



**Vingt-et-unième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre (APIRG 21)
(Nairobi, Kenya, 9-11 octobre 2017)**

**Point 5 de l'ordre du jour : Carences de Navigation Aérienne dans la Région AFI
Initiative de l'Industrie et Autres Problèmes relatifs à la Navigation Aérienne**

**Mise en œuvre PBCS & Opérationnalisation de l'Agence Centrale pour la Supervision et la
Notification des anomalies des Services de Liaison de Données (DL/CMRA) de la Région AFI**

(Note présentée par l'Association Internationale des Transporteurs Aériens - IATA)

RESUME	
<p>La présente note traite des préoccupations régionales identifiées par l'IATA relative à la mise en œuvre du concept de PBCS et à l'opérationnalisation de l'Agence centrale de supervision et de notification des services de liaison de données de la région AFI. L'IATA recommande la mise en œuvre d'actions préalables par les États/Fournisseurs des Services de la Navigation Aérienne (ANSPs) ainsi que l'élaboration d'un plan d'action régional basé sur l'analyse des lacunes sur la réglementation liée au concept PBCS et la nécessité, le cas échéant, de la législation des États, en étroite coordination avec les utilisateurs des espaces aériens.</p>	
<p>REFERENCE(S):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Annexe 10 Volume II – Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne. ▪ Annexe 10 Volume III – Systèmes de Télécommunication ▪ Annexe 11 Service de la Circulation Aérienne ▪ Doc 4444 Gestion du Trafic Aérien ▪ Doc 9694 Manuel des Applications de Liaison de Données destinées aux Services de La Circulation Aérienne ▪ Doc 10037 Document Opérationnel Mondial de Liaison de Données ▪ Doc 9869 Manuel de Communication et de Surveillance fondées sur les Performances 	
<p>Objectives Stratégiques connexes de l'OACI</p>	<p>Cette note de travail est en rapport avec les objectives stratégiques suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sécurité: Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale. ▪ Capacité et efficacité de la navigation aérienne: Accroître la capacité et améliorer l'efficacité du système mondial d'aviation civile.

1. INTRODUCTION

1.1 APIRG 20 (conclusion 20/24) avait créé une équipe-projet (composée de Cap-Vert en tant que chef d'équipe, Ghana, ASECNA, Afrique du Sud, AFRAA et l'IATA) pour la mise en place d'une agence centrale de supervision et de notification des services de liaison de donnée (DL / CMRA).

1.2 L'équipe-projet AFI DL/CMRA avait finalisé le projet de termes de référence et envoyé au Secrétariat de l'OACI pour diffusion aux Administrations/Organisation pour commentaires finaux avant leur soumission à l'APCC et les résultats devraient ensuite être soumis à APIRG/21.

1.3 En mars 2016, l'OACI a adopté l'amendement 7 (c'est-à-dire les amendements 7-A et 7-B), à la quinzième édition des Procédures pour les services de navigation aérienne - Gestion du trafic aérien (PANS-ATM), pour application en novembre 2016.

1.4 Le concept PBCS s'applique actuellement aux services CPDLC, ADS-C, HF et SATCOM. Le PANS-ATM de l'OACI requiert l'application du concept PBCS avec CPDLC RCP et ADS-C RSP pour supporter certaines normes de séparation océanique.

1.5 Pour la supervision de la sécurité applicable aux usagers, tout État devrait s'assurer que les compagnies aériennes satisfont aux conditions d'éligibilité pour les opérations PBCS qui ont été prescrites. Les compagnies aériennes doivent obtenir des approbations opérationnelles de l'Etat avant de mener des opérations PBCS.

1.6 Le 29 mars 2018 a été fixé comme date butoir pour que l'application du concept PBCS devienne effective dans les régions Nord Atlantique (NAT) et Asie Pacifique (APAC).

