

# MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction aéroports et navigation aérienne

Pole Certification des prestataires de service  
de la Navigation aérienne

**Note**

à

Candidat PCNS

Nos réf. : 19/97/DSAC/ANA/CNA

Affaire suivie par : Fabrice ALGER  
fabrice.alger@aviation-civile.gouv.fr  
Tél. : 01 58 09 45 10

**Objet** : Modalités de certification des prestataires de services de communication, navigation et surveillance

**Version** 3.0 du 06/09/2019 - cette version annule et remplace la note 2.1 du 13/11/2017 – elle est applicable à partir du 2 janvier 2020

## Objectifs du document

- Présenter le cadre de la certification des prestataires de services de communication, navigation et surveillance (noté Prestataire CNS ou PCNS)
- Lister le principal référentiel réglementaire applicable à tout PCNS
- Préciser certaines exigences réglementaires dans une visée pédagogique

## Cadre de la certification

Ce document s'adresse aux entités qui souhaitent devenir prestataire de tout ou partie des services de communication, de navigation et de surveillance définis par le règlement (CE) n°549/2004 comme suit :

- « services de communication » : services aéronautiques fixes et mobiles destinés à permettre les communications sol/sol, air/sol et air/air à des fins de contrôle de la circulation aérienne (=> *En l'état actuel de la réglementation, la DSAC considère, en application de cette définition, qu'il n'est pas nécessaire de disposer d'un certificat de prestataire CNS pour rendre les services de communication en support à la fourniture du service d'information de vol d'aérodrome (AFIS).*)
- « services de navigation » : les installations et les services qui fournissent aux aéronefs des informations relatives au positionnement et au temps (=> *cela concerne l'exploitation*)

*de radio-balises, de systèmes d'aide à l'atterrissage aux instruments. Les aspects GNSS ne sont pas traités au niveau national) ;*

- « services de surveillance »: les installations et les services utilisés pour déterminer la position des aéronefs afin de permettre une séparation sûre.

Conformément au règlement (UE) 2018/1139, dit « règlement de base », tout prestataire fournissant des services de communication, navigation, et/ou de surveillance est tenu d'être titulaire d'un certificat (article 41 dudit règlement). Ce certificat est délivré par l'autorité nationale de surveillance (en France, la DSAC) après vérification de la conformité aux exigences de sécurité applicables. Ces exigences sont fixées par le règlement de base, puis détaillées par les règlements ciel unique, par des règlements d'exécution, ainsi que par la réglementation nationale (arrêtés, décrets...).

L'ensemble de ces exigences applicables constitue le **référentiel réglementaire de conformité**, lequel est détaillé au 2 ci-dessous. Ce référentiel est directement opposable. Tout prestataire CNS doit démontrer à la DSAC sa conformité à l'ensemble des exigences de ce référentiel afin d'être certifié. Une vérification approfondie du respect de ces exigences par le prestataire est effectuée lors de l'examen du dossier de candidature à la prestation de services CNS. Tout prestataire CNS ayant obtenu un certificat fait l'objet d'une surveillance continue visant à vérifier la bonne application du référentiel de conformité par le prestataire de services.

### **Le prestataire de services CNS certifié est garant de la conformité réglementaire de la fourniture de ces services.**

Par ailleurs, en application de la disposition ATM/ANS.OR.B.015 du règlement d'exécution (UE) 2017/373, le prestataire CNS certifié peut, au besoin, sous-traiter à une ou plusieurs organisations des activités dans le champ de sa prestation de services CNS.

Lorsque ces organisations ne sont pas certifiées pour les activités sous-traitées, elles agissent sous la supervision du prestataire CNS, lequel est alors notamment en charge de vérifier la bonne application du référentiel de conformité par les organisations sous-traitantes concernées. Cette vérification peut être effectuée, par exemple, au travers de contrats ou de protocoles adaptés établis avec ces organisations sous-traitantes non certifiées.

En outre, le 2 de l'article 5 du règlement d'exécution (UE) 2017/373 permet à la DSAC d'exercer sur les organisations sous-traitantes non certifiées du prestataire CNS les mêmes pouvoirs qui lui sont conférés par le 1 de ce même article pour l'accomplissement de ses tâches de surveillance de ce prestataire CNS.

En application de la disposition ATM/ANS.OR.B.005 f) du règlement d'exécution (UE) 2017/373, un prestataire CNS établit des interfaces formelles avec les prestataires de services et les acteurs de l'aéronautique pertinents, par exemple par le biais de protocoles d'accord, notamment afin de garantir qu'il fournit ses services conformément aux exigences de ce même règlement.

En particulier, selon le cas, des relations formelles seront établies, entre autres, avec les exploitants d'aérodrome et les prestataires ATS pertinents, le prestataire d'information aéronautique, le fournisseur d'énergie et le prestataire de services météorologiques.

Le processus de certification des prestataires de services est défini dans les procédures de travail de la DSAC, précisément dans le manuel du contrôle technique de la navigation aérienne (MCTNA). Les principales procédures ayant un intérêt pour les prestataires de services de NA sont consultables sur le site du ministère (<http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/manuel-du-contrôle-technique-navigation-aérienne-mctna#e2>). Le diagramme ci-après, extrait de la procédure CERTIF du MCTNA, reprend les étapes de la certification.

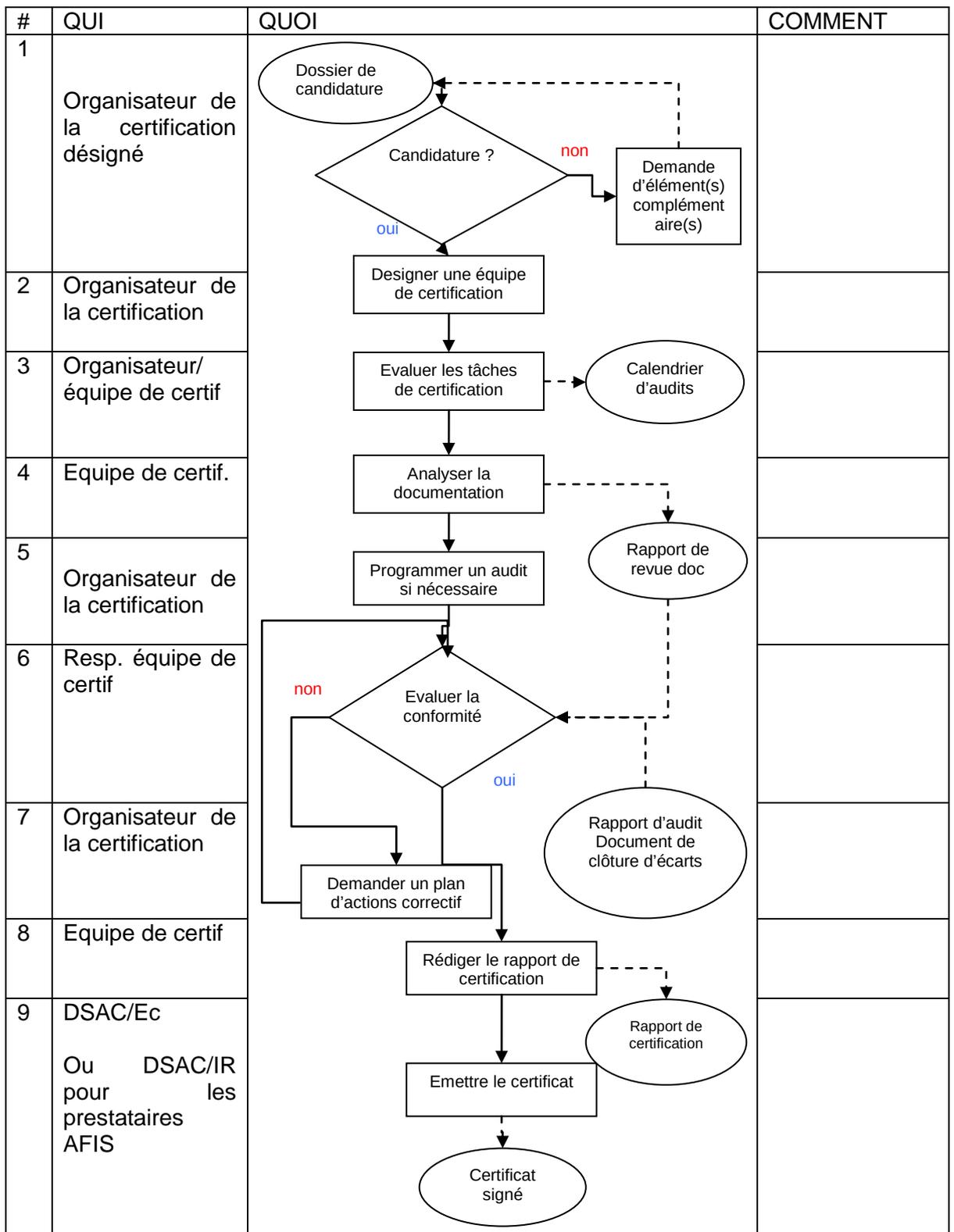
**Attention :** cette note constitue un outil pour le PCNS mais ne doit pas être considérée comme son référentiel. Le PCNS reste en effet responsable de sa veille réglementaire : il est tenu de connaître l'étendue des exigences qui lui sont applicables ainsi que leur contenu.



