

Arrêté du 26 mai 2008 relatif à la mise en service et au suivi des aides non visuelles normalisées d'approche de précision et d'atterrissage ILS

NOR : DEVA0773934A

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales et le ministre de la défense,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention ;

Vu le règlement (CE) n° 552/2004 du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ;

Vu le règlement (CE) n° 2096/2005 du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 211-2, L. 221-1 et R. 211-6 ;

Vu le décret n° 2005-1349 du 31 octobre 2005, notamment son article 3 ;

Vu l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – L'annexe au présent arrêté fixe les conditions relatives à la mise en service et au suivi des aides non visuelles normalisées d'approche de précision et d'atterrissage ILS installées sur les aérodromes terrestres dont le ministre chargé de l'aviation civile est affectataire principal.

Ces dispositions s'appliquent également aux aides non visuelles normalisées d'approche de précision et d'atterrissage ILS installées sur les aérodromes dont le ministre chargé de l'aviation civile n'est pas affectataire principal, lorsqu'elles sont utilisées pour les besoins de l'aviation civile.

Art. 2. – L'arrêté du 19 septembre 2002 relatif à l'homologation des aides non visuelles normalisées d'approche de précision et d'atterrissage ILS ou MLS et l'instruction n° 20200/DNA du 22 septembre 2003 relative aux procédures de maintenance et de contrôle au sol et en vol des ILS sont abrogés.

Art. 3. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie pour les parties qui les concernent.

Art. 4. – Le présent arrêté entre en vigueur à compter du premier jour du quatrième mois suivant celui de sa publication au *Journal officiel* de la République française.

Art. 5. – Le directeur général de l'aviation civile, le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer et le directeur de la circulation aérienne militaire sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 mai 2008.

*Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,
de l'énergie, du développement durable
et de l'aménagement de territoire,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des affaires stratégiques
et techniques,
P. SCHWACH*

*La ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer et des collectivités territoriales,*

Pour la ministre et par délégation :
*Le directeur des affaires économiques,
sociales et culturelles de l'outre-mer,*
P. LEYSSENE

*Le ministre de la défense,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur
de la circulation aérienne militaire,*
J.-P. HESTIN

A N N E X E

1. Définitions

Au sens du présent arrêté, on entend par :

Action corrective : action visant à éliminer la cause d'une non-conformité ou d'une autre situation indésirable détectée.

Action préventive : action visant à éliminer la cause d'une non-conformité potentielle ou d'une autre situation potentielle indésirable.

Contrôle : évaluation de la conformité par observation et jugement, accompagnée si nécessaire de mesures, d'essais ou de calibrage.

ILS : système d'atterrissage aux instruments qui comprend les éléments fondamentaux ci-après :

- radiophare d'alignement de piste VHF, dispositif de contrôle correspondant, système de commande et de signalisation à distance ;
- radiophare d'alignement de descente UHF, dispositif de contrôle correspondant, système de commande et de signalisation à distance ;
- radio-bornes VHF, dispositifs de contrôle correspondants, système de commande et de signalisation à distance, ou un dispositif UHF de mesure de distance (DME) convenablement implanté, avec les éléments associés du dispositif de contrôle et de l'équipement de commande et de signalisation à distance.

Mise en service : la première mise en exploitation après une installation initiale ou une évolution du système.

Prestataire de services de navigation aérienne : entité fournissant, pour la circulation aérienne générale, le service de navigation associé au système ILS.

Vérification : confirmation, par des preuves tangibles, que les exigences spécifiées ont été satisfaites.

2. Exigences vis-à-vis du prestataire de services de navigation aérienne

Pour accomplir les tâches se rapportant à la vérification des exigences en matière d'interopérabilité et de performance et au suivi du système visées aux paragraphes 3 et 4, le prestataire de services de navigation aérienne doit pouvoir démontrer qu'il remplit les conditions énumérées en appendice IV.

3. Exigences en matière d'interopérabilité et de performance

Le prestataire de services de navigation aérienne doit vérifier la conformité du système installé sur site aux exigences en matière d'interopérabilité et de performance définies en appendice I et s'assurer du maintien de cette conformité durant tout le cycle de vie du système installé sur site.

4. Exigences en matière de procédures de mise en service et de suivi du système installé sur site

4.1. Le prestataire de services de navigation aérienne doit établir les procédures de mise en service et de suivi à appliquer au système ILS.