2. DISCUSSION

2.1 Lors de la dernière réunion SAT qui s'est tenue à Paris du 5 au 9 juin, les États de la région AFI impliqués dans le groupe de travail EUR/SAM Corridor se sont convenus d'aller vers l'application d'une séparation longitudinale réduite de 5 minutes conformément à la 16ème édition du PANS-ATM Doc 4444 relative aux exigences PBCS pour la fourniture des services de la circulation aérienne. Un nouveau concept d'espace aérien sur la séparation basée sur le temps a été adopté pour remplacer le précédent concept d'espace aérien du corridor EUR/SAM.

2.2 NAT SPG53 a discuté du futur mandat NAT pour les opérations PBCS par les usagers opérant dans la région NAT d'ici le 29 mars 2018 en rapport avec la préparation de la mise en application du concept PBCS, en particulier la disponibilité des règlements au niveau des États pour l'approbation des compagnies aériennes à effectuer des opérations PBCS et l'absence de déclarations de conformité appropriées (SoC) des fabricants pour certains types d'aéronefs.

2.3 Compte tenu du prochain mandat PBCS dans la région NAT, du problème d'approbation opérationnelle PBCS des compagnies aériennes africaines par leur Etat d'immatriculation et qui opèrent en Europe et en Amérique, les États de la région AFI sont encouragés à commencer à développer le processus d'approbation opérationnelle PBCS pour les avions enregistrés respectivement sur leur territoire et qui opèrent dans la région NAT. Cela devrait se faire dans le même contexte de la mise en œuvre PBCS prévue dans la région NAT.

2.4 En ce qui concerne la mise en œuvre du concept PBCS dans la Région AFI, la réunion est invitée à étudier la possibilité de le retarder afin de faciliter l'établissement des bases requises avant de progresser vers la mise en œuvre effective. Les États AFI et les fournisseurs des services de la Navigation Aérienne (ANSPs) devraient en premier lieu, développer le concept d'espace aérien pour leur espace aérien spécifique pour voir si le concept PBCS peut être utile. Le cas échéant, développez un plan de travail et essayez d'établir un calendrier approprié avant de s'engager à toute date de mise en œuvre du concept PBCS. Il y a des problèmes particuliers, qui nécessitent une résolution avant toute mise en œuvre du concept PBCS:

- 2.4.1 Préparation et la capacité des Etats à émettre des approbations opérationnelles PBCS ;
- 2.4.2 Révision des procédures complémentaires régionales (doc. 7030) ;
- 2.4.3 Promulgation du concept opérationnel PBCS par les fournisseurs des services de la navigation aérienne, y compris l'utilisation des normes de séparation basée sur le concept PBCS ;
- 2.4.4 Capacité des systèmes techniques des fournisseurs de service de la navigation aérienne à supporter, traiter, transférer et utiliser les codes PBCS dans le plan de vol ;
- 2.4.5 Préparation des organismes de réglementation des États à conduire les opérations de supervision de la sécurité des applications PBCS par les fournisseurs des services de la navigation aérienne ;
- 2.4.6 Établissement des programmes locaux de surveillance des opérations PBCS et l'opérationnalisation du programme régional AFI DL/CMRA

2.5 Les États de la Région AFI sont encouragés à lancer une analyse des lacunes pour la préparation et la mise en œuvre du concept PBCS et à élaborer leur plan d'action individuel pour combler les lacunes conformément à la version la plus récente du Manuel PBCS de l'OACI. L'analyse des lacunes devrait inclure les problèmes de mise en œuvre suivants:

- 2.5.1 Cadre réglementaire du concept PBCS des États,
- 2.5.2 Approbation Opérationnelle des Opérateurs,
- 2.5.3 Capacités des systèmes ATC à traiter les codes RCP/RSP dans les plans de vol,
- 2.5.4 Formation des équipages et autres personnels appropriés (agents d'opérations aériennes/répartiteurs),
- 2.5.5 Mise en œuvre des programmes de supervision local et régional; ainsi que d'autres éléments pertinent à identifier.

