgence reportent le tracé de la trajectoire de l'aéronef concerné sur une carte ou un autre outil approprié afin de déterminer la position probable suivante de l'aéronef et la distance maximale parcourue depuis sa dernière position connue.

#### **Moyens Acceptables de Conformité :**

AMC1 ATS.TR.415 : lorsque les services de surveillance ATS sont fournis, le déplacement d'un aéronef qui se trouve en état d'urgence doit être suivi par les systèmes de surveillance jusqu'à ce que l'aéronef sorte de la couverture de ces systèmes, et les informations collectées sur sa position doivent être transmises à tous les services ATS qui pourraient lui porter assistance. Le transfert vers les secteurs adjacents doit aussi être effectué lorsqu'appropriate.

#### **Analyse et interprétation :**

L'exigence ne s'applique qu'aux prestataires AFIS qui rendent le service de surveillance ATS (cf. ATS.5 si besoin).

#### **Questions :**

**Oui – Non :** Si le prestataire rend le service de surveillance ATS, a-t-il prévu les modalités d'utilisation et de traçabilité des informations disponibles grâce à ce système ?

## ALERT 5 – Notification d'un aéronef en état d'urgence

Règlement (UE) 2017/373

ATS.TR.425 *Notification aux aéronefs évoluant à proximité d'un aéronef en état d'urgence*

a) Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne constate qu'un aéronef se trouve en état d'urgence, les autres aéronefs que l'on sait être à proximité de l'aéronef en état d'urgence sont informés dès que possible de la nature du cas d'urgence, sauf dans les cas prévus au point b).

b) Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne sait ou pense qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, il ne fait pas mention de la nature de la situation d'urgence dans les communications air-sol des services de la circulation aérienne à moins que l'aéronef concerné ne l'ait mentionnée auparavant dans ses communications et à moins d'être certain que cette mention n'aggraverait la situation.

### **Moyens Acceptables de Conformité :**

Pas d'AMC pour cette exigence.

### **Analyse et interprétation :**

Le prestataire doit définir les modalités de communication concernant l'état d'urgence d'un aéronef vers les aéronefs à proximité, qui tienne compte de la particularité de l'intervention illicite, puisque les communications vers les aéronefs seront également écoutes par les responsables de cette intervention illicite.

### **Questions :**

**Oui – Non** : L'information vers les aéronefs à proximité d'un aéronef en état d'urgence est-elle cadrée dans la documentation du prestataire ?

**Oui – Non** : En particulier, des directives concernant les informations à transmettre en cas d'intervention illicite sont-elles passées ?

## 21. GLOBAL REPORTING FORMAT

Cette thématique ne concerne que les aérodromes concernés par l'arrêté du 9 juin 2021 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome, à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes, ainsi que les aérodromes certifiés selon le règlement (UE) n°139/2014.

<b>GRF 1 - Collecte des informations sur l'état de contamination de la piste</b>	<p><b>Moyens Acceptables de Conformité :</b> Pas d'AMC pour cette exigence, qui ne concerne pas que les informations sur l'état de contamination de la piste. <i>Remarque : Pour un prestataire AFIS ne rendant ses services que sur un aérodrome, il faut comprendre que le prestataire de la circulation aérienne et l'organisme (« unit » dans la version anglaise) AFIS sont confondus.</i></p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373 ATS.OR.520 Informations sur l'état de l'aérodrome et l'état opérationnel des installations associées</b></p> <p>Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que [...] les organismes AFIS [...] reçoivent des informations actualisées au sujet des conditions de l'aire de mouvement ayant une importance opérationnelle, y compris l'existence de dangers temporaires, et de l'état opérationnel des installations associées à l'aérodrome ou aux aérodromes qui les concernent, tel que signalé par l'exploitant d'aérodrome.</p>
	<p><b>Analyse et interprétation :</b> Les informations de contamination sont transmises au prestataire AFIS par l'exploitant d'aérodrome via le Runway Condition Report (RCR) (en application de l'IR ADR), composé de 2 sections :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Section 1 - Performance avion (code numérique RwyCC, par tiers de piste) ;</li> <li>* Section 2 - Conscience de la situation (descriptifs de la contamination).</li> </ul> <p>Même si la réglementation applicable aux aérodromes assure que ces informations seront bien transmises au prestataire AFIS par l'exploitant, les modalités exactes de cette transmission méritent d'être explicitées entre les 2 parties.</p> <p>Un moyen acceptable pour le prestataire AFIS de se conformer à l'exigence est donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* lorsqu'il est différent de l'exploitant d'aérodrome, d'introduire les obligations respectives liées à l'application du GRF dans le protocole signé avec l'exploitant ;</li> <li>* lorsqu'il est confondu avec l'exploitant d'aérodrome, de veiller à ce que ses processus internes assurent bien la transmission des informations RCR vers son service AFIS.</li> </ul> <p><b>Questions :</b></p> <p><b>Oui – Non :</b> Le protocole entre l'exploitant et le prestataire AFIS aborde-t-il / les procédures internes lorsque exploitant et AFIS sont confondus abordent-elles les modalités de transmission des informations GRF ?</p> <p><b>Oui – Non :</b> Les procédures liées au GRF définies dans les protocoles entre l'exploitant et le prestataire AFIS / les procédures internes sont-elles appliquées ?</p>

