

**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE****QUINZIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE
PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/15)**

(Nairobi, Kenya, 26 – 30 septembre 2005)

Point 3 de l'ordre du jour: Examen et Suivi des Conclusions et Décisions de l'APIRG, y compris les Recommandations d'AFI/7 en suspens

Point 5 de l'ordre du jour : Carences dans le domaine de la Navigation Aérienne

Compte Rendu de la Situation de Mise en oeuvre au Kenya

(Note présentée par le Kenya)

Résumé

La présente note de travail contient des renseignements relatifs à l'état de mise en oeuvre des conclusions d'APIRG/14, y compris les recommandations formulées par la réunion AFI/7. De la même façon, les carences qui relèvent du domaine de la navigation aérienne et qui concernent le Kenya sont abordées dans cette note.

La suite à donner est indiquée au paragraphe 12.

1. Introduction

1.1 Au cours de la période écoulée depuis la tenue de la réunion APIRG/14, le Kenya a accompli des progrès significatifs dans la mise en oeuvre des conclusions d'APIRG/14, y compris les recommandations de la réunion AFI/7 en suspens. Dans la présente note de travail figure l'état de mise en oeuvre de chaque conclusion formulée par APIRG/14 ainsi que des recommandations en suspens émanant de la réunion AFI/7. Pour ce qui est des recommandations/conclusions dont la mise en oeuvre n'est pas encore achevée, les dispositions prises pour compléter leur mise en oeuvre sont indiquées dans la rubrique réservée à cet effet.

2. Liste des Conclusions en rapport avec les Services de la Navigation Aérienne**Numéro de la conclusion et mesure prise .**

14/7

Recours aux réseaux publics de données (RPD) ou aux réseaux numériques à intégration de services (RNIS) pour les besoins du RSFTA La mise en oeuvre d'un réseau domestique VSAT est en cours pour résoudre la question des carences relevées au niveau des circuits loués spécialisés (WP/...).

14/8

Spécifications de mise en oeuvre des circuits RSFTA La mise en oeuvre du protocole de connexion X25 a été effectuée avec une rapidité de modulation comprise entre 1200 bps et 9600 bps. Cependant, il semblerait que d'autres centres n'ont pas l'ait d'accorder la préférence à ce mode de transmission.

14/9

Statistiques RSFTA sur le temps d'acheminement Mise en oeuvre achevée

14/10

Utilisation du réseau internet Pas encore mise en oeuvre

14/15

Points focaux pour la prépa-ration des CMR de l'UIT Le Kenya a établi un secrétariat national chargé de coordonner les questions ITU/WRCs.

14/16

Nécessité d'une liaison permanente avec les services officiels de régulation des télécommunications
Il existe une liaison étroite entre KCAA et CCK, tous deux membres du Secrétariat des Télécommunications

14/19

Situation des routes ATS non mises en oeuvre, notamment les routes RNAV
Toutes les routes ATS ont été mises en oeuvre comme indiqué par l'APIRG.

14/20

Mise en oeuvre du contrôle de la circulation aérienne
Le service ATC est assuré sur toutes les routes ATS de la FIR.

14/21

Mise en oeuvre du RVSM dans la région AFI
Le Kenya s'est engagé à effectuer la mise en oeuvre du RVSM à la date butoir du 19 Janvier 2006.

14/24

Mise en oeuvre du minimum de séparation longitudinale de 10 minutes
Le minimum de séparation longitudinale de 10 minutes est déjà mis en oeuvre dans la FIR Nairobi. Il se fait, néanmoins, que le maximum d'avantages ne peut être tiré de cette mise en oeuvre en raison du manque de conformisme de la part d'une FIR avoisinante (réf. WP/...).

14/29

Systèmes de gestion de la sécurité en environnement ATM
Un programme de gestion de la sécurité ATM est déjà en place. La documentation appropriée, comprenant le projet de législation, les éléments indicatifs et les manuels d'exploitation, a été élaborée. Le programme est déjà en train de fonctionner (réf. WP/ ...).

