



ICAO

**Vingt-Deuxième Réunion du Groupe Régional AFI de Planification et de Mise en Œuvre
(APIRG/22)
(Accra, Ghana, 29 Juillet – 2 août 2019)**

Point 2.4 de l'ordre du jour

ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE DE L'ASBU

(Note présentée par CANSO Africa)

SOMMAIRE	
<p>Conformément aux recommandations de l'OACI, la CANSO s'est engagée à faire progresser la mise en œuvre de l'ASBU en s'attaquant aux problèmes régionaux et en trouvant des solutions viables.</p> <p>Cette note de travail présente les actions que les États / ANSP, dans le cadre de la CANSO, ont accepté de mettre en œuvre le modèle ASBU afin de minimiser l'impact sur l'environnement et d'améliorer la sécurité et l'efficacité dans l'environnement de gestion du trafic aérien. Elle aborde également les avantages pour les États / ANSP et la communauté ATM à travers des opérations transparentes.</p> <p>Suite à donner par la réunion :</p> <p>La réunion est invitée à:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Entériner la feuille de route l'ATFM AFI de Mombasa en tant que l'un des piliers du concept d'opérations homogènes. b) S'engager au calendrier de mise en œuvre de l'ATFM AFI de Mombasa. 	
<i>Objectifs stratégiques</i>	Sécurité, capacité et efficacité de la navigation aérienne et protection de l'environnement

1. INTRODUCTION

Les membres de la CANSO en Afrique ont identifié les ASBU et la PBN parmi leurs domaines prioritaires.

1.1 CANSO travaille avec l'OACI sur une initiative de mise en œuvre de l'ASBU depuis 2014, année de la mise en place d'un cadre initial de mise en œuvre. Bien que des progrès aient été accomplis depuis lors, l'exécution s'est avérée lente et constitue un défi pour les ANSP et une préoccupation majeure dans le contexte de l'augmentation du trafic aérien, tant au niveau national qu'international.

1.2 En 2014 et 2015, CANSO en partenariat avec l'OACI a organisé des ateliers sur la mise en œuvre de l'ASBU au Mozambique et à Nairobi respectivement. Dans ces deux ateliers, le concept de tour de contrôle de la circulation aérienne à distance (UAV), la gestion de la circulation aérienne (ATFM), la prise de décision en collaboration avec les aéroports (A-CDM), la formation sur les technologies des services de navigation aérienne et enfin sur l'étalonnage en vol.

1.3 Pour poursuivre son travail de mise en œuvre de l'ASBU, la CANSO a organisé, les 24 et 25 avril 2019, un autre atelier sur l'état de la mise en œuvre de l'ASBU en collaboration avec l'OACI à Entebbe. L'atelier a réuni 109 participants de neuf ANSP et de huit organisations du secteur. L'atelier a examiné l'état de la mise en œuvre de l'ASBU et les défis relatifs. Il a également permis aux ANSP de mieux comprendre les éléments du cadre de l'ASBU, d'aider les États participants à remplir les formulaires de compte rendu de navigation aérienne (ANRF) et d'aider les AAC et les ANSP à déterminer la voie à suivre pour la mise en œuvre des ASBU dans les plans nationaux.

1.4 Afin de soutenir davantage l'initiative ASBU de l'OACI, la CANSO a élaboré une brochure d'introduction à l'ASBU 101 afin de faciliter les initiatives de planification stratégique dans l'ATM. Cette brochure passe en revue les processus qui guideront la sélection et la mise en œuvre de l'ASBU par les décideurs, et fournit une compréhension de la vision, des objectifs et des défis de l'harmonisation du système aéronautique mondial ; elle clarifie également les objectifs de l'ASBU, les threads de capacité et le chemin minimal pour réaliser l'interopérabilité globale. Cela garantira l'interopérabilité mondiale et répondra aux exigences régionales de chaque ANSP.

2. ANALYSE

2.1 L'atelier arrive aux décisions et recommandations suivantes :

Décision 1:

L'absence des plans de vol a été identifiée comme un problème de sécurité majeur dans la région ;

Recommandation 1:

- a) Les États AFI devraient mettre en place des mesures pour résoudre le problème d'absence des plans de vol;
- b) toutes les données relatives aux absences de plans de vol devraient être recueillies et partagées avec l'OACI;
- c) CANSO à soutenir l'OACI dans le cadre de l'initiative en cours visant à remédier aux absences de plans de vol dans le sous-groupe APIRG-IIM;
- d) l'OACI devrait envisager d'affecter davantage de ressources pour aider les États à résoudre les problèmes liés aux absences de plans de vol
- e) Les États devraient vérifier les adresses collectives au sein de leur service AIM afin de garantir l'utilisation des bons destinataires;

Décision 2:

L'interopérabilité des systèmes ATM est essentielle à la mise en œuvre sécurisée des modules ASBU;

Recommandation 2:

- a) Les États devraient obliger les fournisseurs à intégrer les nouveaux systèmes CNS / ATM aux systèmes existants.
- b) Les États devraient collaborer étroitement avec les autres États et les fabricants pour assurer l'intégration des nouveaux systèmes CNS / ATM aux systèmes existants dans la région.;

Décision 3:

En 2018, lors de la conférence annuelle de la CANSO Afrique, tenue à Mombasa (Kenya), les DGAC des États membres de la CANSO se sont engagés à mettre en œuvre l'ATFM et l'ACDM dans le cadre des domaines prioritaires. cet engagement est devenu la feuille de route de Mombasa;

Recommandation 3:

- a) Les États sont invités à mettre en œuvre l'ACDM et l'ATFM conformément à la feuille de route pour l'ATFM de Mombasa, 2018.