<b>GRF 2 - Transmission des informations sur l'état de contamination de la piste</b>	<p><b>Moyens Acceptables de Conformité :</b> AMC1 ATS.TR.305(a)(5)</p> <p>L'AMC 1 stipule que les informations essentielles sur les conditions de l'aérodrome doivent être fournies à chaque aéronef, sauf lorsqu'il est connu que l'aéronef a déjà reçu tout ou partie des informations d'autres sources, y compris les NOTAM, les émissions ATIS et l'affichage de signaux appropriés.</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b></p>
<p><b>Règlement (UE) 2017/373 ATS.TR.305 Portée du service d'information de vol</b></p> <p>a) Les renseignements suivants relèvent du service d'information de vol : [...]</p> <p>(5) renseignements sur les modifications de l'état des aérodromes et des installations connexes, y compris des renseignements sur l'état des aires de mouvement lorsque leurs caractéristiques sont modifiées par la présence de neige, de glace ou d'une épaisseur significative d'eau ;</p>	

<p><b>SERA.9010 Automatic terminal information service (ATIS)</b></p> <p>a) Utilisation de messages ATIS en transmissions dirigées demande/réponse [...]</p> <p>4) Si un aéronef accuse réception d'un message ATIS qui n'est plus en vigueur, l'organisme ATS prend sans délai l'une des mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) communiquer à l'aéronef tout élément d'information nécessitant une mise à jour ;</li> <li>ii) inviter l'aéronef à obtenir les informations ATIS actualisées.</li> </ul> <p>b) ATIS pour les aéronefs à l'arrivée et au départ</p> <p>Les messages ATIS qui comportent des renseignements destinés à la fois aux aéronefs à l'arrivée et aux aéronefs au départ contiendront les éléments d'information suivants dans l'ordre indiqué :</p> <p>[...]</p> <p>8) conditions significatives à la surface de la piste et, s'il y a lieu, efficacité de freinage ;</p> <p>c) ATIS pour les aéronefs à l'arrivée [...]</p> <p>8) conditions significatives à la surface de la piste et, s'il y a lieu, efficacité de freinage ;</p> <p>d) ATIS pour les aéronefs au départ [...]</p> <p>7) conditions significatives à la surface de la piste (ou des pistes) à utiliser pour le décollage et, s'il y a lieu, efficacité de freinage ;</p> <p><b>Règlement (UE) 2017/373</b> <b>ATS.TR.320 Service automatique d'information de région terminale (liaison vocale et/ou de données)</b></p> <p>a) Chaque fois que des messages ATIS-voix ou D-ATIS, ou les deux, sont fournis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) les informations communiquées concernent un seul aérodrome ;</li> <li>(2) les informations communiquées sont mises à jour immédiatement dès qu'un changement significatif se produit ;</li> <li>[...]</li> </ul> <p>c) Il n'est pas nécessaire d'inclure dans les transmissions dirigées adressées à un aéronef les éléments d'information contenus dans un message ATIS en vigueur dont cet aéronef a accusé réception, à l'exception du calage altimétrique qui doit être communiqué conformément au point a).</p> <p>d) Si un aéronef accuse réception d'un message ATIS qui n'est plus en vigueur, l'organisme des services de la circulation aérienne prend sans délai l'une des mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) communiquer à l'aéronef tout élément d'information nécessitant une mise à jour ;</li> <li>(2) enjoindre à l'aéronef d'obtenir les informations ATIS actualisées.</li> </ul>	<p>Les informations essentielles sur les conditions de l'aérodrome sont celles nécessaires pour assurer la sécurité des opérations des aéronefs sur l'aire de mouvement ou tout équipement associé. A titre d'exemples, des travaux sur une aire de circulation non empruntée par le cheminement nominal d'un aéronef n'est pas une information essentielle.</p> <p>Le GM1 to AMC1 ATS.TR.305(a)(5) liste les informations sur l'état de la piste (ou des taxiways) considérées comme des informations essentielles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Travaux de construction ou de maintenance sur l'aire de mouvement, ou sur une zone directement adjacente à l'aire de mouvement ;</li> <li>- Surfaces rugueuses ou endommagées sur les pistes, aires de circulations ou l'aire de trafic, qu'elles soient marquées ou non ;</li> <li>- Présence d'eau, de neige, de boue, de glace ou de gel sur les pistes, aires de circulations ou l'aire de trafic ;</li> <li>- Présence de liquide chimique anti-glace ou déglaçant ou autre contaminant sur les pistes, aires de circulations ou l'aire de trafic ;</li> <li>- Présence de risque temporaire, comme un avion au stationnement ou des oiseaux au sol ou en vol ;</li> <li>- Panne ou défaut opérationnel de tout ou partie du système d'éclairage ;</li> <li>- Toute autre information pertinente.</li> </ul> <p><b>Questions :</b></p> <p><b>Oui – Non</b> : Le manuel d'exploitation de l'organisme intègre-t-il des règles de transmission des informations RCR à la fréquence ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Les règles de transmission sont-elles conformes à la réglementation ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Les agents AFIS ont-ils reçu une formation sur les règles de transmission à la fréquence des informations du RCR ?</p> <p><b>Oui – Non</b> : Les agents connaissent-ils les cas où les informations du RCR sont transmises ou pas à la fréquence ?</p>
---	---