## Table des matières

1. Logigramme certification .....	5
2. Principal référentiel réglementaire de conformité, en vigueur à la date de rédaction de la présente note .....	6
3. Annexes .....	10
A. Exigences du règlement 2017/373 .....	10
B. Evaluation du support à la sécurité .....	15
C. Processus d'application de l'interopérabilité et de surveillance associée .....	17
D. Exigences de l'Arrêté du 6 février 2019 .....	18

# 1. Logigramme certification



## 2. Principal référentiel réglementaire de conformité, en vigueur à la date de rédaction de la présente note

Texte	Commentaires
<p><b>Règlement (UE) 2018/1139</b> 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) no 2111/2005, (CE) no 1008/2008, (UE) no 996/2010, (UE) no 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) no 552/2004 et (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) no 3922/91 du Conseil.</p>	<p>Il s'agit d'un texte de haut niveau, dont les exigences sont déclinées dans des règlements d'exécution, notamment le règlement d'exécution (UE) 2017/373 s'agissant du domaine ATM/ANS. Ses articles 3, 41, 42, 45, 84 donnent respectivement des définitions de base, des prestataires ATM/ANS, des organismes concepteurs de systèmes ATM/ANS, des systèmes et composants ATM/ANS, des amendes et astreintes. L'annexe VIII traite des exigences relatives à la ATM/ANS.</p>
<p><b>Règlement d'exécution (UE) 2017/373</b> de la commission du 1 er mars 2017 établissant des 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) no 482/2008, les règlements d'exécution (UE) no 1034/2011, (UE) no 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) no 677/2011.</p>	<p>L'annexe II traite notamment des modalités de la surveillance par l'autorité nationale de surveillance.</p> <p>L'annexe III (Partie ATM/ANS.OR) traite des exigences communes à tous les prestataires ATM/ANS. En particulier l'ATM/ANS.OR.B.010 impose à tout prestataire de services de disposer de procédures approuvées par l'autorité compétente (la DSAC) pour décider d'apporter tout changement impactant le système fonctionnel, et de notifier à la DSAC tout changement (impactant le système fonctionnel ou non) planifié. Dans le cas où la DSAC décide d'examiner un changement, sa mise en œuvre est subordonnée à l'approbation, par la DSAC, de l'argumentaire à l'appui de ce changement.</p> <p style="padding-left: 40px;">⇒ Voir annexe 2 de la présente note</p> <p>L'annexe VIII définit les exigences applicables à la fourniture de services de Communication, Navigation et Surveillance.</p> <p style="padding-left: 40px;">⇒ Voir annexe 1 de la présente note</p> <p>L'annexe XIII décrit les exigences applicables aux prestataires de services concernant la formation du personnel technique et l'évaluation de ses compétences. Ces exigences sont complétées dans l'arrêté du 15 novembre 2010. Le PCNS peut également se référer au document <b>EUROCONTROL Specification</b> for Air Traffic Safety Electronics Personnel Common Core Content Initial Training.</p>
<p><b>Annexes OACI</b>, particulièrement l'annexe 10 (volumes I à V), rendue directement applicable aux PCNS via l'annexe VIII du règlement 2017/373.</p>	<p>L'annexe 10 détaille les spécifications techniques relatives aux moyens de radionavigation afin de garantir la qualité du signal fourni. Elle est complétée par le document OACI 8071, qui définit des moyens acceptables de conformité pour atteindre ces exigences techniques.</p>

<p><b>Règlement (CE) n°552/2004</b> du parlement européen du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien.</p>	<p>Exigences de haut niveau partiellement détaillées dans l'Arrêté du 6 février 2019</p> <p>⇒ Voir annexes 3 et 4 de la présente note</p> <p>A noter que les règlements d'exécution à jour à parution de la présente note ne concernent pas les ILS.</p> <p>Ce règlement est abrogé mais les dispositions des articles 4, 5, 6, 6 bis et 7 et ses annexes III et IV restent applicables jusqu'à la date d'application des actes délégués visés à l'article 47 du règlement 2018/1139 et dans la mesure où ces actes se rapportent à l'objet des dispositions concernées du règlement (CE) no 552/2004, et, en tout état de cause, au plus tard jusqu'au 12 septembre 2023.</p>
<p><b>Arrêté du 6 février 2019</b> relatif à la mise en service et à l'exploitation des aides radio à la navigation</p>	<p>⇒ Voir annexe 4 de la présente note</p>
<p><b>Arrêté du 28 octobre 2008</b> relatif à la gestion des fréquences aviation civile.</p>	
<p><b>Arrêté du 9 décembre 2008</b> relatif aux installations au sol des systèmes de télécommunications aéronautiques et de surveillance</p>	
<p><b>Arrêté du 23 mars 2015</b> portant organisation de l'information aéronautique modifié par l'arrêté du 3 octobre 2017</p>	
<p><b>Arrêté du 23 mars 2015</b> relatif à l'information aéronautique modifié par l'arrêté du 3 octobre 2017</p>	
<p><b>Règlement (UE) n°73/2010</b> du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen</p>	
<p><b>Arrêté du 15 novembre 2010</b> relatif aux règles de sécurité applicables aux personnels techniques des prestataires de services de navigation aérienne exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité</p>	<p>Exigences relatives à la formation des personnels techniques (ATSEP)</p> <p>A noter que la DSNA remplit ses obligations en la matière en appliquant un arrêté qui lui est propre, à savoir <i>l'arrêté du 17 septembre 2014 relatif aux autorisations d'exercice nécessaires à la réalisation de tâches opérationnelles liées à la sécurité dans les services techniques des centres opérationnels de la navigation aérienne</i>. Le recours à des autorisations d'exercice constitue ainsi un moyen acceptable de conformité pour le suivi des compétences des ATSEP.</p>

<p><b>Arrêté du 20 octobre 2004</b> relatif aux enregistrements des données relatives à la gestion du trafic aérien, à leur conservation et à leur restitution</p>	<p>Cet arrêté ne s'applique pas directement aux PCNS. Néanmoins, le PCNS est tenu de se coordonner avec le ou les prestataires de services de circulation aérienne pour garantir la conformité de ces derniers aux exigences réglementaires concernées, au travers de la formalisation des interfaces formelles établies avec ces prestataires en application de l'ATM/ANS.OR.B.005 f) 1).</p>
<p><b>Règlement (UE) n°996/2010</b> du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, modifié par le règlement (UE) 2018/1139</p>	<p>Notification des événements de sécurité au BEA</p>
<p>Articles R722-2, R722-3 et R722-4 du code de l'aviation civile</p>	<p>Notification des événements de sécurité au BEA</p>
<p><b>Arrêté du 4 avril 2003</b> fixant la liste des incidents d'aviation civile devant être portés à la connaissance du BEA pour la sécurité de l'aviation civile</p>	<p>Notification des événements de sécurité au BEA</p>
<p><b>Arrêté du 26 mars 2004</b> relatif à la notification et à l'analyse des événements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien</p>	<p>Cet arrêté ne s'applique pas directement aux PCNS. Néanmoins, le PCNS est tenu de se coordonner avec le ou les prestataires de services de circulation aérienne pour garantir la conformité de ces derniers aux exigences réglementaires concernées, au travers de la formalisation des interfaces formelles établies avec ces prestataires en application de l'ATM/ANS.OR.B.005 f) 1).</p>
<p><b>Règlement (UE) n°376/2014</b> 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, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007, modifié par le règlement (UE) 2018/1139</p>	<p>Notification, analyse et suivi des événements de sécurité</p>
<p><b>Règlement d'exécution (UE) 2015/1018</b> de la commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil</p>	<p>Liste des événements de sécurité à notifier obligatoirement</p>
<p><b>Règlement (UE) n°139/2014</b> modifié de la Commission Européenne du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil. – « IR ADR »</p>	<p>Réglementation applicable à l'exploitation et à la conception des aérodromes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- coordination avec l'exploitant d'aérodrome</li> <li>- spécifications techniques applicables aux équipements ILS situés à proximité de la piste suivant leurs emplacements (protection des aires</li> </ul>

