



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 31 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

**IMPACT DU RETARD DANS LA MISE EN ŒUVRE DE LA GESTION DE
L'INFORMATION AÉRONAUTIQUE**

(Note présentée par l'Uruguay et coparrainée par l'Argentine, le Brésil, la Bolivie, le Chili, la Colombie, la République dominicaine, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou et le Venezuela (République bolivarienne du))

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail fait état des difficultés et des obstacles rencontrés dans la mise en œuvre des processus décrits dans la feuille de route pour la transition des services d'information aéronautique (AIS) à la gestion de l'information aéronautique (AIM), et du retard pris dans l'intégration de l'information aéronautique dans une approche plus large de la gestion de l'information aéronautique.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations contenues dans la présente note de travail ;
- b) aider les États à garantir et à réaffirmer leur engagement en faveur de la transition des AIS vers l'AIM

<i>Objectifs stratégiques :</i>	A. Sécurité B. Capacité et efficacité de la navigation aérienne
<i>Incidences financières :</i>	Positives : assurer la qualité des informations aéronautiques fournies à l'appui des opérations et de la sécurité aériennes.
<i>Références :</i>	Annexe 15 — <i>Services d'information aéronautique</i> Feuille de route pour la transition des services AIS à l'AIM Doc. 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne (GANP)</i>

¹ Version espagnole fournie par l'Uruguay.

1. INTRODUCTION

1.1 Afin de répondre aux besoins découlant du concept opérationnel de l'ATM à l'échelle mondiale, les services d'information aéronautique doivent désormais s'inscrire dans une approche plus large de la gestion de l'information aéronautique, en recourant à une méthode différente de celle des AIS pour fournir et gérer les données, l'accent étant mis sur les produits, en vue de la transition à l'AIM.

1.2 L'approche de l'AIM requiert le stockage de l'information aéronautique sous forme d'ensembles de données normalisées auxquelles les applications des utilisateurs peuvent accéder, la gestion de l'information étant entièrement axée sur les données.

1.3 La diffusion des ensembles de données a permis de déterminer les nouveaux services qui fourniront les données de l'AIM et en conséquence, de nouveaux produits de données aéronautiques ont vu le jour :

- a) les publications contenant des informations aéronautiques (AIS), y compris les suppléments et les amendements ;
- b) les circulaires d'information aéronautique (AIS) ;
- c) les bulletins aéronautiques ;
- d) les NOTAM ;
- e) les ensembles de données numériques.

2. ANALYSE

2.1 Il est prévu que la transition à l'AIM se déroulera en trois phases :

- a) consolidation ;
- b) passage au numérique ;
- c) gestion de l'information.

2.2 La première phase s'est achevée avec la mise en œuvre du WGS-84 et du système AIRAC, l'adaptation des Annexes et Documents relatifs aux AIS, ainsi que la mise en œuvre et la certification des QMS/AIS. À cet égard, la région SAM n'a pas rencontré de grandes difficultés et a géré la mise en œuvre sans problèmes majeurs, même si la pandémie a eu un impact sur les recertifications des QMS/AIS.

2.3 S'agissant de la deuxième phase, l'introduction des données électroniques sur les obstacles et le terrain, des diagrammes d'aérodrome et de l'AIP électronique visait à accroître la qualité et la disponibilité des produits des AIS. Durant cette phase, les États de la région se sont heurtés à des obstacles importants, comme ceux liés à la mise en œuvre de l'AIP électronique, du système intégré eFPL, de la banque de données NOTAM, de la banque de données MET et des bulletins électroniques, soit autant d'éléments indispensables à la transition mais dont la mise en œuvre a entraîné des dépenses financières très élevées. Un autre obstacle a été le retard dû à l'impact de la pandémie de SRAS-CoV-2 ;

en ce qui concerne le suivi de la qualité, des procédures de contrôle de traçabilité ont été appliquées avec les créateurs des données.

2.4 La troisième phase consiste à assurer la gestion de l'information, à créer de nouveaux produits et à mettre en place une base de données aéronautiques, en veillant à ce que le modèle de données aéronautiques soit élaboré à l'échelle du système en vue de l'échange d'ensembles complets de données. La mise en œuvre de cette phase a constitué une grosse pierre d'achoppement pour les États de la région, car elle nécessitait des dépenses importantes liées à l'acquisition de systèmes et de logiciels, aux coûts de maintenance et à la formation du personnel.

2.5 Un autre problème qui a empêché une transition harmonisée et ordonnée est le retard dans la publication, la traduction et l'actualisation des documents ci-après :

- a) Doc 9881 de l'OACI — *Guidelines for Electronic Terrain, Obstacle and Aerodrome Mapping Information* (Lignes directrices relatives aux informations de cartographie électronique du terrain, des obstacles et des aérodromes) ;
- b) Doc 9839 de l'OACI — *Manual on the Quality Management System for Aeronautical Information Services* (Manuel sur le système de gestion de la qualité des services d'information aéronautique) ;
- c) Doc 8126 de l'OACI — *AIS Manual* (Manuel des services d'information aéronautique) ;
- d) Doc 10039 de l'OACI — *Manual on System Wide Information Management (SWIM) Concept*. (Manuel sur le concept de gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM)).

2.6 La source des préoccupations concernant ces documents est que les deux premiers n'ont pas été publiés, l'OACI les ayant même retirés du portail sécurisé. S'agissant des autres documents, le Manuel des services d'information aéronautique a été publié après cinq ans, mais il n'est disponible qu'en anglais.

2.7 Pour la région SAM, il est entendu que ces documents appuient une mise en œuvre normalisée de la phase 2 de la feuille de route, et que leur non-disponibilité crée un obstacle à la poursuite des processus menant à la réalisation de l'AIM.

2.8 La région SAM s'inquiète du fait que le retard dans la mise en œuvre de l'AIM influe sur d'autres initiatives de l'OACI comme la CDM, l'A-CDM, la TBO et la SWIM. Selon le GANP, la SWIM devrait être lancée dans le cadre du bloc 2, mais la mise en œuvre de ses éléments catalyseurs dans plusieurs États de la région SAM n'a pas encore été achevée et ne devrait pas l'être dans les délais prévus pour ce bloc.

3. CONCLUSION

3.1 À la lumière de ce qui précède, le modèle conceptuel d'un format d'échange d'informations aéronautiques géré par des structures numériques de la SWIM, ainsi que la rapidité, la précision et la non-duplication des informations garantissent l'efficacité des services d'information aéronautique et partant, la sécurité.

3.2 Toutefois, étant donné les changements importants qu'a connus le processus de transition et les retards occasionnés par les circonstances décrites ci-dessus, l'Assemblée est invitée à :

- a) aider les autorités aéronautiques et l'OACI à atteindre les objectifs et les buts de la transition des AIS à l'AIM dans l'esprit de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » ;
- b) accélérer le processus de publication, de traduction et d'actualisation des documents qui appuient la mise en œuvre normalisée de la transition des AIS à l'AIM ;
- c) prendre les mesures nécessaires figurant dans la présente note de travail, en tenant compte des obstacles rencontrés par les États qui n'ont pas encore été en mesure d'effectuer cette transition.

— FIN —