## GRF 3 - Transmission des informations sur l'efficacité de freinage observée par les aéronefs

### SERA.12005 Observations spéciales d'aéronef

a) Des observations spéciales sont effectuées et rapportées par tout aéronef chaque fois que les conditions suivantes sont présentes ou observées :

[...]

9) l'efficacité du freinage sur piste qu'ils ont ressentie n'est pas aussi bonne que celle qui leur a été signalée.

### Règlement (UE) 2017/373

#### ATS.OR.530 Retransmission des informations relatives à l'efficacité du freinage

Si un prestataire de services de la circulation aérienne reçoit, par communications vocales, un compte rendu en vol spécial concernant une efficacité du freinage ne correspondant pas à celle qui a été signalée, il en informe sans délai l'exploitant d'aérodrome concerné.

### Règlement (UE) 2017/373

#### ATS.TR.305 Portée du service d'information de vol

[...]

d) Les organismes des services de la circulation aérienne transmettent, dès que possible, les comptes rendus en vols spéciaux et exceptionnels :

(1) aux autres aéronefs concernés ;

### Moyens Acceptables de Conformité :

Pas d'AMC pour ces exigences

### Analyse et interprétation :

Des comptes rendus en vol (AIREP, pour « air report ») peuvent être établis par les pilotes, dans le cas où l'efficacité de freinage ressentie ne correspond pas à ce qui avait été signalé. Cette transmission d'information peut également être faite au travers de simples communications orales.

Dans tous les cas, dès qu'il en a connaissance, le prestataire AFIS transmet l'information à l'exploitant d'aérodrome en vue de l'actualisation du RCR.

Les AIREP doivent être transmis aux autres aéronefs concernés (ou « avions suiveurs ») sans délai superflu.

### Questions :

**Oui – Non** : Le MANEX décrit-il les règles de transmission des AIREP liés au GRF vers l'exploitant ou les avions suiveurs ?

**Oui – Non** : Les agents AFIS ont-ils reçu une formation sur les règles de transmission des AIREP liés au GRF vers l'exploitant ou les avions suiveurs (procédure à suivre et phraséologie à employer) ?

**Oui – Non** : Les agents connaissent-ils les cas où les informations des AIREP sont transmises vers l'exploitant ou vers les avions suiveurs ?

**Oui – Non** : Les AIREP sont-ils transmis systématiquement et dans un délai acceptable vers les exploitants d'aérodrome ?

**Oui – Non** : Les modalités de transmission fixées dans le protocole exploitant-prestataire (ou, si confondus, dans les procédures internes) sont-elles respectées ?

## GRF 4 – Phraséologie

### SERA.14001 Généralités

La phraséologie normalisée est utilisée dans toutes les situations pour lesquelles elle a été spécifiée. On ne doit avoir recours au langage clair (« plain language ») que lorsque la phraséologie normalisée ne convient pas à la transmission voulue.