<p><b>Executive Director Decision 2014/012/R</b> of the executive director of the agency of 27 February 2014 adopting Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Regulation (EU) n°139/2014, amended by Decision 2016/09/R of 23 May 2016 and by Decision 2017/017/R of 10 July 2017</p>	<p>critiques et sensibles, fragibilité des systèmes, consignes d'exploitation pour la maintenance et la circulation aérienne pour ne pas perturber le signal de l'ILS)</p>
<p><b>Executive Director Decision 2017/021/R</b> of 8 December 2017 Issuing Certification Specifications and Guidance Material for Aerodrome Design (CS ADR-DSN)</p>	<p><b>Note :</b> Dans le cas où une dérogation temporaire a été accordée par la DSAC en raison du caractère non frangible de certains équipements ILS suivant leurs emplacements, sous réserve de conditions applicables par la DSNA, le changement de prestataire CNS remet en cause la validité de la décision, même si ce changement intervient avant la fin de la durée de validité de la décision. Une nouvelle demande de dérogation devra être présentée à la DSAC par le nouveau prestataire CNS.</p>
<p><b>Executive Director Decision 2019/012/R</b> of 23 May 2019 issuing Certification Specifications and Guidance Material for the design of surface-level VFR heliports located at aerodromes that fall under the scope of Regulation (EU) 2018/1139</p>	
<p><b>Arrêté CHEA du 28 août 2003</b> modifié (par l'arrêté <b>du 14 mars 2007</b>) relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes</p>	
<p><b>Arrêté du 3 septembre 2007</b> relatif à l'implantation et à la structure des aides pour la navigation aérienne installées à proximité des pistes et des voies de circulation d'aérodromes</p>	

## 3. Annexes

Ces annexes visent à présenter plus en détail certains règlements mentionnés auparavant.

### A. Exigences du règlement 2017/373

#### I. Exigences applicables

Les exigences applicables à la fourniture de services de Communication, Navigation et Surveillance sont définies dans les annexes III (Partie ATM/ANS.OR), VIII (Partie-CNS) et XIII (Partie-PERS) de ce règlement<sup>1</sup>.

#### II. Principe dérogatoire – Certificat limité

Un prestataire CNS dont le chiffre d'affaires annuel brut pour les services qu'il fournit ou envisage de fournir n'excède pas 1 000 000 EUR peut demander la délivrance par la DSAC d'un certificat limité conformément à la disposition ATM/ANS.OR.A.010 b) 1).

Conformément à la disposition ATM/ANS.OR.A.010 c), un tel certificat permet à son détenteur de ne pas appliquer certaines dispositions du règlement comme déterminé par la DSAC.

Toutefois, le prestataire CNS est tenu de respecter à tout le moins :

- les exigences suivantes de la Partie ATM/ANS.OR:
  - 1) ATM/ANS.OR.A.075 « Ouverture et transparence dans la fourniture des services » ;
  - 2) ATM/ANS.OR.B.001 « Compétence et aptitude techniques et opérationnelles » ;
  - 3) ATM/ANS.OR.B.005 « Système de gestion » ;
  - 4) ATM/ANS.OR.B.020 « Exigences en termes de personnel » ;
- toutes les exigences de la Partie-CNS.

Par ailleurs, en ce qui concerne la formation et l'évaluation des compétences des ATSEP, les exigences minimales à respecter par les prestataires CNS demandant un certificat limité peuvent être déterminées par la DSAC (voir ATSEP.OR.100 b)). Ces exigences minimales sont fondées sur la qualification, l'expérience acquise et l'expérience récente, pour la maintenance d'un équipement spécifique ou de types d'équipement et assurant un niveau de sécurité équivalent.

En outre, le champ des dispositions que les prestataires CNS doivent obligatoirement appliquer, y compris en cas de délivrance d'un certificat limité, est précisé dans la note 2019/xxx/DSAC/ANA/CNA<sup>2</sup> qui abrogera et remplacera la note 2015/093/DSAC/ANA/CNA. La DSAC exige notamment des prestataires de services, dont font partie les prestataires CNS, qu'ils appliquent la disposition ATM/ANS.OR.D.020 « Responsabilité et couverture des risques ». Ainsi, tout prestataire CNS doit être en mesure de présenter une attestation d'assurance mentionnant clairement la fourniture des services de navigation aérienne concernés.

#### III. Focus sur quelques exigences

##### III.1 Système de gestion (ATM/ANS.OR.B.005)

Le prestataire de services CNS doit mettre en œuvre et maintenir un système de gestion.

En particulier le système de gestion doit répondre aux exigences suivantes :

**ATM/ANS.OR.B.005 a) 6).** Le système de gestion comprend notamment un processus pour garantir que le personnel du prestataire de services est qualifié et compétent pour exécuter ses tâches de

<sup>1</sup> Partie-ATM/ANS.OR : Exigences communes applicables aux prestataires de services  
Partie-CNS : Exigences spécifiques applicables aux prestataires CNS

Partie-PERS) : Exigences applicables aux prestataires de services concernant la formation du personnel et l'évaluation de ses compétences.

<sup>2</sup> Cette note sera publiée ultérieurement.

manière sûre, efficace, continue et durable. Dans ce contexte, le prestataire CNS établit des politiques de recrutement et de formation du personnel.

**ATM/ANS.OR.B.005 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.

**ATM/ANS.OR.B.005 g).** En particulier, 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.

### **III.1 Comptes rendus d'événements (ATM/ANS.OR.A.065)**

Les dispositions de l'ATM/ANS.OR.A.065 relatives aux comptes rendus d'événements s'appliquent sans préjudice des règlements (UE) n° 996/2010 et n° 376/2014, c'est-à-dire sans incidence sur l'application des règles fixées par ces règlements.

En application de l'ATM/ANS.OR.A.065 b), un PCNS devra notifier tous les événements techniques qui ont eu ou qui auraient pu avoir une incidence sur la sécurité du service rendu à l'autorité compétente et au constructeur du système technique mis en cause.

### **III.2 Manuels d'exploitation (ATM/ANS.OR.B.035)**

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. Il veille à ce que:

- les manuels d'exploitation contiennent les instructions et les informations dont le personnel opérationnel a besoin pour remplir ses tâches;
- le personnel ait accès aux parties des manuels d'exploitation qui le concernent;
- 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.

### **III.3 Gestion des changements**

Le prestataire CNS peut être amené à effectuer soit un changement affectant son système fonctionnel, soit un changement de sa prestation de services ou de son système de gestion, qui n'influe pas sur le système fonctionnel.

#### **a. Changement de la prestation de services ou du système de gestion, qui n'influe pas sur le système fonctionnel**

Ce type de changement ne peut être mis en œuvre par le prestataire CNS qu'après approbation de la DSAC, à moins qu'un tel changement ne soit notifié et géré conformément à une procédure du prestataire approuvée par la DSAC (voir ATM/ANS.OR.A.040 b))

#### **b. Changement affectant le système fonctionnel**

Afin de mettre en œuvre un changement affectant son système fonctionnel, le PCNS applique les exigences suivantes :

**ATM/ANS.OR.B.010.** Cette disposition prévoit notamment qu'un prestataire de service, donc en particulier un PCNS, élabore et utilise des procédures spécifiques à la gestion de ce type de changement. A cet égard, le prestataire soumet à l'approbation de la DSAC ces procédures ainsi que toute modification importante qu'il y apporte. Ces procédures ne peuvent être utilisées par le PCNS qu'une fois qu'elles ont été approuvées par la DSAC.

En outre, lorsque les procédures approuvées ne sont pas adéquates pour un changement particulier, le prestataire CNS peut adresser à la DSAC une demande de dérogation permettant de s'écarter des procédures approuvées.

**ATM/ANS.OR.A.045.** En particulier, le PCNS informe les entités suivantes de son intention de mettre en œuvre le changement :

- (a) la DSAC et lui fournit, si elle le demande, toute information supplémentaire lui permettant de décider d'examiner ou non l'argumentaire en faveur du changement,
- (b) les autres prestataires sur lesquels influe la mise en œuvre du changement et,
- (c) les acteurs aéronautiques concernés par le changement envisagé, ce dans la mesure du possible.

**ATM/ANS.OR.C.005.** En particulier, le PCNS :

- (d) veille à ce qu'une évaluation du support à la sécurité soit réalisée, couvrant le périmètre du changement, et
- (e) offre l'assurance, avec une confiance suffisante, au moyen d'un argumentaire complet, documenté et valide, que le service se comportera et continuera de se comporter uniquement comme précisé dans le contexte spécifié.

### **III.4 Moyens de mise en conformité (ATM/ANS.OR.A.020)**

Le règlement d'exécution (UE) 2017/373 introduit à l'ATM/ANS.OR.A.020 la possibilité pour les prestataires de services d'utiliser des moyens de conformité constituant une alternative à un moyen de mise en conformité proposé et publié par l'AESA (AMC).

De tels moyens sont appelés « moyens de conformité alternatifs » (alternative means of compliance – AltMOC).

