



## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Question 39: Transition des services d'information aéronautique (AIS) à la gestion de l'information aéronautique (AIM)

##### Transition de l'AIS à l'AIM

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note fait état de recommandations relatives à la mise en œuvre appropriée de la phase deux de la Feuille de route pour la transition des services d'information aéronautique (AIS) à la gestion de l'information aéronautique (AIM).

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à prendre note du contenu du présent document ;
- à examiner les difficultés exposées dans la présente note et à prendre les mesures coordonnées nécessaires à la réalisation de la transition ;
- à recommander au Conseil de prendre les mesures nécessaires aux fins d'actions coordonnées entre l'OACI, les États, l'industrie et les fournisseurs de services.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Feuille de route pour la transition de l'AIS à l'AIM (Première édition, 2009) Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> Doc 9828, <i>Report of the Eleventh Air Navigation Conference</i> (2003)

<sup>1</sup> Original : espagnol.

## 1. INTRODUCTION

1.1 La onzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/11), qui s'est tenue en septembre 2003 à Montréal, a approuvé le concept opérationnel et a reconnu que, dans l'environnement du système mondial de gestion du trafic aérien (ATM) envisagé par le concept opérationnel, le service d'information aéronautique (AIS) deviendrait un des services habilitants les plus utiles et les plus importants. Comme le système ATM mondial prévu dans le concept opérationnel est fondé sur un processus décisionnel coopératif, il est nécessaire qu'il dispose en temps utile de données électroniques fiables, de grande qualité, relatives à l'information aéronautique et météorologique ainsi qu'à l'espace aérien et à la gestion des flux de trafic. Certaines recommandations de l'AN-Conf/11 soulignent l'importance de l'information aéronautique en particulier.

1.2 En juin 2006, un congrès mondial de l'AIS s'est tenu à Madrid (Espagne). Cet événement a été facilité par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) en partenariat avec l'OACI. Ce congrès a étudié le rôle essentiel de l'AIS dans le monde en pleine évolution de l'ATM. Il a constaté que les systèmes de navigation informatisés de navigation et la navigation de surface (RNAV), la qualité de navigation requise (RNP) et les exigences ATM généraient un besoin de nouvelles exigences correspondantes pour l'AIS en matière de qualité et d'opportunité de l'information. L'AIS devrait dès lors voir son rôle se muer en service de gestion de l'information, ce qui modifie ses tâches, ses responsabilités et sa portée en vue de répondre à ces nouvelles exigences et d'assumer et gérer la fourniture d'informations.

1.3 Ce congrès a apporté son soutien aux recommandations de l'AN-Conf/11 relatives à l'information aéronautique et a commencé à définir une future vision de haut niveau de la forme, de la nature et du contenu d'une stratégie pour passer de l'AIS traditionnel, centré sur les produits, à un service de plus grande portée, centré sur les données, assurant la gestion de l'information aéronautique (AIM). Conscient de l'importance de l'information aéronautique pour la sécurité et afin d'éviter des évolutions divergentes à l'avenir, ce congrès a convenu que l'OACI devrait prendre les rênes de la transition de l'AIS à l'AIM au niveau mondial. À cette fin, il a rédigé dix recommandations appelant à une action de l'OACI ou au soutien des États et des organisations internationales.

1.4 En septembre 2007, à sa 36<sup>e</sup> session, l'Assemblée a reconnu la nécessité de soutenir les recommandations du congrès et appelé à renforcer la coordination avec les États et les organisations internationales.

## 2. DÉVELOPPEMENT

2.1 Étant donné que la fourniture actuelle d'informations aéronautiques dépend du briefing prévol et que, demain, la fourniture d'informations aéronautiques répondra aux besoins de toutes les composantes du système ATM pour toutes les phases du vol, l'utilisation et la transmission de données et d'informations sont jugées indispensables au bon fonctionnement de ces composantes.

2.2 En fonction des activités réalisées par les États et régions en vue de cette transition, il a été envisagé ce qui suit :

- a) En raison de ce nouveau concept, il faudrait prendre des mesures qui garantissent que les régions du monde entier progressent dans le même sens ou, du moins, qu'elles peuvent coopérer entre elles pour offrir une interopérabilité mondiale fondée sur les normes et les procédures communes ;

- b) Il faudrait prendre les mesures correspondantes lors de l'introduction de nouveaux amendements des normes et pratiques recommandées (SARP) et aborder les questions d'ordre institutionnel, juridique et technique.