Conclusion No.		
14/31	Emport et fonctionnement du système anti-collision Embarqué (ACAS) et de transpondeurs de compte rendu d'altitude-pression	La mise en oeuvre des spécifications de l'ACAS II a été réalisée. Des difficultés ont cependant été rencontrées lors de la mise en oeuvre de la phase 2 (réf. WP/...).
14/44	Utilisation du GPS entre la navigation en route et l'approche classique (NPA)	Le Kenya a autorisé l'utilisation du GNSS et a élaboré des procédures d'approche terminale et d'approche classique. Des évaluations opérationnelles débiteront dans le courant du mois d'août 2005, tandis que la mise en oeuvre totale est prévue pour le mois de Juin 2006 (réf. WP/...).
14/46	Mise en oeuvre d'un système de renforcement satellitaire (SBAS) opérationnel du GNSS	Le Kenya encourage sans réserve les procédures basées sur le système SBAS. Il est prévu que ces procédures seront mises en oeuvre dès que le système sera entièrement opérationnel (réf. WP/...).
14/49	Législation relative au GNSS	Un projet de législation a été élaboré. Le projet comporte des dispositions relatives à la navigabilité des aéronefs en général, la délivrance des licences de pilotes, la maintenance de l'exploitation, les services ATS et les besoins en télécommunications aéronautiques.

14/57	Elimination des carences dans le domaine des télécom munications aéronautiques	L'installation d'un VOR/DME à Mandera sera en place en 2006.
14/58	Programme de coopération technique CAFAC/OACI en matière de recherches et de sauvetage (SAR)	Mise en oeuvre achevée.
14/59	Nécessité d'un appui soutenu à la coordination inter-régionale	Le Kenya participe activement aux initiatives régionales, par exemple : COMESA, EAC,...

3. Conclusions se rapportant au domaine AOP

14/1	Lutte contre le risque aviaire	Conclusion déjà mise en œuvre (réf. WP/...)
14/2	Sauvetage et lutte contre l'incendie en environnement difficile	Mise en œuvre terminée. Arrangement d'assistance mutuelle mis en place entre Kenya Airports Authority, Kenya Navy, et Kenya Ports Authority
14/3	Désignation d'un coordonnateur national pour la planification d'urgence d'aérodrome	Mise en œuvre terminée.
14/4	Certification des aérodromes	Le plan d'action relatif à la certification des aérodromes à l'usage des vols internationaux a été établi.
14/5	Incidence des nouveaux avions de plus grandes dimensions sur les aéro-dromes de la région AFI	Conclusion déjà mise en œuvre. Données sur les prescriptions des compagnies aériennes collectées. Plan directeur en place.

4. Conclusions relatives au domaine du Transport Aérien

14/60	Cinquième conférence mondiale de Transport Aérien	Mise en œuvre en progression.
-------	---	-------------------------------

5. Conclusions du domaine de la Navigabilité

14/61	Mécanisme d'élaboration d'un programme commun de sécurité et de maintien de la navigabilité	Le Kenya est un membre de la communauté EAC et qui participe aux initiatives prises par la communauté en matière de sécurité de la navigabilité.
-------	---	--

6. Conclusions en rapport avec le domaine AVSEC

14/52	Programme universel OACI d'audits de la sécurité	Mise en œuvre terminée (réf. WP/...).
-------	--	---------------------------------------

7. Conclusions du domaine de la Météorologie

14/32	Acquisition de la dernière version du logiciel de poste de travail	L'acquisition des stations VSAT de la seconde génération du SADIS pour les aéroports JKIA/Nairobi et Moi/Mombasa est programmée. L'équipement comprend des logiciels appropriés pour décodage des codes BUFR et GRIB et permet l'entraînement sur l'usage de ces codes. La date limite pour la mise en oeuvre de la conclusion est Avril 2006.
14/33	Composition du Groupe sur l'exploitation du SADIS (SADISOPSG)	Le Kenya a désigné son représentant au sein du Groupe SADISOPSG.
14/37	Recouvrement des coûts des services de Météorologie	Il n'existe pas de système de recouvrement des coûts. Toutefois, le processus est en cours pour en fixer le régime.