D'une manière générale, les exigences des règlements d'exécution sont satisfaites par un prestataire de services lorsque celui-ci met en œuvre :

- les AMC correspondants, lorsque de tels AMC ont été définis et publiés par l'AESA, ou
- les AltMOC qu'il propose pour ces exigences, et après acceptation de l'autorité compétente (En France, la DSAC).

L'acceptation de l'AltMOC est formalisée par une décision des services de la DSAC compétents (DSAC/ANA)

Lorsqu'un AltMOC proposé par un prestataire de service a été accepté par la DSAC, ce prestataire met en œuvre l'AltMOC en question pour répondre à l'exigence concernée par cet AltMOC. Il ne doit en aucun cas utiliser l'AMC correspondant publié par l'AESA.

### **III.5 Exigences de sécurité relatives au personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité – ATSEP (annexe XIII)**

Les principales exigences spécifiques pour la fourniture de services CNS portent sur la démonstration de la qualification des agents qui assurent le maintien en conditions opérationnelles des systèmes sur lesquels repose la fourniture de ces services. Le prestataire CNS est ainsi tenu de respecter les exigences relatives à la formation et à l'évaluation des compétences des agents électroniciens de la sécurité de la circulation aérienne (ATSEP) contenues dans la sous-partie A de l'Annexe XIII du règlement d'exécution (UE) 2017/373.

Les ATSEP employés par le prestataire CNS devront être formés et évalués suivant un programme de formation et d'évaluation des compétences établi par le prestataire pour couvrir les fonctions et responsabilités incombant à ces agents (voir notamment ATSEP.OR.105 et ATSEP.OR.115).

Le prestataire devra s'assurer que ses ATSEP sont formés et évalués par des personnes qui ont suivi les cours et formations adéquats, et qui ont une expérience suffisante, selon le cas, en tant qu'instructeurs pour la formation des ATSEP ou évaluateurs des compétences techniques (voir ATSEP.OR.400 et ATSEP.OR.405).

Les exigences mentionnées ci-dessus sont présentées ci-dessous :

- **Programme de formation et d'évaluation des compétences (ATSEP.OR.105)**

Conformément au point ATM/ANS.OR.B.005, point a)6), le prestataire CNS qui emploie des ATSEP établit un programme de formation et d'évaluation des compétences pour couvrir les fonctions et responsabilités incombant aux ATSEP.

Lorsque des ATSEP sont employés par un organisme sous-traitant, le prestataire CNS s'assure que ces agents ont reçu la formation applicable et les compétences prévues par le règlement.

- **Compétences linguistiques (ATSEP.OR.115)**

Le prestataire de services s'assure que les ATSEP qu'il emploie maîtrisent la (les) langue(s) requise(s) pour remplir leurs fonctions.

Un moyen de mise en conformité à cette exigence est proposé par l'AESA dans l'AMC1 ATSEP.OR.115 « Language proficiency ». Cet AMC préconise que le prestataire de services détermine le niveau de maîtrise de la langue à exiger d'un ATSEP en fonction :

- de ses tâches spécifiques,
- de la criticité, en matière de sécurité, des systèmes sur lesquels l'agent va opérer, et
- de la prise en compte des exigences linguistiques relatives aux instructions d'utilisation des systèmes, aux manuels et à la nécessité de communiquer de manière opérationnelle en utilisant une langue commune.

- **Instructeurs pour la formation des ATSEP (ATSEP.OR.400)**

Un prestataire de services qui emploie des ATSEP veille à ce que:

- a) les instructeurs chargés de la formation des ATSEP aient une expérience adéquate dans le domaine où l'instruction est donnée;
- b) les instructeurs de formation sur le lieu de travail aient suivi avec succès un cours de formation sur le lieu de travail et aient les compétences pour intervenir dans les cas où la sécurité pourrait être compromise pendant la formation.

- **Évaluateurs des compétences techniques (ATSEP.OR.405)**

Un prestataire de services qui emploie des ATSEP veille à ce que les évaluateurs des compétences techniques aient suivi avec succès un cours d'évaluateur et disposent d'une expérience adéquate pour évaluer les compétences techniques et comportementales, ainsi que les connaissances des agents (voir également l'ATSEP.OR.305, point b)).

### **III.6 Exigence de conformité à l'annexe 10 «Télécommunications aéronautiques» de la convention de Chicago<sup>3</sup>**

Un prestataire CNS est en mesure de démontrer que ses méthodes de travail et ses procédures opérationnelles sont conformes aux normes de l'annexe 10 «Télécommunications aéronautiques» de la convention de Chicago (dit « annexe 10 de l'OACI »), dans les versions suivantes, dans la mesure où elles sont pertinentes pour la prestation des services de communication, de navigation ou de surveillance rendus dans l'espace aérien concerné :

- volume I sur les aides radio à la navigation (7<sup>ème</sup> édition, y compris tous les amendements jusqu'au n°91) ;<sup>4</sup>
- volume II sur les procédures de communication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne (6<sup>ème</sup> édition d'octobre 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n°89) ;

<sup>3</sup> Cette exigence de conformité aux normes de l'annexe 10 de la convention de Chicago est fixée par la disposition CNS.TR.100, qui prend en compte tous les amendements de cette annexe jusqu'à l'amendement n°89. En outre, il est prévu dans le mécanisme réglementaire européen de rendre applicable aux prestataires CNS tout nouvel amendement de l'annexe 10 de l'OACI en l'intégrant de façon appropriée dans le règlement (UE) 2017/373.

<sup>4</sup> Les amendements n°90 et n°91 du volume I sont rendus applicables par l'arrêté du 6 février 2019 relatif à la mise en service et à l'exploitation des aides radio à la navigation

- volume III sur les systèmes de communications (2<sup>ème</sup> édition de juillet 2007, y compris tous les amendements jusqu'au n°89) ;
- volume IV sur les systèmes radar de surveillance et systèmes anticollision (4<sup>ème</sup> édition de juillet 2007, y compris tous les amendements jusqu'au n°89) ;
- volume V sur l'emploi du spectre des radiofréquences aéronautiques (3<sup>ème</sup> édition de juillet 2013, y compris tous les amendements jusqu'au n°89).

Cette conformité aux exigences de l'annexe 10 de l'OACI sera évaluée lors des vérifications effectuées dans le cadre du processus de certification. La démonstration de cette conformité peut être apportée au travers d'une matrice de conformité qui, en regard de chaque exigence, fait figurer le moyen de s'y conformer (par exemple, au moyen de manuel de maintenance qui décrivent les niveaux de performance des systèmes).

## B. Evaluation du support à la sécurité

	<b>Procédures de gestion du changement pour les systèmes fonctionnels</b>	Référence réglementaire
1	La DSAC établit un processus afin de vérifier la mise en œuvre des objectifs de sécurité, des exigences de sécurité et d'autres conditions liées établies dans les déclarations de vérification des systèmes, y compris toute déclaration utile de conformité ou d'aptitude à l'emploi des composants des systèmes délivrée conformément au règlement (CE) n° 552/2004	ATM/ANS.AR.C.005 Certification, déclaration et vérification du respect des exigences par les prestataires de services
2	La DSAC examine et approuve les procédures de gestion du changement pour les systèmes fonctionnels ou toute modification importante de ces procédures soumises par le PCNS, ainsi que toute déviation par rapport à ces procédures pour un changement particulier, en cas de demande spécifique du PCNS	ATM/ANS.AR.C.030 Approbation des procédures de gestion du changement pour les systèmes fonctionnels
3	Dès réception d'une notification, ou dès réception d'une information modifiée, la DSAC prend une décision quant à un examen ou non du changement, sur la base de critères de suivi.	ATM/ANS.AR.C.035 Décision d'examiner un changement notifié du système fonctionnel
4	Lorsque la DSAC examine l'argumentaire à l'appui d'un changement notifié, elle en évalue la validité. A l'issue de l'examen, la DSAC approuve ou rejette l'argumentaire et en informe le PCNS.	ATM/ANS.AR.C.040 Examen d'un changement notifié du système fonctionnel
5	La notification et la gestion 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;	ATM/ANS.OR.A.040 Changements — généralités
6	Le PCNS informe la DSAC de tout changement prévu de son système fonctionnel. La DSAC peut demander toute information supplémentaire lui permettant de décider d'examiner ou non l'argumentaire en faveur du changement. Un PCNS 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. Si le changement est suivi par la DSAC, le PCNS ne mettra en service opérationnel que des parties du changement pour lesquelles la DSAC a approuvé l'argumentaire.	ATM/ANS.OR.A.045 Changements apportés à un système fonctionnel
7	Lorsqu'un changement impacte d'autres prestataires de services et/ou acteurs de l'aéronautique, le PCNS se coordonne avec eux sur les activités d'évaluation et atténuation des risques.	ATM/ANS.OR.B.005 Système de gestion
8	Un PCNS utilise des procédures pour gérer, évaluer et, si nécessaire, atténuer l'incidence des changements apportés à ses systèmes fonctionnels. Le PCNS soumet ces procédures ou tout autre changement important apporté à ces procédures, à la DSAC, pour approbation. Lorsque les procédures approuvées ne sont pas adéquates pour un changement particulier, le PCNS demande à la DSAC une dérogation permettant de s'écarter des procédures approuvées.	ATM/ANS.OR.B.010 Procédures de gestion des changements