Décision 4:

L'importance d'avoir un point focal pour coordonner la mise en œuvre de l'ASBU dans l'État a été soulignée;

Recommandation 4:

- a) Les États doivent désigner un point focal - champion de l'ASBU, qui sera responsable de la coordination de la mise en œuvre de l'ASBU dans l'État et devrait disposer du niveau de connaissances et de l'autorité requis pour captiver un auditoire à tous les niveaux pour les informations requises.

Décision 5:

L'utilisation des UAS devient de plus en plus une menace pour la sécurité de l'aviation dans la région AFI, il est donc important que les États préparent l'intégration de ces systèmes dans l'environnement ATM.;

Recommandation 5:

- a) Les États devraient désigner des champions pour les RPAS afin qu'ils élaborent un concept d'opération de gestion du trafic des UAS (UTM) pour l'État..

Décision 6:

L'élaboration de la documentation pertinente s'avère importante pour une mise en œuvre coordonnée du Modules ASBU dans un état;

Recommandation 6:

- a) Les États devraient élaborer une documentation pertinente comprenant la feuille de route de l'ATM, le plan directeur de l'espace aérien national et la feuille de route des technologies habilitantes.

Décision 7:

L'examen des priorités de mise en œuvre du bloc 0 de l'ASBU est important pour les États et la région afin de planifier la voie à suivre ;

Recommandations 7:

- a) En mettant à profit les connaissances acquises lors de cet atelier, les États devraient revoir leurs priorités de mise en œuvre de l'ASBU et mettre à jour leurs plans en conséquence.

Décision 8:

La collaboration avec d'autres États non présents à l'atelier a été soulignée comme un élément nécessaire pour la réussite de la mise en œuvre du bloc 0 de l'ASBU dans la région AFI.;

Recommandation 8:

- a) CANSO devrait présenter les recommandations de cet atelier lors de la 6e réunion de la Semaine de l'aviation AFI qui se tiendra à Kampala, en Ouganda, du 13 au 17 mai 2019, ainsi que de tout autre forum de haut niveau organisé par l'OACI par la suite.

Décision 9:

D'autres importants modules ASBU qui contribuent aux opérations de sécurité de vol ont été mis en évidence lors de l'atelier;

Recommandation 9:

- a) Lors de la hiérarchisation des éléments ASBU à mettre en œuvre, les États devraient également s'efforcer d'encourager d'autres modules ASBU tels que SWIM (AIDC) qui renforcent la sécurité dans la distribution des plans de vol dans la région.

Décision 10:

L'absence des informations sur l'état de la mise en œuvre par les états de la région a été notés ;

Recommandation 10:

- a) Les États devraient remplir et mettre à jour périodiquement leurs formulaires ANR et les soumettre à l'OACI selon les besoins.

2.2 RECOMMANDATIONS DE L'ATELIER

2.1.1. Les États devraient obliger les fournisseurs à intégrer les nouveaux systèmes CNS / ATM aux systèmes existants.

2.1.2. Les États devraient collaborer étroitement avec les autres États et les fabricants pour garantir l'intégration des nouveaux systèmes CNS / ATM aux systèmes existants dans la région.;

2.1.3. Les États sont invités à mettre en œuvre l'ACDM, le MDP et l'ATFM conformément à la feuille de route pour l'ATFM de Mombasa, 2018.

2.1.4. Les États doivent désigner un point focal - champion de l'ASBU, qui sera responsable de la coordination de la mise en œuvre de l'ASBU dans l'État et devrait disposer du niveau de connaissances et de l'autorité requis pour captiver un auditoire à tous les niveaux pour les informations requises.

2.1.5. Les États devraient désigner des champions pour les RPAS afin qu'ils élaborent un concept d'opération de gestion du trafic des UAS (UTM) pour l'État.

2.1.6. Les États devraient élaborer une documentation pertinente comprenant la feuille de route de l'ATM, le plan directeur de l'espace aérien national et la feuille de route des technologies habilitantes.

2.1.7. En mettant à profit les connaissances acquises lors de cet atelier, les États devraient revoir leurs priorités de mise en œuvre de l'ASBU et mettre à jour leurs plans en conséquence.

2.1.8. Lors de la hiérarchisation des éléments ASBU à mettre en œuvre, les États devraient également se concentrer sur d'autres modules ASBU tels que SWIM (AIDC) qui prennent en charge la sécurité dans la distribution des plans de vol dans la région.

2.1.9. Les États doivent remplir et mettre à jour périodiquement leurs formulaires ANR et les soumettre à l'OACI selon les besoins.

2.1.10. La CANSO devrait présenter les recommandations de cet atelier lors de la 6e réunion de la Semaine de l'aviation AFI qui se tiendra à Kampala, en Ouganda, du 13 au 17 mai 2019, ainsi que lors de tout autre forum de haut niveau organisé par l'OACI.

3. SUITE A DONNER

La réunion est invitée à:

- a) Adopter les recommandations de l'atelier.