	Aéronautique	
14/39	Entités autonomes et assistance météorologique à la navigation aérienne	Kenya Civil Aviation Authority, un organe autonome, assure les services de navigation aérienne. La fourniture du service de météorologie n'a pas été prise en considération au sein de cet organe. Le service météo par le département de la Météorologie du Kenya.
14/40	Gestion de la Qualité	Les services nationaux météorologiques dans les pays membres de la communauté EAC ont créé une équipe de travail chargée d'examiner les éléments indicatifs élaborés par l'OMM et de conseiller les autorités en ce qui concerne la voie à suivre.

8. Carences identifiées dans le domaine RSFTA

Référence	Installation/service	Description de la carence	Mesure prise par le Kenya
AFI/7, Rec 9/7	Plan de RSFTA rationalisé Circuit Nairobi-Brazzaville	Centre principal RSFTA de Nairobi. Le circuit Nairobi-Brazzaville n'est pas mis en œuvre depuis 1998. Le Kenya et l'ASECNA ont été invités à procéder d'urgence à cette mise en œuvre.	Aucune mise en œuvre n'a jamais eu lieu.
AFI/7, Rec 9/7	Plan de RSFTA rationalisé Circuit Nairobi-Le Caire	Le circuit Nairobi – Le Caire fonctionne à faible vitesse.	Le Kenya a rehaussé les vitesses de modulation entre 1200 et 9600 bps.
AFI/7, Rec 9/7	Plan de RSFTA rationalisé Circuit Nairobi-Johannesbourg	Le circuit Nairobi – Johannesburg fonctionne à faible vitesse.	Le Kenya a rehaussé les vitesses de modulation entre 1200 et 9600 bps.
AFI/7, Rec 9/7	Plan de RSFTA rationalisé Nairobi-Mumbai	Le circuit Nairobi-Mumbai fonctionne à faible vitesse.	Le Kenya a rehaussé les vitesses de modulation entre 1200 et 9600 bps.

9. Carences du domaine des Aides de Radionavigation

AFI/7, Rec 10/4	Plan des aides de radio navigation AFI VOR /DME à Mandera	Non mise en œuvre.	Date cible pour la mise en œuvre : Juin 2006
--------------------	--	--------------------	--

10. Carences SAR

Annexe 12, 3.1.5	Accords SAR	Signés entre les Etats EAC uniquement. La coordination s'avère nécessaire avec les autres pays voisins.	Le Kenya a signé un accord SAR maritime avec les Seychelles. La date cible pour la mise en œuvre avec les autres pays voisins : Juin 2006.
Annexe 12, 2.4 et 3.2.4 ; AFI/7, Rec 6/1 et 6/2	SARSAT/ELT	Fréquences 406 MHz et 121.5 MHz non mises en œuvre.	La fréquence 121.5 MHz a été mise en œuvre. Seule la 406 MHz n'est toujours pas mise en œuvre.

			Les exploitants de compagnies aériennes ont été invités à remplacer la 121.5 par la 406. Le processus d'établissement d'une base de données pour la 406 MHz est en cours.
Annexe 12, 2.1	Législation SAR	Pas mise en œuvre.	Elaboration d'un projet de législation est en cours. Date limite d'achèvement : Juin 2006.

11. Carences ATS/DS

AFI /7, Rec 9/9	Circuit ATS/DS entre Mombasa APP et Kilimanjaro	Ce circuit attend d'être mis en œuvre depuis 1996. Le Kenya et la Tanzanie ont été invités à procéder d'urgence à l'installation d'un circuit LTF.	La solution de ce problème réside dans la mise en œuvre des réseaux VSAT sur le plan régional
AFI/7, Rec 9/9	Circuit ATS/DS entre Mombasa APP et Dar es Salaam	Le circuit ATS/DS existant n'est pas fiable depuis 1996. Le Kenya et la Tanzanie ont été invités à procéder à l'amélioration de ce circuit.	La solution de ce problème réside dans la mise en œuvre des réseaux VSAT sur le plan régional.

12. Suite à donner

12.1 La réunion est invitée à :

- a) noter les progrès accomplis par le Kenya dans son effort de mettre en œuvre les conclusions d'APIRG/14, y compris les recommandations d'AFI/7 restées en suspens ;
- b) prendre note des progrès réalisés dans la tâche d'éliminer les carences ;
- c) actualiser la liste des carences si cela est jugé nécessaire.