2.6 En outre, pour atteindre un niveau élevé de performance opérationnelle dans toute la région, les États AFI sont invités à trouver des mesures visant à établir des moyens locaux de collecte et de partage de données dans un format normalisé défini/convenu dans les termes de référence du programme de supervision régional (AFI CMRA DL). Les tâches du centre régional AFI DL/CMRA peuvent comprendre entre autre, mais sans s'y limiter à:

- 2.6.1 assurer un soutien centralisé pour répondre aux besoins spécifiques, local, régional et mondial;
- 2.6.2 valider des données soumises avant leur importation dans la base de données centralisée et sécurisée;
- 2.6.3 maintenir les données, telles que celles relatives aux ANSPs, CSP, types d'avion et exploitants d'aéronefs;
- 2.6.4 gérer les ressources et les contrats, le recouvrement des coûts et l'accès sécurisé aux services et à l'information;
- 2.6.5 aider les ANSPs participants à effectuer les analyses et la notification des anomalies constatés dans l'exploitation au niveau régional ;
- 2.6.6 coordonner avec d'autres programmes régionaux de supervision, tels ceux établis pour superviser les opérations RVSM (par exemple ARMA et SATMA);
- 2.6.7 fournir des moyens pour recevoir, suivre, gérer des rapports de dysfonctionnement (par exemple, en utilisant un service Web);
- 2.6.8 fournir un diagnostic du problème identifié et recommander des solutions; et
- 2.6.9 notifier les parties concernées lorsque la performance opérationnelle n'est pas conforme aux spécifications RCP/RSP.

2.7 Au regard des informations présentées ci-dessus, l'IATA propose les recommandations suivantes:

- 2.7.1 Les États de la Région AFI sont invités à commencer le développement des capacités internes pour la gestion des procédures d'approbation opérationnelle PBCS des compagnies aériennes. Par conséquent, les États doivent mener une analyse des lacunes sur la réglementation liée au PBCS et si nécessaire, le cas échéant, la législation des États ;
- 2.7.2 L'OACI devrait établir une feuille de route relative aux activités PBCS en faveur des autorités d'aviation civile auxquelles les compagnies aériennes pourront participer ;
- 2.7.3 Les États de la Région AFI ainsi que les fournisseurs des services de la navigation aérienne sont invités à trouver des mesures pour la mise en place, au niveau local des programmes de supervision qui se chargeront d'effectuer l'analyse des performances des services et de prendre les mesures correctives nécessaires;
- 2.7.4 APIRG/21 est invitée à valider les termes de référence pour l'agence centrale de supervision et de notification des anomalies des services de liaison de données de la région AFI, développés par l'équipe-projet AFI DL/CMRA comme décrit à l'Annexe A de cette présente note de travail et à adresser les mesures d'opérationnalisation du programme régional de supervision des services de liaison de données (AFI DL/CMRA) ;
- 2.7.5 Les États de la Région AFI/les fournisseurs des services de la navigation aérienne sont invités à développer le concept d'espace aérien pour leur propre espace aérien spécifique pour voir si la mise en œuvre du concept PBCS peut leur être utile. Le cas échéant, ils devraient élaborer un plan de travail et essayer d'établir un calendrier approprié avant de s'engager à toute date de mise en œuvre opérationnelle du concept PBCS ;

- 2.7.6 Les États de la Région AFI ainsi que les fournisseurs des services de la navigation aérienne sont invités à conduire une analyse des lacunes pour la préparation à la mise en œuvre du concept PBCS et à élaborer leur Plan d'action national. En plus, une conclusion APIRG, pour une lettre rédigée par l'OACI, adressée aux Etats et leur recommandant de conduire ces activités;
- 2.7.7 Les bureaux régionaux de l'OACI sont invités à accompagner les États/ fournisseurs des services de la navigation aérienne dans la réalisation de ces activités PBCS et de superviser les progrès réalisés relatifs aux actions soulignés dans les paragraphes 2.7.1 à 2.7.4.

3. ACTION

- 3.1 La réunion est invitée à prendre:
- 3.1.1 note des informations fournies ci-dessus; et
- 3.1.2 à considérer les recommandations de l'IATA mentionnées au paragraphe 2.7 de ce document de travail comme une approche pragmatique pour la mise en œuvre future dans la région AFI du concept PBCS basé sur les minima de séparation.

-FIN-