



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 28 : Sécurité aérienne et politique de navigation aérienne

APPLICATION DU CADRE DES BLOCS CONSTITUTIFS DE BASE (BBB) POUR LA GESTION DE L'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

[Note présentée par 54 États contractants², membres de
la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'édition proposée du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) présente le cadre des blocs constitutifs de base (BBB) qui définit les fondements d'un système de navigation aérienne robuste en définissant les services essentiels qui seront fournis à l'aviation civile internationale, tandis que la même édition, cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), décrit les améliorations opérationnelles qui peuvent être apportées de manière évolutive lorsque les services essentiels définis comme BBB auront été rendus.

La qualité des données est à la base de tout service de référence dans la gestion de l'information aéronautique et, en raison du besoin mondial d'échange de données et d'informations aéronautiques, la localisation des normes pour les services à fournir en tant qu'objectifs régionaux ou nationaux dans le cadre blocs constitutifs de base dans la fourniture des données et informations aéronautiques peut avoir un impact négatif sur le système mondial lorsqu'il est question de qualité des données. Les nouvelles prépositions de structure multicouches du GANP pour s'assurer qu'aucun État ou partie prenante n'est laissé pour compte.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à demander à l'OACI d'inclure la fourniture de données et d'informations aéronautiques de qualité dans le cadre de BBB ;
- b) à demander à l'OACI d'élaborer des dispositions relatives à l'harmonisation des modèles d'échange d'informations aéronautiques (AIXM) et à leurs évolutions pour guider la mise en œuvre des améliorations opérationnelles identifiées pour le domaine de Gestion de l'information aéronautique (AIM) dans le cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- c) à demander à l'OACI de continuer à soutenir la création et la mise en œuvre de bases de données régionales centralisées dans le cadre du concept AFI-CAD.

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Sécurité
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Annexe 15 — <i>Services d'information aéronautique</i> Doc 10066, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion de l'information aéronautique</i> (PANS-AIM) Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> Doc 8126, <i>Manuel des services d'information aéronautique</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La sixième édition du GANP propose une structure à plusieurs niveaux pour mieux communiquer avec les responsables techniques et de haut niveau et ne laisser aucun État ou partie prenante sur le bord. La structure à quatre niveaux se compose du niveau stratégique global (niveau 1), du niveau technique global (niveau 2), du niveau régional (niveau 3) et du niveau national (niveau 4). Le niveau mondial est structuré de manière à aider les gestionnaires techniques à planifier la mise en œuvre des services de navigation aérienne de base et les nouvelles améliorations opérationnelles d'une manière rentable.

1.2 Le niveau technique mondial comprend le cadre BBB qui définit les fondements d'un système de navigation aérienne robuste en définissant les services essentiels de navigation aérienne qui seront fournis pour l'aviation civile internationale ; et le cadre de l'ASBU pour une mise en œuvre évolutive, un cadre de performance associé (CP) qui comprend un catalogue des objectifs de performance et une liste des principaux indicateurs de performance ; et une méthode fondée sur les performances de planification des améliorations opérationnelles en navigation aérienne, comprenant un catalogue des indicateurs et objectifs de performance.

1.3 Le cadre (BBB) est considéré comme un cadre indépendant et non comme un bloc du cadre de mise à jour par blocs du système de l'aviation (ASBU) puisqu'ils représentent la base minimale plutôt que des étapes évolutives.

1.4 La fourniture de données et d'informations aéronautiques de qualité garantie est placée dans le cadre de l'ASBU et est donc considérée comme une amélioration opérationnelle à réaliser une fois que les services de base sont fournis. (Réf. DAIM-B1/1 Fourniture de données et d'informations aéronautiques de qualité assurée).

2. DISCUSSION

2.1 Le champ d'application du Système d'information aéronautique (AIS) traditionnel a considérablement changé avec la seizième édition de l'annexe 15 — *Services d'information aéronautique* et les nouvelles *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion de l'information aéronautique* (PANS-AIM, Doc 10066) qui introduisent la numérisation des informations par la définition de divers ensembles de données [publication d'information aéronautique (AIP)], terrain, obstacles, cartographie des aérodromes et données de vol aux instruments) ainsi que l'introduction des exigences du catalogue des données aéronautiques.

2.2 Le processus de numérisation nécessite également une standardisation du partage de l'information au niveau national, régional et mondial. Dans un environnement hautement automatisé tel que la gestion du trafic aérien (ATM), la qualité et l'exactitude des données doivent également être assurées et garanties tout au long de la chaîne de données en raison du grand nombre d'auteurs de données et d'utilisateurs finaux dans la chaîne de valeur.

2.3 Le passage de l'AIS à l'AIM est axé sur la qualité des données, l'accent étant mis sur les systèmes de gestion de la qualité (SMQ) et sur l'échange de ces informations numériques au moyen de modèles d'échange normalisés tels que le modèle d'échange d'informations aéronautiques (AIXM) via la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) qui met en avant la nature globale de la gestion des informations aéronautiques comme un service.

3. CONCLUSION

3.1 La qualité est à la base de tout service de référence dans la gestion de l'information aéronautique et, en raison du besoin mondial d'échange de données et d'informations aéronautiques, la localisation des normes de services à fournir comme objectifs régionaux ou nationaux peut avoir un impact négatif sur le système mondial en matière de qualité des données.

3.2 L'absence d'intégration de la fourniture de données aéronautiques de qualité dans le cadre de BBB devrait être considérée comme un compromis entre la réalisation de la conformité (considéré comme répondant aux exigences minimales d'un système de navigation aérienne performant) et la priorité accordée à la sécurité. En outre, les régions où les niveaux de mise en œuvre de la transition de l'AIS à l'AIM sont faibles peuvent se montrer complaisantes à l'égard de la fourniture de données et d'informations aéronautiques de qualité et, en fin de compte, nier la réalisation de l'objectif clé du GANP, à savoir ne laisser aucun État ou partie prenantes derrière soi.