### Moyens Acceptables de Conformité :

AMC1 SERA.14001 General  
Appendix 1 to AMC1 SERA.14001 General

### Analyse et interprétation :

Les éléments de phraséologie liés au GRF sont contenus dans l'appendice 1 cité ci-dessus.

- ✖ Transmission d'un seul descriptif qualitatif de la piste si les 3 tiers de piste ont une valeur identique (ex : sèche/sèche/sèche => sèche) ;
- ✖ En cas de piste entièrement mouillée (RwyCC 5/5/5) et en l'absence d'autre contaminant, transmission seulement du RwyCC 5/5/5, ou possibilité de mentionner « piste mouillée ».

De plus, en cas d'absence de RCR, la phraséologie suivante (également introduite dans le manuel) sera utilisée en fonction de l'information disponible :

- ✖ *Etat de surface non actualisé* ;
- ✖ *La tour observe xxx* ;

Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

- ✖ *Un pilote signale xxx ;*
- ✖ *Freinage signalé par xxx, BON, MEDIOCRE, ...*

**Questions :**

**Oui – Non** : Les règles de phraséologie pour la transmission des informations du RCR sont-elles formalisées dans la documentation de l'organisme (manuel d'exploitation ou support de formation ou autre) ?

**Oui – Non** : Les agents AFIS ont-ils reçu une formation sur les règles de phraséologie la transmission des informations du RCR ?

**Oui – Non** : Les agents AFIS ont-ils été formés ou sensibilisés aux règles de phraséologie pour la transmission des informations du RCR ?

**Oui – Non** : Les agents AFIS connaissent-ils les cas de simplification de la phraséologie ?

**Oui – Non** : Les agents AFIS connaissent-il la phraséologie à utiliser en cas d'absence de RCR ?

## 22. ORGANISME PORTEUR DE PROJET

Cette thématique ne concerne que les PSNA AFIS qui sont organisme porteur de projet (OPP), ou les PSNA AFIS pour lesquels l'exploitant d'aérodrome, même entité que l'AFIS, est OPP.

<p><b>OPP 1 - Procédures</b></p> <p><b>Arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments</b></p>	<p><b>Moyens Acceptables de Conformité :</b> Pas d'AMC pour ces exigences</p> <p><b>Définitions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>FPD</b> : prestataire de service de <b>conception</b> de procédures de vol aux instruments : organisme chargé de la conception de procédures de vol aux instruments choisi par l'organisme porteur de projet.</li><li>- <b>OPP</b> : Organisme Porteur de Projet de procédures de vol aux instruments : entité qui adresse à un prestataire FPD une demande d'étude d'une nouvelle procédure de vol aux instruments ou une demande de modification, de mise à jour, ou d'examen périodique d'une procédure existante.</li></ul> <p>L'organisme porteur de projet (OPP) fait réaliser par un prestataire FPD toute étude d'une nouvelle procédure de vol aux instruments, ainsi que toute demande de modification ou d'examen périodique d'une procédure existante.</p> <p>L'organisme porteur de projet est l'exploitant de l'aérodrome desservi par la procédure ou un prestataire de services de la circulation aérienne concerné par la procédure.</p> <p>Un organisme porteur de projet peut, pour une procédure aux instruments donnée :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Faire réaliser, sous son entière responsabilité, certaines activités spécifiques qui lui incombent au titre du présent arrêté par des organismes tiers compétents ;</li></ul> <p>Ou</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Désigner un autre organisme porteur de projet, avec l'accord de ce dernier et après notification de l'autorité de l'aviation civile territorialement compétente.</li></ul> <p>Ce nouvel organisme porteur de projet ne peut être que l'exploitant de l'aérodrome ou un prestataire de services de la circulation aérienne concerné par la procédure.</p> <p><b>Analyse et interprétation :</b></p> <p>Le cas classique prévu par l'arrêté est que l'OPP soit l'exploitant. Toutefois un PSNA AFIS peut être OPP si les entités sont les mêmes ou par délégation de l'exploitant. Seul ces cas seront considérés dans le présent document.</p> <p><i>Les créations, modifications et retraits de procédures de vol aux instruments sont des changements apportés au système fonctionnel des prestataires de services de la navigation aérienne. Elles doivent être notifiées à l'autorité nationale de surveillance conformément aux dispositions du règlement d'exécution (UE) 2017/373 quand un prestataire de services de la</i></p>
---	---

## Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS

*navigation aérienne est présent sur l'aérodrome concerné. C'est le prestataire de services de la navigation aérienne qui effectue la notification en se conformant aux modalités dont il a convenu avec l'autorité nationale de surveillance (cf. Chapitre 5 – Evaluation et atténuation des risques)*

L'OPP doit s'assurer à minima de la conformité des points suivants qui feront l'objet d'une vérification par l'autorité compétente lors de actes de surveillance.