<p>Pour tout changement notifié le PCNS veille à réaliser une évaluation du support à la sécurité, couvrant le périmètre du changement, y compris les interfaces et interactions entre les éléments modifiés et le reste du système fonctionnel ; le cycle de vie du changement y compris la transition ; ainsi que les modes dégradés envisagés.</p> <p>Le PCNS offre l'assurance, avec une confiance suffisante, au moyen d'un argumentaire complet, que le service se comportera et continuera de se comporter uniquement comme précisé dans le contexte spécifié.</p> <p>Le PCNS veille à ce que l'évaluation du support à la sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- correspond au périmètre du changement;</li> <li>- vérifie que le service se comporte uniquement comme précisé dans le contexte spécifié;</li> <li>- vérifie que le service se comporte conformément aux exigences applicables du présent règlement imposées aux services fournis par le système fonctionnel modifié</li> <li>- comporte la spécification des critères de suivi nécessaires pour démontrer que le service fourni par le système fonctionnel modifié continuera de se comporter uniquement comme précisé dans le contexte spécifié.</li> </ul>	<p>ATM/ANS.OR.C.005 Évaluation du support à la sécurité et assurance des changements du système fonctionnel</p>
--	---

## C. Processus d'application de l'interopérabilité et de surveillance associée

Présentation simplifiée suivant la procédure « Superviser l'interopérabilité des systèmes » du manuel du contrôle technique de la navigation aérienne de la DSAC

	Exigences relatives à l'interopérabilité	Référence réglementaire
1	Le PCNS présentera à la DSAC pour avis son processus de veille réglementaire relative à l'interopérabilité.	<b>Règlement (CE) 552/2004</b> Article 6
2	Le PCNS présentera à la DSAC pour avis le découpage en systèmes et composants, accompagné d'une description succincte des fonctions associées aux systèmes, et composants.	<b>Règlement (CE) 552/2004</b> Article 1
3	Le PCNS apportera à la DSAC pour avis la démonstration de son aptitude à vérifier la conformité des systèmes aux exigences essentielles et aux mesures d'exécution ou, le cas échéant, informera du recours à un organisme notifié agréé.	<b>Règlement (CE) 552/2004</b> Article 4  <b>Arrêté du 6 février 2019</b> Article 2 (voir annexe 4)
4	Le PCNS présentera à la DSAC la structure de la documentation d'interopérabilité. Cette documentation doit inclure les objectifs de sécurité, les exigences de sécurité et les autres conditions de sécurité afférents au changement envisagé fixés dans : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Les déclarations de vérification des systèmes (DVS) et dossier technique associé visés à l'article 6 du règlement (CE) n°552/2004.</li> <li>– Les déclarations de conformité ou d'aptitude à l'emploi (DAE) des composants des systèmes visées à l'article 5 du règlement (CE) n°552/2004.</li> </ul> Elle inclura également la procédure de mise en service et suivi dans le temps du système.	<b>Règlement (CE) 552/2004</b> Articles 5 et 6  <b>Arrêté du 6 février 2019</b> Articles 7 et 8 de
5	Le PCNS présentera à la DSAC pour avis les conditions de soumission à la DSAC de la documentation d'interopérabilité avant la mise en service du changement. En particulier, la déclaration CE de vérification système accompagnée de son dossier technique exigée par le règlement (CE) 552/2004 incluant les déclarations relatives aux composants (Déclaration de Conformité ou Déclaration d'Aptitude à l'Emploi) doit être soumise à la DSAC pour tout changement lié à l'interopérabilité apporté à un système avant sa mise en service. La définition du changement est précisée dans le guide Eurocontrol intitulé « Guidelines on conformity assessment for the interoperability Regulation of the single European sky », dans son édition 3.0 du 20 février 2012, ou éditions ultérieures (§ 8.3.2).	<b>Règlement (CE) 552/2004</b> Articles 5 et 6
6	Le PCNS veillera à archiver la documentation associée à l'application du règlement d'interopérabilité.	<b>Règlement d'exécution (UE) 2017/373</b> ATM/ANS.AR.B.030
7	Lorsque la DSAC décide d'examiner un changement pour les aspects sécurité et/ou IOP, elle en informera le PCNS.	<b>Règlement d'exécution (UE) 2017/373</b> ATM/ANS.OR.A.045

## D. Exigences de l'Arrêté du 6 février 2019

L'Arrêté du 6 février 2019 relatif à la mise en service et à l'exploitation des aides radio à la navigation (ILS, VOR, DME et NDB) décrit les modalités de prise en compte des normes et pratiques recommandées du Volume I de l'annexe 10 de l'OACI. Le tableau ci-après a pour objectif de fournir des explications sur les modalités d'application de cet arrêté.

L'arrêté du 5 septembre 2008 relatif à l'état dans lesquels peut se trouver une aide radio à la navigation est abrogé.

L'arrêté du 10 avril 2015 relatif à la mise en service et au suivi des aides radio à la navigation est abrogé.

Note explicative de l'Arrêté du 6 février 2019, annexe	Interprétation
<p>Article 2.</p> <p><b>Exigences vis-à-vis du prestataire de services de navigation</b></p> <p>Le prestataire de services de navigation se conforme aux dispositions de l'appendice IV de la présente annexe et est capable de démontrer à l'autorité nationale de surveillance sa conformité à ces dispositions.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le PCNS doit présenter à la DSAC les modalités d'organisation permettant de démontrer qu'il vérifie les conditions énoncées à l'appendice IV avant la première mise en service de tout changement.</li><li>• Ces modalités doivent inclure la démonstration de conformité aux exigences essentielles pertinentes pour un système-composant relevant du système de navigation n°1 du règlement 552/2004.</li></ul> <p>Un guide EUROCONTROL de vérification de conformité au règlement IOP pour les prestataires de service de navigation aérienne et les industriels est disponible.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ces modalités peuvent être incluses ou venir compléter des exigences de fourniture de services de circulation aérienne 2017/373 (Organisation, manuels, formation des personnels).</li></ul>
<p>APPENDICE IV</p> <p><b>EXIGENCES RELATIVES AU PRESTATAIRE DE SERVICES DE NAVIGATION</b></p> <p>1. Le prestataire de services de navigation met en œuvre, au sein de son organisation, des méthodes qui garantissent et démontrent l'impartialité et l'indépendance de jugement dans les activités de vérification et de contrôle.</p> <p>2. Le prestataire de services de navigation veille à ce que le personnel chargé des vérifications et des contrôles s'acquitte de ses tâches avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus haute compétence technique possibles et ne fasse l'objet d'aucune pression ni incitation, notamment de nature financière, qui pourrait affecter son jugement ou les résultats de ses enquêtes, notamment de la part de personnes ou de groupes de personnes concernés par les résultats des vérifications et des contrôles.</p> <p>3. Le prestataire de services de navigation veille à ce que le personnel chargé des vérifications et des contrôles ait un accès aux équipements qui permette d'effectuer ces opérations.</p> <p>4. Le prestataire de services de navigation veille à ce que le personnel chargé des vérifications et</p>	