Ces procédures couvrent tout le cycle de vie du système. Elles traitent :

- des opérations de réglage et de contrôle au sol et en vol en vue de la mise en service du système ;
- des actions préventives périodiques sur le système installé sur site ;
- des actions correctives sur le système installé sur site ;

- des opérations de contrôle au sol et en vol périodiques du système installé sur site ;
- des conditions et des procédures de mise « hors service » du système.

4.2. Le prestataire de services de navigation aérienne doit démontrer à l'autorité nationale de surveillance que les procédures établies conformément au paragraphe 4.1 permettent de maintenir la conformité aux exigences en matière d'interopérabilité et de performance définies en appendice I.

5. Exigences en matière de sécurité

5.1. Le prestataire de services de navigation aérienne doit réaliser une étude de sécurité visant à identifier les dangers, évaluer et atténuer les risques relatifs à la fourniture du service de navigation aérienne associé au système ILS.

5.2. Toute étude de sécurité réalisée conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 2096/2005 du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne permet de répondre à l'exigence du paragraphe 5.1.

6. Restrictions particulières

La mise en service d'un système ILS peut être assortie de restrictions particulières d'utilisation. Celles-ci doivent être approuvées par l'autorité nationale de surveillance.

7. Aptitude à l'emploi des composants d'un système ILS

7.1. Pour tout composant d'un système ILS qu'il fournit après la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, le fabricant ou son mandataire doit garantir et déclarer l'aptitude à l'emploi de ce composant vis-à-vis des exigences en matière d'interopérabilité et de performance définies en appendice I et des éventuelles règles de mise en œuvre applicables à ces composants.

7.2. Cette déclaration d'aptitude à l'emploi est établie par le fabricant de l'équipement ou son mandataire et fournie au prestataire de services de navigation aérienne.

Le contenu de cette déclaration est précisé en appendice II.

7.3. Excepté pour l'installation d'un système ILS à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Saint-Pierre-et-Miquelon, cette déclaration d'aptitude à l'emploi doit être établie par le fabricant, ou son mandataire établi dans la Communauté européenne, en tant que déclaration CE d'aptitude à l'emploi, conformément au règlement (CE) n° 552/2004 du 10 mars 2004.

8. Vérification du système installé sur site

8.1. Le prestataire de services de navigation aérienne établit :

- une déclaration de vérification de conformité du système ;
- un dossier technique.

Le contenu de cette déclaration et celui de ce dossier technique sont précisés au paragraphe III-1 de l'appendice III.

8.2. Excepté pour l'installation d'un système ILS à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Saint-Pierre-et-Miquelon, cette déclaration de vérification est établie en tant que déclaration CE de vérification, conformément au règlement (CE) n° 552/2004 du 10 mars 2004.

8.3. Les éléments définis au paragraphe III-2 de l'appendice III sont présentés par le prestataire de services de navigation aérienne dans un dossier technique complémentaire.

8.4. Le prestataire de services de navigation aérienne soumet à l'autorité nationale de surveillance :

- la déclaration de vérification de conformité du système et le dossier technique accompagnant cette déclaration, établis conformément aux paragraphes 8.1 et 8.2 ;
- le dossier technique complémentaire, établi conformément au paragraphe 8.3.

L'autorité nationale de surveillance peut exiger tout complément d'information jugé nécessaire.

Tous ces éléments doivent être conservés par le prestataire de services de navigation aérienne pendant toute la durée de vie du système.

9. Mise en service

La mise en service d'un système ILS ne peut intervenir que :

- lorsque toutes les conditions définies aux paragraphes 2 à 8 ont été remplies ;
- lorsque les exigences liées à l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes ont été vérifiées par ailleurs ;

- le cas échéant, lorsque l'autorité nationale de surveillance a accepté le changement associé à la mise en service, conformément aux procédures applicables pour tout changement lié à la sécurité des services de la gestion du trafic aérien.

APPENDICE I

Exigences en matière d'interopérabilité et de performance pour un système ILS

Les exigences en matière d'interopérabilité et de performance auxquelles doit se conformer un système ILS sont l'ensemble des exigences contenues dans le document suivant :

OACI, Annexe 10. – Télécommunications aéronautiques, volume I: Aides radio à la navigation, section 3.1. Spécifications du système ILS, 6^e édition, juillet 2006, y compris tous les amendements jusqu'au n° 82.