## 2.3

Les difficultés que pose la transition :

- a) Les exigences relatives à une gestion de l'information (AIM) sûre et efficace à l'échelle mondiale ne sont pas clairement définies ; adoption d'un modèle d'échange d'informations aéronautiques et élaboration de nouvelles spécifications pour l'Annexe 4 — *Cartes aéronautiques* et l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*, qui régiront la disponibilité électronique d'informations aéronautiques et de cartes ;
- b) Les dispositions de l'Annexe 4 et de l'Annexe 15, ainsi que le matériel d'information correspondant devraient fournir des gestions conceptuelles d'échange d'information aéronautique normalisée pour permettre l'échange mondial des données en format numérique. Ces dispositions devraient notamment inclure davantage de lignes directrices sur la normalisation d'une AIP en format numérique à l'aide d'un logiciel. Ainsi que la mise à jour appropriée du Doc 8126 ;
- c) Pour assurer la cohésion et le lien entre les différentes composantes du concept opérationnel et établir le rôle de l'AIS, l'échange et la gestion d'informations aéronautiques à l'intention des différents services et usagers s'avèrent nécessaires, compte tenu de l'interopérabilité des systèmes futurs et existants. L'un des objectifs clés pour que la transition à l'AIM soit efficace est de savoir quel réseau de données sera utilisé pour l'échange des nouveaux produits, quelles informations peuvent être échangées via l'Internet public et quelles données requièrent une garantie. Voilà les questions qui n'ont pas été éclaircies à l'heure actuelle ;
- d) Il faudrait définir les ressources humaines nécessaires à la réalisation de la future AIM. Cela impliquera l'identification des aptitudes du futur personnel requis, les mécanismes de validation des compétences et l'élaboration de guides de soutien et de matériel d'instruction. Il faudra définir des mécanismes d'ensemble permettant l'évolution de modèles qui soient gérables et soutenables ;
- e) Tout système AIS fondé sur des réseaux de gestion des informations aéronautiques dans la perspective de l'AIM devrait reconnaître que certaines des données qu'il contient sont sensibles du point de vue de l'utilisation militaire, de la sécurité nationale, des exploitants aériens, des exploitants d'aérodromes ou du point de vue industriel. Il faudrait protéger comme il se doit les données sensibles, en prenant les mesures nécessaires pour éviter une utilisation non autorisée, en appliquant des méthodes d'accès restreint, en exerçant des opérations essentielles de révision et de contrôle et en mettant en œuvre une forme d'identification des situations adverses pouvant avoir une incidence sur la gestion de l'information aéronautique.

### 3. CONCLUSIONS

3.1 La République bolivarienne du Venezuela demande instamment que les étapes de la Feuille de route pour la transition de l'AIS à l'AIM, selon l'évolution des concepts généraux de l'ATM, soient évaluées et actualisées afin de construire une base solide de ce plan.

3.2 Les modifications doivent être davantage liées aux besoins clairement définis dans le concept opérationnel ATM, au lieu de viser des exigences génériques comme c'est le cas actuellement.

3.3 Pour que la transition AIM actuellement établie soit efficace, il faudrait définir, dans la phase deux, étape huit :

- a) les réseaux de données qui seront utilisés pour l'échange de nouveaux produits ;
- b) que l'information puisse être échangée via l'Internet public ;
- c) que les données d'information soient garanties.

3.4 Nous recommandons d'examiner la possibilité d'intégrer une nouvelle gestion du système de sécurité de l'information, car dans cette phase deux de la Feuille de route, il faudrait définir les normes pour l'échange des données aéronautiques.

3.5 Il faudrait également définir, pour la phase deux de la Feuille de route, les normes d'échange des données entre régions et avec des identificateurs uniques.

3.6 L'OACI devrait continuer d'aider les États, dans leurs régions, à définir la gestion de l'information aéronautique (AIM) et élaborer davantage de textes d'orientation pour que la transition soit efficace.

— FIN —