



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

GROUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE
VINGTIÈME RÉUNION (APIRG/20)

(Yamoussoukro, Côte d'Ivoire, 30 novembre - 2 décembre 2015)

Point 2 de l'ordre du jour : Cadre de performance pour la planification et la mise en oeuvre de la navigation aérienne dans la région AFI

2.5: Gestion de l'information aéronautique

CHANGEMENTS DE L'INFORMATION AÉRONAUTIQUE ET LEUR INCIDENCE SUR LES BESOINS DES USAGERS

(Note présentée par l'IATA)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La gestion de l'AIS est devenue un problème émergent de sécurité et particulièrement la publication tardive ou le report tardif de l'information aéronautique. La sécurité des vols est tributaire de la fourniture d'une information aéronautique exacte, fiable et à temps. C'est pourquoi le respect strict de la date du cycle AIRAC est devenu même plus critique pour la sécurité de l'exploitation des vols. Les dispositions de l'Annexe 15 de l'OACI doivent constituer la boussole pour les États et les prestataires des services de navigation aérienne pour la gestion des processus de l'information aéronautique, sinon cela pourrait entraîner de graves problèmes de sécurité des vols tant pour les exploitants des compagnies aériennes que pour les services de contrôle du trafic aérien.

Dans le cadre de son initiative de la sécurité tendant à "identifier et à s'attaquer aux problèmes de sécurité émergents", l'IATA a entrepris des actions/activités visant à apporter des améliorations à la qualité et à la fourniture à temps des services d'information aéronautique et ce, en collaboration avec des partenaires de l'industrie.

Le non-respect du cycle AIRAC, y compris la source tardive ou le report tardif ont pour conséquence des données inexactes ou incomplètes dans les bases de données de navigation à bord (NavDB). En outre, les usagers éprouvent d'autres problèmes importants que sont : le manque de cohérence et le caractère inadéquat des données dans les AIP, l'intégrité des données et des canaux de clarification non fiables et non réceptifs qui témoignent des défis auxquels la région AFI est confrontée pour mettre en œuvre la feuille de route pour la transition de l'AIS vers l'AIM.

La suite à donner par la 20ème réunion d'APIRG est indiquée au paragraphe 3.

RÉFÉRENCES:

- Annexe 15 de l'OACI, Chapitre 6
- OACI Doc 8126
- OACI Doc 9613 Manuel de la PBN
- RTCA DO-200A/EUROCAE ED-76
- Feuille de route de la transition de l'AIS vers l'AIM

Objectifs stratégiques

Cette note de travail correspond aux objectifs stratégiques de l'OACI A et B.