<p>des contrôles jouisse d'une formation technique et professionnelle adéquate, ait une connaissance satisfaisante des exigences relatives aux vérifications et aux contrôles qu'il doit effectuer, une expérience adéquate de ces opérations et la capacité requise pour établir les déclarations, les enregistrements et les rapports démontrant que les vérifications et les contrôles ont été effectués.</p> <p>5. Le prestataire de services de navigation veille à ce que le personnel chargé des vérifications et des contrôles puisse exécuter celles-ci en toute impartialité. La rémunération de chaque agent n'est fonction ni du nombre des vérifications ou des contrôles qu'il effectue ni de leurs résultats.</p>	
<p>Article 3.</p> <p><b>Exigences portant sur l'aide radio à la navigation installée sur site</b></p> <p>Le prestataire de services de navigation s'assure de la conformité de l'aide radio à la navigation installée sur site (ILS, VOR, NDB ou DME) aux exigences définies en appendice I. Il s'assure également du maintien de cette conformité durant tout le cycle de vie de ce système.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La vérification de l'aide radio à la navigation à installer est assurée par la rédaction par le fabricant ou son mandataire d'une Déclaration d'Aptitude à l'Emploi (DAE). Le détail est spécifié en appendice II.</li> </ul> <p>Un modèle DAE peut être fourni par la DSAC.</p> <p>En cas de cession par DSNA, les documents existants lorsque disponibles sont valides.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La vérification de l'aide radio installée, et du maintien de cette conformité durant tout le cycle de vie de l'aide radio est assuré par l'application d'une procédure de mise en service et de suivi dans le temps de l'aide radio telle que spécifiée à l'article 4.</li> </ul> <p>Le manuel de vérification des aides de radionavigation 8071 de l'OACI peut aider à définir cette procédure.</p>
<p>APPENDICE I</p> <p><b>EXIGENCES POUR UN ILS, UN VOR, UN NDB OU UN DME INSTALLÉ SUR SITE</b></p> <p>Un ILS installé sur site est conforme aux normes de la section 3.1 «Spécifications du système ILS» du volume I «Aides radio à la navigation» de l'annexe 10, à l'exception des dispositions relatives aux équipements installés à bord des aéronefs.</p> <p>Un ILS dont l'installation initiale sur site est effectuée après la date d'entrée en vigueur du présent arrêté est conforme aux pratiques recommandées de la section 3.1 listées ci-après: 3.1.3.3.5 – 3.1.3.5.3.1 – 3.1.3.5.3.6 – 3.1.3.5.4 – 3.1.3.11.2.1 – 3.1.3.11.3.2 – 3.1.3.12.2 – 3.1.5.1.2 – 3.1.5.5.4 – 3.1.5.7.3.2 – 3.1.5.8.2 – 3.1.7.6.1.1 – 3.1.7.6.1.2 – 3.1.7.6.2.1 – 3.1.7.6.2.2 – 3.1.7.6.3.1 – 3.1.7.6.4 et</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il appartient au PCNS de prendre en compte les amendements en vigueur de l'annexe 10 de l'OACI.</li> <li>• Lorsque l'ILS est doté d'une fonction distance DME, le PCNS devra également démontrer la conformité aux exigences de l'annexe 10 volume 1 relatives au DME d'atterrissage.</li> <li>• Ces modalités peuvent être incluses ou venir compléter des exigences de fourniture de services de circulation aérienne 1035/2011 (Organisation, manuels, formation des personnels).</li> </ul>

3.1.7.7.2. Ces pratiques recommandées sont applicables en tant qu'obligations.

La pratique recommandée 3.1.2.1.1 est applicable avec les adaptations suivantes:

– les radiobornes VHF peuvent ne pas disposer de système de commande à distance;

– pour pallier l'indisponibilité temporaire d'une radioborne VHF ou d'un DME, le système mondial de navigation par satellite peut être utilisé pour fournir l'information de distance jusqu'au seuil de piste destinée à permettre des vérifications de l'alignement de descente.

Un VOR installé sur site est conforme aux normes de la section 3.3 «Spécifications du radiophare omnidirectionnel VHF (VOR)» du volume I «Aides radio à la navigation» de l'annexe 10, à l'exception des dispositions relatives aux équipements installés à bord des aéronefs.

Un NDB installé sur site est conforme aux normes de la section 3.4 «Spécifications des radiophares non directionnels (NDB)» du volume I «Aides radio à la navigation» de l'annexe 10, en tenant compte des adaptations suivantes:

– les dispositions relatives aux équipements installés à bord des aéronefs ne sont pas applicables au titre du présent arrêté;

– les dispositions du paragraphe 3.4.6.1 sont remplacées par les dispositions suivantes: «Sauf dispositions contraires du § 3.4.6.1.1, tout NDB émettra une onde porteuse ininterrompue et sera identifié par manipulation par tout ou rien d'une fréquence audible de modulation d'amplitude (NON/A2A) ou par manipulation par tout ou rien de l'onde porteuse non modulée (NON/A1A).».

Un NDB dont l'installation initiale sur site est effectuée après la date d'entrée en vigueur du présent arrêté est conforme à la pratique recommandée 3.4.8.4 de la section 3.4. Cette pratique recommandée est applicable en tant qu'obligation.

Un DME installé sur site est conforme aux normes de la section 3.5 «Spécifications du système UHF de mesure de distance (DME)» du volume I «Aides radio à la navigation» de l'annexe 10, à l'exception des dispositions relatives aux équipements installés à bord des aéronefs.

Un DME dont l'installation initiale sur site est

<p>effectuée après la date d'entrée en vigueur du présent arrêté est conforme aux pratiques recommandées de la section 3.5 listées ci-après: 3.5.3.5.2 – 3.5.4.1.4.3 – 3.5.4.1.5.5 – 3.5.4.2.4.1 – 3.5.4.2.9 – 3.5.4.2.10 – 3.5.4.4.4 – 3.5.4.5.1.1– 3.5.4.7.2.3 et 3.5.5.1.4.3. Ces pratiques recommandées sont applicables en tant qu'obligations.</p>	
<p>Article 4.</p> <p><b>Exigences en matière de procédures de mise en service et de suivi d'une aide radio à la navigation installée sur site</b></p> <p>4.1. Le prestataire de services de navigation établit et applique les procédures nécessaires à la mise en service et à l'exploitation d'un ILS, d'un VOR, d'un NDB ou d'un DME.</p> <p>Ces procédures couvrent tout le cycle de vie de l'ILS, du VOR, du NDB ou du DME et spécifient:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– les opérations de réglage et de vérification au sol et en vol en vue de la mise en service;</li> <li>– les actions préventives périodiques sur l'aide radio à la navigation installée sur site;</li> <li>– les actions correctives sur l'aide radio à la navigation installée sur site;</li> <li>– les opérations de vérification au sol et en vol périodiques de l'aide radio à la navigation installée sur site;</li> <li>– les conditions et les procédures de mise «hors service» de l'ILS, du VOR, du NDB ou du DME.</li> </ul> <p>4.2. Le prestataire de services de navigation démontre à l'autorité nationale de surveillance que les procédures établies conformément au paragraphe 4.1 permettent de maintenir la conformité aux exigences définies en appendice I.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir article 3.</li> <li>• Cette procédure sera soumise pour avis à la DSAC pour tout nouveau prestataire, et lors de tout amendement de la réglementation.</li> </ul>
<p>Article 5.</p> <p><b>Exigences en matière de sécurité</b></p> <p>Le prestataire de services de navigation veille à ce que l'identification des dangers ainsi que l'évaluation et l'atténuation des risques pour tous les changements relatifs aux systèmes ILS, VOR, NDB et DME soient systématiquement effectuées, conformément à la réglementation européenne en vigueur.</p> <p>L'introduction d'un nouveau système ainsi que toute modification fonctionnelle ou structurelle d'un système existant, que cette modification soit voulue ou subie, sont considérées comme</p>	<p><b>Remarque importante :</b> Le règlement d'exécution (UE) 2017/373 n'exige pas pour les prestataires CNS l'identification des dangers ainsi que l'évaluation et l'atténuation des risques pour tous les changements influant sur son système fonctionnel.</p> <p>Cependant, en application de l'ATM/ANS.OR.B.005 f), le PCNS doit établir des relations formelles avec les prestataires de circulation aérienne pertinents, notamment pour garantir lors de la mise en œuvre d'un changement influant sur le système fonctionnel que :</p> <p>(a) l'identification des dangers, ainsi que l'évaluation et l'atténuation des risques</p>

<p>des changements.</p> <p>Pour tout changement relatif aux systèmes ILS, VOR, NDB et DME, le prestataire de service de navigation se coordonne avec l'exploitant de l'aérodrome concerné par les modifications envisagées.</p> <p><i>*Règlement d'exécution (UE) 2017/373</i></p>	<p>associées sont effectuées par ces prestataires de circulation aérienne, et</p> <p>(b) qu'il fournit ses services conformément aux exigences du règlement d'exécution (UE) 2017/373.</p> <p>A cet égard, le PCNS effectue une évaluation du support à la sécurité au sens de l'ATM/ANS.OR.C.005.</p> <p>Cette évaluation doit permettre au PCNS de s'assurer que le service fourni par son système fonctionnel modifié se comporte et continuera de se comporter tel que spécifié, et sans contrevenir aux exigences du règlement applicables à ce service.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les prestataires CNS recourent uniquement à des procédures approuvées par leur autorité compétente pour décider d'apporter à leurs systèmes fonctionnels un changement lié à la sécurité.</li> <li>• Le prestataire doit notifier à la DSAC le plus en amont possible tout changement apporté au système fonctionnel tout au long du cycle de vie.</li> <li>• Avant la mise en service d'une nouvelle aide radio à la navigation ou avant la mise en œuvre de tout changement apporté à l'aide radio, le PCNS réalise une évaluation du support à la sécurité conformément à l'ATM/ANS.OR.C.005 et à ses procédures approuvées par la DSAC.</li> <li>• Le changement peut être décidé ou subi par le PCNS. Il peut, entre autres, porter sur un élément matériel ou logiciel de l'aide radio à la navigation, sur des interventions de maintenance préventive ou corrective, sur les procédures associées, sur le retrait de service, sur l'environnement de fonctionnement.</li> <li>• Tout changement dont la DSAC a décidé d'examiner l'argumentaire ne peut être mis en œuvre sans acceptation préalable de la DSAC.</li> <li>• La DSAC considère que le PCNS doit former les personnels désignés à la réalisation d'évaluations du support à la sécurité.</li> <li>• Les changements concernant des ILS, VOR, NDB et DME doivent être coordonnés avec l'exploitant d'aérodrome pour les missions de l'exploitant d'aérodrome et peuvent faire l'objet d'une acceptation préalable par la DSAC pour les aérodromes certifiés européens dans le cadre du règlement (EU) n°139/2014.</li> </ul> <p>Cette coordination prend en compte le respect de la réglementation applicable aux aides radio à la navigation, y compris le respect de la</p>
--	---