- ★ Prise en compte du référentiel réglementaire en vigueur ;
- ★ Identité du prestataire FPD certifié, mandaté par l'OPP ;
- ★ Contrat liant l'OPP et le prestataire FPD ;
- ★ Suivi des décisions d'approbation des procédures de vol aux instruments, notamment de la validité des décisions d'approbation temporaires ;
- ★ Suivi de la validité des décisions d'utilisation de critères différents ou de forte pente ;
- ★ Suivi des révisions quinquennales ;
- ★ Conformité des publications aéronautiques aux décisions d'approbation des procédures, aux révisions quinquennales et, le cas échéant, aux décisions d'utilisation de critères différents ou de forte pente ;

Plusieurs points précités (suivi des révisions, utilisation de critères différents ou de fortes pentes, ...) peuvent être de la responsabilité du prestataire FPD sous réserve que ceux-ci soient explicitement mentionnés au contrat d'accord.

En cas de rupture du contrat, le transfert de l'intégralité des dossiers doit être assuré au nouveau prestataire FPD désigné.

### Questions :

**Oui – Non :** Le référentiel réglementaire en vigueur est-il pris en compte dans la documentation de l'OPP ?

**Oui – Non :** Existe-t-il un contrat liant l'OPP et un prestataire FPD ?

**Oui – Non :** Comment est réalisé le suivi de la validité des documents issus de ce contrat (décision d'approbation des procédures, décision d'utilisation de critères particuliers, révision quinquennale, ...) ?

**Oui – Non :** Les décisions d'approbation temporaires sont-elles encore valides ?

**Oui – Non :** La dernière révision, ou vérification de validité par un prestataire FPD, de chaque procédure IFR publiée à l'AIP date-t-elle de moins de 5 ans ?

**Oui – Non :** Les publications aéronautiques sont-elles conformes aux procédures de vol aux instruments approuvées par la DSAC ?

## **23. SERVICE DE SURVEILLANCE ATS**

### **Règlement (UE) 2017/373**

Service de surveillance ATS : Un service fourni directement au moyen d'un système de surveillance ATS.

#### **ATTENTION :**

**Rendre un service de surveillance ATS pour un prestataire AFIS impose la nécessité d'avoir recours à un prestataire de service S (certifié selon l'annexe VIII – Part CNS du règlement (UE) 2017/373) en charge de l'outil permettant de rendre un tel service.**

#### **N.B. :**

*Attention, le service de surveillance ATS ne doit pas être confondu avec l'utilisation d'un moyen de visualisation radar tel que prévu par le guide d'implémentation d'un système de visualisation dans le système fonctionnel d'un prestataire AFIS. En effet, l'utilisation de ce moyen dans le cadre du guide a pour but de conforter l'agent AFIS sur une information visuelle/ reçue via les radiocommunications ; à l'inverse, le service de surveillance ATS consiste à utiliser directement ce moyen pour obtenir une information afin de la communiquer aux équipages.*

### **DATA 8 – Enregistrement automatique des données de surveillance**

#### **Règlement (UE) 2017/373**

#### **ATS.OR.450 Enregistrement automatique des données de surveillance**

Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les données de surveillance provenant d'équipements radar primaires et secondaires ou d'autres systèmes (par exemple, ADS-B, ADS-C), utilisés comme aide aux services de la circulation aérienne, soient automatiquement enregistrées pour être utilisées dans les enquêtes sur les accidents et incidents, les opérations de recherche et de sauvetage, les services de la circulation aérienne et l'évaluation et la formation des systèmes de surveillance.

#### **Moyens Acceptables de Conformité :**

ATS.OR.450 : Pas d'AMC pour cette exigence.

#### **Analyse et interprétation :**

Exigence liée à celles du point ATS.TR.155 lorsque cette dernière est applicable à l'AFIS.

Dans le cas d'un système mis à disposition par un autre prestataire ATS, les disposition mises en place par celui-ci peuvent être utilisées.