APPENDICE II

Aptitude à l'emploi des composants d'un système ILS

Contenu de la déclaration d'aptitude à l'emploi des composants d'un système ILS

La déclaration d'aptitude à l'emploi ainsi que les documents d'accompagnement doivent être datés et signés. La déclaration doit contenir les éléments suivants :

- le nom et l'adresse du fabricant ou de son mandataire (indiquer la dénomination sociale et l'adresse complète) ;
- une description du ou des composants ;
- les références aux exigences en matière d'interopérabilité et de performance définies en appendice I ;
- une description de la procédure utilisée pour déclarer l'aptitude à l'emploi ;
- toutes les dispositions pertinentes auxquelles satisfait le composant, et notamment les conditions de son utilisation ;
- l'identification du signataire habilité à prendre des engagements au nom du fabricant ou de son mandataire.

APPENDICE III

Vérification du système installé sur site

III-1. Contenu de la déclaration de vérification de conformité du système et du dossier technique :

Déclaration de vérification de conformité du système

La déclaration de vérification de conformité du système ainsi que les documents d'accompagnement doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit contenir les éléments suivants :

- le nom et l'adresse du prestataire de services de navigation aérienne (indiquer la dénomination sociale et l'adresse complète) ;
- une description succincte du système ;
- les références aux exigences définies aux paragraphes 3, 4 et 5 ;
- une description de la procédure utilisée pour déclarer la conformité du système ;
- les références des documents contenus dans le dossier technique ;
- 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 ;
- dans le cas d'une déclaration provisoire : la durée de validité de la déclaration ;
- l'identification du signataire.

Dossier technique

Le dossier technique accompagnant la déclaration de vérification doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du système, notamment les conditions et les limites d'emploi.

Le dossier doit comporter au moins les documents suivants :

- l'indication des parties des spécifications techniques utilisées pour le marché d'acquisition ;

- la liste des composants du système ;
- le cas échéant, la déclaration d'aptitude à l'emploi qui doit accompagner chaque composant ;
- les rapports des vérifications qui ont été réalisées en vue d'assurer le respect des exigences réglementaires conformément au paragraphe 3 ;
- la référence aux procédures de réglages, d'actions préventives et correctives et de contrôles au sol et en vol utilisées conformément au paragraphe 4 ;
- la référence à l'étude de sécurité conformément au paragraphe 5.

III-2. Contenu du dossier technique complémentaire :

Dossier technique complémentaire

Le prestataire de services de navigation aérienne doit fournir une description des paramètres systèmes suivants, provenant des exigences liées à l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, exigences devant être vérifiées par ailleurs :

- le code de classification du système ILS qui comporte les trois digits suivants :
 - digit n° 1 : niveau de performance du signal dans l'espace ;
 - digit n° 2 : limite de guidage ;
 - digit n° 3 : niveau de sécurité ;
- le calage du radiophare d'alignement de descente ;
- 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 :
 - un monitor lointain surveillant en permanence la position de l'alignement de piste ;
 - un système de contrôle possédant un test d'intégrité intégré qui permet de s'assurer qu'aucun canal n'est en panne cachée ;
- les caractéristiques et la matérialisation des aires critiques mises en place ;
- le cas échéant, les caractéristiques et la matérialisation des aires sensibles mises en place ;
- le plan de servitudes radioélectriques ;
- les coordonnées WGS84 des repères de piste et des installations liées au système ILS ainsi que leur hauteur dans le référentiel local.

APPENDICE IV

Conditions visées au paragraphe 2 relatives au prestataire de services de navigation aérienne

1. Le prestataire de services de navigation aérienne met en œuvre, au sein de son organisation, des méthodes en matière de rapports qui garantissent et démontrent l'impartialité et l'indépendance de jugement dans les activités de vérification et de contrôle.

2. Le prestataire de services de navigation aérienne 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.

3. Le prestataire de services de navigation aérienne veille à ce que le personnel chargé des vérifications et des contrôles ait un accès aux équipements qui permette de les effectuer correctement.

4. Le prestataire de services de navigation aérienne veille à ce que le personnel chargé des vérifications et des contrôles jouisse d'une formation technique et professionnelle adéquate, ait une connaissance satisfaisante des exigences des vérifications et des 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.

5. Le prestataire de services de navigation aérienne veille à ce que le personnel chargé des vérifications et des contrôles puisse exécuter celles-ci en toute impartialité. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre des vérifications ou des contrôles qu'il effectue ni de leurs résultats.