	réglementation relative à la conception et à l'exploitation des aérodromes.
<p>Article 6.</p> <p><b>Restrictions particulières</b></p> <p>Le prestataire de services de navigation peut assortir la mise en service d'un ILS, d'un VOR, d'un NDB ou d'un DME de restrictions d'exploitation opérationnelle, notamment en cas de non-conformité aux exigences définies en appendice I. Les restrictions d'exploitation opérationnelle provenant de non-conformités aux exigences définies en appendice I sont soumises à l'approbation de l'autorité nationale de surveillance.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La mise en service d'une aide radio à la navigation peut être assortie de restrictions d'exploitation opérationnelle, notamment en cas de non-conformité aux exigences définies en appendice I. Les restrictions d'exploitation opérationnelle provenant de non-conformités aux exigences définies en appendice I sont soumises à l'approbation de la DSAC.</li> <li>• Les modalités de soumission d'un dossier de dérogation seront transmises par la DSAC au PCNS à sa demande.</li> </ul>
<p>Article 7.</p> <p><b>Aptitude à l'emploi d'un composant d'un système de navigation ILS, VOR, NDB ou DME</b></p> <p>7.1. Pour tout composant d'un système de navigation ILS, VOR, NDB ou DME fourni après la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, le fabricant ou son mandataire garantit et déclare l'aptitude à l'emploi de ce composant vis-à-vis des exigences définies en appendice I et des éventuelles règles de mise en œuvre applicables à ce composant.</p> <p>7.2. La déclaration d'aptitude à l'emploi est conforme aux dispositions de l'appendice II.</p> <p>7.3. La déclaration d'aptitude à l'emploi est fournie au prestataire de services de navigation.</p> <p>7.4. Excepté pour l'installation d'un ILS en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Saint-Pierre-et-Miquelon et à Wallis-et-Futuna, la déclaration d'aptitude à l'emploi est établie par le fabricant, ou son mandataire établi dans l'Union européenne, en conformité avec les dispositions relatives à la déclaration CE d'aptitude à l'emploi du règlement (CE) no 552/2004 du 10 mars 2004.</p> <p><i>Note 1. – Certains DME sont associés à un ILS. Dans ce cas, ils peuvent être considérés comme un composant de l'ILS.</i></p> <p><i>Note 2. – Le règlement (CE) no 552/2004 est abrogé depuis le 11 septembre 2018 par le règlement (UE) 2018/1139. Cependant, ses articles 4, 5, 6, 6 bis et 7 ainsi que ses annexes III et IV continuent de s'appliquer jusqu'à la date</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir article 3.</li> </ul>

<p><i>d'application d'actes délégués se rapportant à l'objet des dispositions concernées.</i></p>	
<p><b>APPENDICE II</b></p> <p><b>APTITUDE À L'EMPLOI D'UN COMPOSANT D'UN SYSTÈME DE NAVIGATION</b></p> <p>La déclaration d'aptitude à l'emploi des composants d'un système ILS, VOR, NDB ou DME comporte les éléments suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le nom et l'adresse du fabricant ou de son mandataire (indiquer la dénomination sociale et l'adresse complète);</li> <li>– une description du ou des composants;</li> <li>– les références aux exigences définies en appendice I;</li> <li>– une description de la procédure utilisée pour déclarer l'aptitude à l'emploi;</li> <li>– toutes les dispositions pertinentes auxquelles satisfait le composant, et notamment les conditions de son utilisation;</li> <li>– l'identification du signataire habilité à prendre des engagements au nom du fabricant ou de son mandataire.</li> </ul> <p>La déclaration d'aptitude à l'emploi et les documents d'accompagnement sont datés et signés par le fabricant, ou son mandataire établi dans l'Union européenne.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir article 3.</li> </ul>
<p>Article 8.</p> <p><b>Vérification d'un système de navigation installé sur site</b></p> <p>8.1. Le prestataire de services de navigation établit pour tout système de navigation ILS, VOR, NDB ou DME installé sur son site d'exploitation:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– une déclaration de vérification confirmant la conformité du système;</li> <li>– un dossier technique. La déclaration de vérification et le dossier technique sont conformes aux dispositions du paragraphe III.1 de l'appendice III.</li> </ul> <p>8.2. Excepté pour l'installation d'un système ILS, VOR, NDB ou DME en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Saint-Pierre-et-Miquelon et à Wallis-et-Futuna, la déclaration de vérification est établie en conformité avec les dispositions relatives à la déclaration CE de vérification du règlement (CE) no 552/2004 du 10 mars 2004.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le PCNS soumettra à la DSAC la DVS et le DT (8.1 et 8.2) avant toute mise en œuvre d'un changement apporté à l'aide radio à la navigation lorsque ce changement peut avoir un impact sur les caractéristiques d'exploitation.</li> </ul> <p>Un guide EUROCONTROL de vérification de conformité au règlement IOP pour les prestataires de service de navigation aérienne et les industriels est disponible.</p> <p>Un modèle DVS peut être fourni par la DSAC.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lors de la mise en service d'un nouvel ILS ou lors de son renouvellement, le PCNS soumet en plus le dossier technique complémentaire à la DSAC.</li> </ul> <p>La DSAC considère que le rapport de contrôle en vol fait partie des éléments à fournir dans le dossier technique complémentaire.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De plus lors de la mise en service d'un nouvel ILS ou lors de son renouvellement, il s'avère nécessaire que le certificat de sécurité aéroportuaire ou la décision d'homologation de</li> </ul>

