



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

IMPORTANCE DU SYSTÈME DE MESSAGERIE ATS (AMHS) POUR LES COMMUNICATIONS DE DONNÉES SOL-SOL ET AIR-SOL : L'EXPÉRIENCE DU VENEZUELA

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note fait état des progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'interconnexion des centres AMHS de la région CAR/SAM en vue de l'utilisation et de l'échange de différentes communications de données sol-sol et air-sol pour le contrôle de la circulation aérienne et les services d'information aéronautique en aviation. Étant donné qu'il s'agit de la plateforme du réseau de télécommunications aéronautiques et des communications, de la navigation et de la surveillance (ATN/CNS) utilisée pour ce service, il est urgent de renforcer l'interconnexion avec le reste des États contractants et particulièrement avec les principaux centres du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA)/AMHS.

Compte tenu de l'importance primordiale du système pour la région SAM, la treizième réunion du Comité de coordination (RCC/13) de la Déclaration de Bogota a fait de sa mise en œuvre une priorité pour les services de navigation aérienne.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à noter les informations contenues dans la présente note de travail ;
- à évaluer l'importance des systèmes AMHS relativement à l'utilisation de tous les systèmes de communications de données sol-sol et air-sol (communications de données entre installations ATS [AIDC], liaison numérique VHF [VDL], communications contrôleur-pilote par liaison de données [CPDLC], NOTAM, plan de vol déposé [FPL]) ;
- à fixer des échéances en vue de la poursuite de la mise en œuvre des interconnexions entre les agents de transfert de message (ATM) des systèmes AMHS des États, conformément aux annuaires d'acheminement, afin d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques *Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.*

Incidences financières :

Sans objet.

¹ Version espagnole fournie par le Venezuela (République bolivarienne du).

<i>Références :</i>	<p>Vingt-troisième atelier/réunion du groupe de mise en œuvre du Bureau régional Amérique du Sud (SAM/IG/23) – Projet régional RLA/06/901 [Lima (Pérou), 20 – 24 mai 2019]</p> <p>Vingtième atelier/réunion du groupe de mise en œuvre du Bureau régional Amérique du Sud (SAM/IG/20) [Lima (Pérou), 16 – 20 octobre 2017]</p> <p>Rapport final de la onzième réunion de coordination du projet RLA/06/901 [Lima (Pérou), 5 octobre 2017]</p> <p><i>Indicateurs d'emplacement</i> (Doc 7910) / Annuaire d'acheminement RSFTA de la région SAM, liste n° 6</p> <p>Treizième réunion des autorités de l'aviation civile de la région SAM (RAAC/13) [Bogota (Colombie), 4 – 6 décembre 2013]</p> <p><i>Plan de navigation aérienne — Régions Caraïbes et Amérique du Sud</i> (Doc 8733), Volume II, Tableau CNS II-1</p> <p>Projet RLA/06/901(RLA/98/003), Recommandations du Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre (GREPECAS)</p> <p><i>Manuel des dispositions techniques applicables au réseau de télécommunications aéronautiques (ATN)</i> (Doc 9705-AN/956).</p>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 En décembre 2016, la République bolivarienne du Venezuela a acheté à l'entreprise COMSOFT-Allemagne un nouveau système AMHS/RSFTA pour sa messagerie AMHS et l'a installé en septembre 2017 afin de remplacer l'ancien système et de relier le pays avec les agents de transfert de message (ATM) connexes (Aruba, Brésil, Colombie, Curaçao, Équateur, Espagne, États-Unis, Guyana, Pérou, Suriname, Trinité-et-Tobago) dans le but de recevoir et de transmettre des messages aéronautiques (plans de vol, NOTAM et MET).

1.2 Ce nouveau système AMHS/RSFTA dispose de 11 connexions internationales, et depuis sa mise en œuvre, les connexions AMHS (protocole P1) avec les États suivants ont connu des avancées considérables :

- a) connexion concluante avec le Pérou depuis novembre 2017 ;
- b) connexion établie avec la Colombie depuis novembre 2017 ;
- c) connexion concluante avec le Brésil en février 2018 ;
- d) connexion concluante avec l'Équateur en septembre 2018 ;
- e) connexion en P1 avec Paramaribo concluante depuis mars 2019.

2. ANALYSE

2.1 Au cours de l'année, le Venezuela s'est attaché à poursuivre l'important travail qui consiste à assurer l'interconnexion des États et, parallèlement, à unifier les interconnexions avec les autres systèmes qui doivent être intégrées à un AMHS, au niveau national ou international.

2.2 Les connexions en protocole P1 sont essentielles à l'échange de communications de données sol-sol et air-sol en vue de la mise en œuvre des AIDC, tout comme l'échange de plans de vol et les consultations des différentes bases d'informations aéronautiques par les utilisateurs sont cruciales pour assurer la sécurité. Ces connexions sont devenues prioritaires aux fins de la mise en œuvre de la navigation aérienne, conformément à la Déclaration de Bogota et au tableau CNS II-1 du Volume II du *Plan de navigation aérienne — Régions Caraïbes et Amérique du Sud* (Doc 8733, eANP).

2.3 Le Venezuela se doit par conséquent d'assumer le rôle de centre principal du réseau RSFTA dans la région SAM, comme il est indiqué dans le Plan mondial de navigation aérienne, conformément à la liste n° 6 de l'annuaire d'acheminement du Doc 7910 de l'OACI.

2.4 Parmi les objectifs atteints au cours de ce premier semestre, citons les suivants :

- a) essais concluants d'échange de messages conduits avec le Guyana. La transmission et la réception fonctionnelles de messages en P1/AMHS devraient être lancées en septembre 2019 ;
- b) coordination en cours avec la Trinité-et-Tobago pour démarrer les essais en P1/AMHS ;
- c) échange d'informations AIDC ;
- d) échange d'informations entre bases de données OPMET ;
- e) réactivation du circuit numérique et de la connexion en P1 avec Madrid (Espagne) ;
- f) début d'une coordination avec la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis afin de lancer des essais sur les interconnexions AMHS en P1, une fois que le Pérou aura achevé ses propres essais avec la FAA.

2.5 Conformément à ce qui précède, 45 % de nos connexions (5 circuits sur 11) passent par le système AMHS en P1. Nous estimons que d'ici à la fin de cette année, ce chiffre sera passé à 85 % (9 circuits sur 11).

2.6 Nous envisageons de mener des essais d'échange d'informations aéronautiques (MET, AIDC, etc.) avec d'autres États.

3. CONCLUSION

3.1 Nous aimerions mettre en avant l'importance de l'appui apporté par le Bureau régional qui a assuré une coordination continue avec les États concernés pour activer sans délai des interconnexions AMHS avec le Venezuela, en vue d'atteindre les objectifs fixés et les cibles de sécurité.