



**ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION**

**COMMISSION TECHNIQUE**

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

**AUTOMATISATION DES INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES**

(Note présentée par le Royaume d'Arabie saoudite)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note décrit les résultats de l'automatisation des informations aéronautiques effectuée par l'Autorité générale de l'aviation civile (GACA), qui est conforme aux SARP de l'OACI et s'inspire du modèle d'échange d'informations aéronautiques (AIXM).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A et D.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 15, <i>Services d'information aéronautique</i> Doc 9906, <i>Manuel d'assurance de la qualité dans le processus de conception des procédures de vol</i>

<sup>1</sup> Version arabe fournie par l'Arabie saoudite

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le passage des services d'information aéronautique (AIS) à la gestion des informations aéronautiques (AIM) appelle une transition des services fondés sur des opérations manuelles et des copies imprimées à des services automatiques numériques et de traitement de données. Pour atteindre cet objectif, les services de navigation aérienne (ANS) de la GACA ont commencé par automatiser les informations aéronautiques dans un nouvel environnement présentant les caractéristiques suivantes :

- a) accès aux données aéronautiques stockées sous forme numérique ;
- b) critères de qualité des données (exactitude, régularité, etc.) et maintien de leur intégrité et de leur sécurité ;
- c) disponibilité des données sous forme numérique, incluant le site web et un système NOTAM totalement automatisé ;
- d) prestation de services, notamment production de publications d'information aéronautique sur papier et sous forme électronique (publications d'information aéronautique (AIP), cartes aéronautiques, circulaires d'information aéronautique (AIC), etc.) utilisant les données entreposées dans la banque de données et avec un minimum d'intervention humaine du point de vue technique ;
- e) toutes ces activités nécessitent des outils de programmation et une base de données sur le modèle d'échange d'informations aéronautiques (AIXM) qui détermine les besoins de données de l'OACI.

## 2. RENFORCEMENT DE L'EFFICACITÉ DU SYSTÈME

2.1 L'AIXM a été conçu pour faciliter la gestion et la diffusion de données d'information aéronautique sous forme numérique. La version 5 du modèle a été lancée dans le but essentiel de permettre les « NOTAM numériques ». À cet égard, les informations habituelles en texte libre figurant dans les NOTAM sont remplacées par des informations ordinaires se prêtant à l'automatisation.

2.2 La version 3.3 de l'AIXM est actuellement utilisée comme base pour notre système automatique d'information aéronautique. Elle sert exclusivement à la gestion des « données constantes ». Les dispositions OACI les plus récentes relatives à la fourniture de séries de données électroniques d'obstacles (Amendements n° 33 à 36 de l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*) concernaient les procédures automatiques de données, conformément à l'édition la plus récente des Procédures pour les services de navigation aérienne/Exploitation technique des aéronefs (PANS/OPS, Doc 8168), et l'achèvement des dispositions sur la planification des aéroports (conformément aux conditions européennes-RTCA/ED99A EUROCAE).

2.3 Un plan a donc été établi pour moderniser notre système d'automatisation afin de mettre à l'épreuve la version la plus récente de l'AIXM, en vue de faciliter la transition de l'AIS à l'AIM.

## 3. CONCLUSION

3.1 Le Royaume d'Arabie saoudite appuie l'OACI dans l'application de la phase transitoire et méthodique pour la transition de l'AIS à l'AIM.