<p><i>Note. – Le règlement (CE) no 552/2004 est abrogé depuis le 11 septembre 2018 par le règlement (UE) 2018/1139. Cependant, ses articles 4, 5, 6, 6 bis et 7 ainsi que ses annexes III et IV continuent de s'appliquer jusqu'à la date d'application d'actes délégués se rapportant à l'objet des dispositions concernées.</i></p> <p>8.3. Pour l'installation d'un système ILS, le prestataire de services de navigation constitue un dossier technique complémentaire conforme aux dispositions du paragraphe III.2 de l'appendice III, après coordination avec l'exploitant de l'aérodrome.</p> <p>8.4. Le prestataire de services de navigation soumet à l'autorité nationale de surveillance:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– la déclaration de vérification du système de navigation et le dossier technique accompagnant cette déclaration;</li> <li>– le cas échéant, le dossier technique complémentaire.</li> </ul> <p>8.5. Le dossier technique et le dossier technique complémentaire sont tenus à jour et conservés par le prestataire de services de navigation pendant toute la durée de vie du système de navigation.</p> <p>8.6. La déclaration de vérification du système est conservée par le prestataire de services de navigation pendant toute la durée de vie du système de navigation.</p>	<p>la piste ait été au préalable délivrée par la DSAC (DSAC/IR pour un ILS CAT I ; DSAC/ANA/AER pour un ILS CAT II/III).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ce changement est coordonné avec l'exploitant d'aérodrome car est soumis à approbation préalable de la DSAC dans le cadre du certificat.</li> <li>• De plus, pour les aérodromes certifiés européens dans le cadre du règlement (EU) n°139/2014, ce changement, coordonné avec l'exploitant d'aérodrome, nécessite une acceptation préalable par la DSAC.</li> </ul>
<p><b>APPENDICE III</b></p> <p><b>VÉRIFICATION DU SYSTÈME ILS, VOR, NDB OU DME INSTALLÉ SUR SITE</b></p> <p>III.1. – Contenu de la déclaration de vérification du système et du dossier technique La déclaration de vérification du système comporte les éléments suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le nom et l'adresse du prestataire de services de navigation (indiquer la dénomination sociale et l'adresse complète);</li> <li>– une description succincte du système;</li> <li>– les références aux exigences définies aux paragraphes 3, 4 et 5 de l'annexe au présent arrêté;</li> <li>– une description de la procédure utilisée pour déclarer la conformité du système;</li> <li>– les références des documents contenus dans le dossier technique;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir article 2.</li> <li>• De plus, les prestataires de services de navigation aérienne qui ne peuvent faire la preuve qu'ils sont aptes à vérifier le système, sous-traitent auprès d'un organisme notifié une vérification des systèmes.</li> </ul> <p>L'organisme notifié ne peut pas être le fabricant.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parmi les changements apportés, il convient de distinguer les cas de la mise en service d'un nouvel ILS ou du renouvellement d'un ILS car ces changements ont des impacts sur l'homologation de la piste ou la certification de l'aérodrome.</li> <li>• Dans tous les cas de changements, avant mise en œuvre du changement, la notification du changement planifié et la documentation d'interopérabilité devront être soumises à la DSAC.</li> <li>• Le DVS devra fournir les exigences de sécurité</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>– toutes les dispositions provisoires ou définitives auxquelles les systèmes doivent être conformes, et notamment, le cas échéant, toutes les restrictions particulières définies conformément au paragraphe 6 de l'annexe au présent arrêté;</li> <li>– dans le cas d'une déclaration provisoire: la durée de validité de la déclaration;</li> <li>– l'identification du signataire.</li> </ul> <p>La déclaration de vérification du système et les documents d'accompagnement sont datés et signés par le prestataire de services de navigation.</p> <p>Le dossier technique accompagnant la déclaration de vérification comprend tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du système, notamment les conditions et les limites d'emploi. Il comporte au moins les documents suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– l'indication des parties des spécifications techniques utilisées pour le marché d'acquisition;</li> <li>– la liste des composants du système;</li> <li>– le cas échéant, la déclaration d'aptitude à l'emploi qui accompagne chaque composant;</li> <li>– les rapports des vérifications qui ont été réalisées en vue d'assurer le respect des exigences réglementaires conformément au paragraphe 3 de l'annexe au présent arrêté;</li> <li>– la référence aux procédures de réglages, d'actions préventives et correctives et de vérifications au sol et en vol utilisées conformément au paragraphe 4 de l'annexe au présent arrêté;</li> <li>– la référence à l'étude de sécurité réalisée conformément au paragraphe 5 de l'annexe au présent arrêté.</li> </ul> <p>Pour les VOR, les NDB et les DME, le dossier technique comporte également, en plus des éléments mentionnés ci-dessus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le plan de servitudes radioélectriques du système;</li> <li>– les coordonnées WGS84 des installations liées au système ainsi que leur hauteur dans le référentiel local.</li> </ul>	<p>issues de la vérification.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En cas de suivi du changement sur le plan sécurité et/ou IOP par la DSAC, l'acceptation de la DSAC est un préalable à la mise en œuvre.</li> </ul>
<p><b>APPENDICE III</b></p> <p><b>VÉRIFICATION DU SYSTÈME ILS, VOR, NDB OU DME INSTALLÉ SUR SITE</b></p>	<p>Parmi les changements apportés, il convient de distinguer les cas de la mise en service d'un nouvel ILS ou du renouvellement d'un ILS car ces changements ont des impacts sur l'homologation</p>

<p>III-2. <i>Contenu du dossier technique complémentaire pour le système de navigation ILS.</i></p> <p>Pour la constitution du dossier technique complémentaire, le prestataire de services de navigation fournit une description des paramètres systèmes suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le code de classification de l'ILS, qui comporte les 3 digits suivants: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Digit no 1: niveau de performance du signal dans l'espace;</li> <li>b) Digit no 2: limite de guidage;</li> <li>c) Digit no 3: niveau de sécurité;</li> </ul> </li> <li>– le calage du radiophare d'alignement de descente;</li> <li>– le cas échéant, compte tenu du type d'opérations pratiquées, les moyens mis en œuvre permettant d'atteindre le niveau de sécurité requis dans les opérations de catégorie III: <ul style="list-style-type: none"> <li>d) Un moniteur lointain surveillant en permanence la position radioélectrique de l'alignement de piste ;</li> <li>e) Un système de contrôle possédant un test d'intégrité intégré qui permet de s'assurer qu'aucun canal n'est en panne cachée;</li> </ul> </li> <li>– les caractéristiques et la matérialisation des aires critiques mises en place;</li> <li>– le cas échéant, les caractéristiques et la matérialisation des aires sensibles mises en place;</li> <li>– le plan de servitudes radioélectriques;</li> <li>– les coordonnées WGS84 des repères de piste et des installations liées au système ILS ainsi que leur hauteur dans le référentiel local.</li> </ul> <p><i>Note. – Y compris les points faisceau 90Hz et 150Hz et la rose de mesure.</i></p>	<p>de la piste ou sur la certification de l'aérodrome. En conséquence est demandé un Dossier technique complémentaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ce dossier est demandé dans le cadre de la surveillance de l'application de l'arrêté CHEA et de la certification des aérodromes lors de la première mise en service ou lors du renouvellement.</li> <li>• Par « caractéristiques et matérialisation des aires sensibles et critiques de l'ILS mises en place », on entend les dispositions du §IV 4.4.1 et 4.4.2 de l'arrêté CHEA.</li> <li>• Les caractéristiques et matérialisation des aires sensibles et critiques de l'ILS mises en place sont systématiquement précisées pour un ILS CAT II/III.</li> <li>• Les données correspondantes aux « coordonnées WGS84 des repères de piste et des installations liées au système ILS ainsi que leur hauteur dans le référentiel local » devront permettre de vérifier la conformité à l'Arrêté du 3 septembre 2007 relatif à l'implantation et à la structure des aides pour la navigation aérienne installées à proximité des pistes et des voies de circulation d'aérodromes.</li> <li>• Le PCNS doit avoir connaissance des éventuelles dérogations à cet arrêté du 3 septembre 2007 sur l'ILS rétrocedé, ou demander une dérogation pour un nouvel ILS lorsque pertinent.</li> <li>• Par le respect des exigences de balisage, d'emplacement et de frangibilité pour les installations à proximité de la piste définies dans le cadre de la conception et l'exploitation des aérodromes certification des aérodromes (coordination du changement avec l'exploitant d'aérodrome)</li> </ul>
<p>Article 9.</p> <p><b>Mise en service</b></p> <p>La mise en service d'un ILS, d'un VOR, d'un NDB ou d'un DME ne peut intervenir que lorsque toutes les exigences définies aux paragraphes 2 à 8 de la présente annexe sont satisfaites.</p> <p>Cette condition s'entend sans préjudice de la satisfaction d'exigences additionnelles préalable</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parmi les changements apportés, il convient de distinguer les cas de la mise en service d'un nouvel ILS ou du renouvellement d'un ILS car ces changements ont des impacts sur l'homologation de la piste ou de la certification de l'aérodrome</li> <li>• Dans tous les cas de changements, avant mise en œuvre du changement, la notification du changement planifié et la documentation d'interopérabilité devront être soumises à la</li> </ul>

<p>à la mise en service, notamment celles issues des textes mentionnés ci-après:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le règlement (UE) no 1034/2011 du 17 octobre 2011, en ce qui concerne le suivi et l'acceptation des changements par l'autorité nationale de surveillance;</li> <li>– le règlement (UE) no 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil;</li> <li>– le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des 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;</li> <li>– l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aéroports;</li> <li>– l'arrêté du 3 septembre 2007 relatif à l'implantation et à la structure des aides pour la navigation aérienne installées à proximité des pistes et des voies de circulation d'aéroports;</li> <li>– les décisions du directeur exécutif de l'Agence européenne de la sécurité aérienne relatives aux spécifications de certification pour la conception des aéroports (CS ADR-DSN).</li> </ul>	<p>DSAC. La mise en service sera également notifiée à la DSAC.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En cas de suivi du changement sur le plan sécurité et/ou IOP par la DSAC, l'acceptation de la DSAC est un préalable à la mise en œuvre.</li> <li>• Enfin, le PCNS doit se conformer aux modalités d'obtention et renouvellement d'une fréquence aéronautique pour le(s) moyen(s) de radionavigation exploité(s).</li> <li>• De plus le PCNS doit avoir connaissance de l'exigence suivante : Les organismes rendant les services du contrôle local d'aéroport, de l'information de vol et d'alerte d'aéroport ou du contrôle d'approche reçoivent en temps opportun, compte tenu du ou des services utilisés, des renseignements sur l'état opérationnel des services de radionavigation indispensables à l'approche intermédiaire, à l'approche finale, à l'approche interrompue, à l'atterrissage, au décollage et à la partie initiale du départ sur l'aéroport ou les aéroports dont ils ont la charge, à l'exception du GNSS.</li> </ul>
--	---