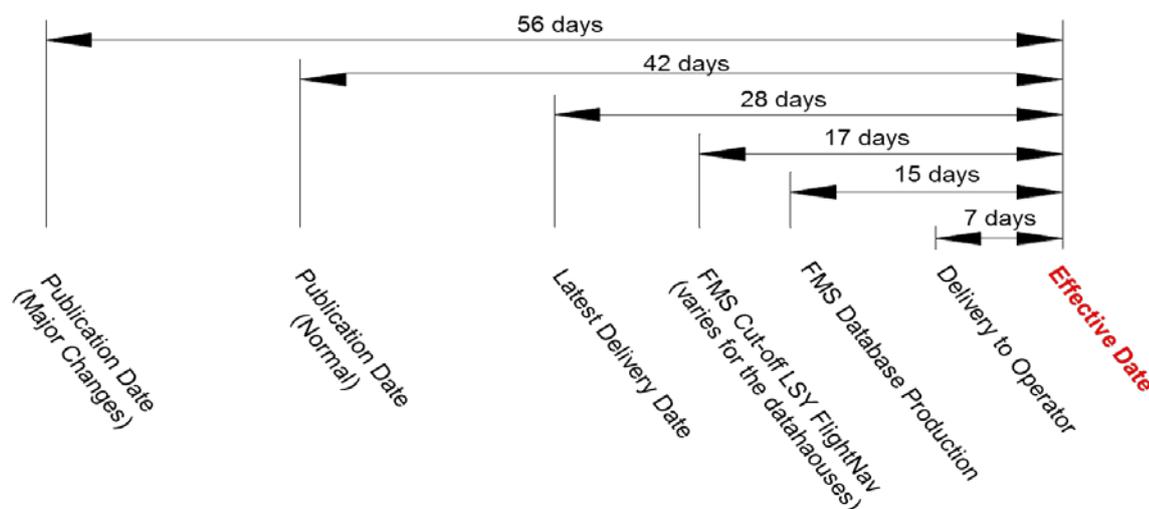
1. INTRODUCTION

1.1 L'environnement aéronautique est en constante mutation. Les structures de l'espace aérien et les routes sont révisées, plus de procédures PBN sont mises en application ou révisées, il y a changement des aides à la navigation, les SID et STAR sont amendés et il y a des changements apportés aux informations sur les pistes et les voies de circulation au sol. Il est d'une importance capitale pour la sécurité des vols que pareils changements soient publiés et promulgués à temps et de façon appropriée pour s'assurer que tous les usagers de l'information aéronautique, notamment les pilotes et les contrôleurs de la circulation aérienne ont accès et utilisent la même information de qualité, qui soit exacte et de préférence sous forme numérique.

2. DÉBAT

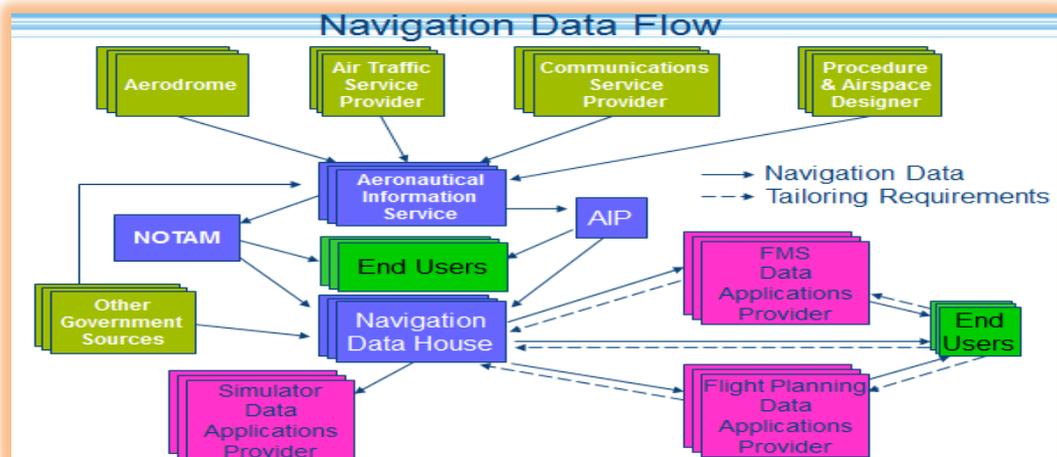
2.1 Pour résoudre ces problèmes notamment, l'OACI a élaboré une feuille de route pour la transition de l'AIS vers l'AIM qui est un plan de mise en oeuvre à trois phases. Les phases 1 et 2 devraient déjà être opérationnelles. Toutefois, fondamentalement, les éléments de la Phase 1 demeurent un défi pour la région AFI, abstraction faite des éléments des phases 2 et 3.

2.2 Une mise en oeuvre en règle et le suivi du cycle AIRAC de 28 jours pour des changements opérationnels significatifs où l'information sera publiée et mise à disposition par les organes AIS au moins 42 jours avant la date effective est un pas important à franchir dans la voie de la transition de l'AIS vers l'AIM. Cette démarche soutiendra la sécurité, l'efficacité et les exigences de capacité de la région. L'objectif est que les changements à l'information aéronautique parviennent aux bénéficiaires au moins 28 jours avant la date effective.



Chaque fois que des changements majeurs sont prévus, il faut faire une publication d'au moins 56 jours avant la date effective. Tout changement aux bases de données de navigation FMS d'aéronefs nécessite beaucoup de temps avant la date effective et la date limite type est le jour 8 du cycle de 28 jours. Toute information aéronautique reçue par les prestataires de services de données FMS tels que Jeppesen et LIDO après cette date ne sera pas traitée pour ce nouveau cycle et par conséquent, ne sera pas disponible aux usagers en bout de chaîne (Exploitation et Pilotes).