### **ATS 6 – Services de surveillance ATS**

#### **Règlement (UE) 2017/373**

#### **ATS.TR.155 Services de surveillance ATS**

a) Un prestataire de services de la circulation aérienne peut utiliser des systèmes de surveillance ATS pour fournir des services de la circulation aérienne. Dans ce cas, le prestataire de services de la circulation aérienne précise les fonctions pour lesquelles les informations de surveillance ATS sont utilisées.

#### **Moyens Acceptables de Conformité :**

AMC1 ATS.TR.155(a), §(d)  
AMC1 ATS.TR.155(c)(1)  
AMC2 ATS.TR.155(c)(1)  
AMC3 ATS.TR.155(c)(1)  
AMC1 ATS.TR.155(c)(2)  
AMC1 ATS.TR.155(c)(10)  
AMC1 ATS.TR.155(e)  
AMC2 ATS.TR.155(f)

**Mise en œuvre des Exigences Communes pour la fourniture de services AFIS**

<p>b) Lorsqu'il fournit des services de surveillance ATS, le prestataire de services de la circulation aérienne :</p> <p>(1) veille à ce que le(s) systèmes de surveillance ATS utilisé(s) permette(nt) la présentation d'informations de surveillance actualisées en permanence, y compris les indications de position ; [...]</p> <p>c) Un prestataire de services de la circulation aérienne établit, conformément aux fonctions pour lesquelles les informations de surveillance ATS sont utilisées dans la fourniture de services de la circulation aérienne, des procédures pour :</p> <p>(1) identifier les aéronefs ;</p> <p>(2) fournir des informations sur la position des aéronefs ; [ ... ]</p> <p>(5) fournir des renseignements sur les conditions météorologiques défavorables, s'il y a lieu ; [ ... ]</p> <p>(7) réagir en cas de défaillance du ou des systèmes de surveillance ATS ; [ ... ]</p> <p>(10) gérer l'interruption ou la cessation du service de surveillance ATS.</p> <p>d) Avant de fournir un service de surveillance ATS à un aéronef, l'identification est établie et le pilote informé. Par la suite, l'identification est maintenue jusqu'à la fin du service de surveillance ATS. En cas de perte ultérieure de l'identification, le pilote en est informé et, le cas échéant, des instructions appropriées sont émises.</p>	<p><b>Analyse et interprétation :</b></p> <p>Exigences applicables aux prestataires AFIS utilisant un système de visualisation du trafic <b>pour rendre un service de surveillance ATS</b>, défini dans le règlement comme « un service fourni directement au moyen d'un système de surveillance ATS ».</p> <p>La mise en place d'un service de surveillance ATS est réglementairement possible et permet de faire évoluer le périmètre du service rendu.</p> <p>AMC1 ATS.TR.155(a) §(d) Fonctions dans le service d'information de vol</p> <p>Les informations présentées sur un écran peuvent être utilisées pour fournir aux aéronefs identifiés des informations :</p> <p>(1) concernant tout aéronef observé comme étant sur une trajectoire conflictuelle avec l'aéronef identifié, des suggestions ou des conseils concernant une action d'évitement ; (* cf. SERA.7002 pour les conditions d'emploi possibles)</p> <p>(2) sur la position des conditions météorologiques significatives et, dans la mesure du possible, des conseils à l'aéronef sur la meilleure façon de contourner ces zones de mauvais temps. Cependant, il convient d'être attentif sur le fait que, dans certaines circonstances, la zone de mauvais temps la plus active peut ne pas être affichée ;</p> <p>(3) d'aider l'aéronef dans sa navigation.</p> <p>La mise en place de ce service nécessite une notification de changement et une étude de sécurité associée. La DSAC examinera ce changement.</p> <p>La phraséologie associée au service de surveillance dans le cadre d'un service AFIS est décrite dans l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n°923/2012 et notamment le FRA.APPENDICE 6 « EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES »</p> <p>Ces expressions sont mentionnées au paragraphe 2.1 EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES GÉNÉRALES DU SERVICE DE SURVEILLANCE ATS de l'appendice 6 pour lesquelles le service FIS est coché.</p> <p><b>Questions :</b></p> <p><b>Oui – Non : Le PSNA fait il appel à un prestataire de service S certifié pour l'installation et la maintenance son outil de surveillance ATS ?</b></p> <p><b>Oui – Non : Le PSNA a t'il décrit les modalités d'utilisation de son outil de surveillance ATS ?</b></p> <p><b>Oui – Non : Les agents AFIS ont-ils été formés à l'utilisation de son outil de surveillance ATS ?</b></p>
---	--