2.3 La chaîne des données FMS depuis l'expéditeur de l'information aéronautique aux usagers en bout de chaîne est longue et requiert souvent du temps et des efforts pour interpréter, vérifier et apporter les corrections nécessaires. Les publications des informations ne sont pas toujours parfaites. Généralement, les informations doivent être présentées sous forme numérique et si ce n'est pas déjà fait, ensuite codées pour insertion dans les bases des données du système. Conformément à RTCA DO-200A et EUROCAE ED 76, les prestataires de services des données FMS ne doivent publier que des données de source.



2.4 L'une des principales raisons pour le non-respect du cycle AIRAC est l'absence de sensibilisation et de compréhension entre expéditeurs des données, y compris l' AIS et les chargés de la réglementation, de l'importance de bien se conformer aux dates du cycle AIRAC. Les expéditeurs des données ne sont pas sensibilisés au délai imparti aux prestataires de NavDB et aux usagers en bout de chaîne pour traiter les données et aux conséquences de la non-conformité aux dates du cycle AIRAC.

Il s'agit de :

- La publication/diffusion tardive des données
- Données publiées/diffusées "avec effet immédiat"
- Report ou annulation de dernière minute
- D'informations/données contradictoires
- De procédures ambiguës
- De données/informations incomplètes.

Conséquences de ce qui précède :

- Les données ne sont pas téléchargées dans NDB et par conséquent, ne peuvent pas servir, car non disponibles.
- Il existe d'énormes différences entre les bases des données et les cartes.
- Risques d'erreurs très élevés.
- Énorme confusion entre le poste de pilotage et le Contrôle de la circulation aérienne.
- Charge de travail et retards accrus dans la chaîne de valeur (AIS, NavDB, agents d'exploitation technique, Pilotes et ATC)

2.5 L'autre raison pour laquelle les données ne sont pas téléchargées dans NDB est la lenteur ou la suite non donnée aux demandes d'informations/données qui aurait pu être évitée avec la mise en place d'un système de gestion de la qualité efficace (QMS) et d'un processus de vérification de l'intégrité des données.

Conclusion

2.6 Le cycle AIRAC établi ne souffre aucun retard de nos jours dans la communication des données électroniques de navigation de par le monde. La compilation et la tenue d'une base de données de navigation aéroportée de portée mondiale est une tâche complexe et fastidieuse pour les usagers. L'incidence de la non-conformité au cycle AIRAC et l'absence de gestion de la qualité sur l'exploitation aérienne est considérable. Une information qui ne respecte pas la date limite de NavDB n'est pas incluse dans la prochaine mise à jour de FMS. La non-concordance des données contenues dans la planification des vols et les systèmes FMS et du contrôle de la circulation aérienne (ATC) peut avoir une incidence sur la sécurité.

2.7 Les exploitants des compagnies aériennes peuvent refuser d'accepter certaines procédures à moins qu'elles n'aient été codées dans le FMS de l'aéronef. En particulier, les procédures RNAV/RNP ne peuvent être appliquées en vol à moins qu'elles ne soient codées et qu'il soit possible de les sélectionner à partir d'une base de données de navigation FMS d'aéronef.

2.8 La mise en oeuvre de la feuille de route régionale de l'OACI pour la transition de l' AIS vers l' AIM, phases 1 et 2 comme minimum doit être accélérée pour soutenir les améliorations requises pour la sécurité globale et la capacité et l'efficacité dans la Région.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

La réunion est invitée à :

3.1 Exhorter les États à:

- a) Établir et appliquer les exigences réglementaires en matière de conformité au cycle AIRAC et de la Gestion de la Qualité;
- b) Examiner les processus AIS, y compris SOP/SLA/QA;
- c) Analyser les raisons/causes de tout retard dans la publication d'informations aéronautiques d'importance pour l'exploitation aérienne; et
- d) Convenir des mesures de suivi nécessaires et ce, en coordination avec le Groupe APIRG et son Sous-groupe AIM.

----FIN----