



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)

Agenda Item 4: Questions de navigation aérienne et à la sûreté de l'aviation (AVSEC)
4.3: Gestion du Trafic Aérien (ATS, AIS & SAR)

Mise en œuvre des Systèmes AIS Automatisés au Kenya

(Note présentée par le Kenya)

Résumé

Cette note de travail donne un aperçu des mesures prises en ce moment par le Kenya dans son effort d'introduire un système automatisé dans les services d'information aéronautique conformément aux recommandations de la réunion AFI/7

Références:

- Annexe 15;
- Manuel AIS (Doc 8126);
- Rapport de la Réunion AFI/7 (Doc 9702)
- APIRG/13, Conclusions 13/44 et 13/45;
- AIS/MAP/TF/2 – rapport de réunion

1. Introduction

1.1 Compte tenu des récents développements technologiques et du besoin toujours croissant des données fiables, il est important que l'information aéronautique fournie soit de la plus haute qualité possible. Conscient de ses responsabilités vis-à-vis de la précision, l'intégrité et la ponctualité dans le traitement et la dissémination des données aéronautiques nécessaires à une gestion de trafic aérien fiable, sûre et efficace, le Kenya a lancé en 1995 un projet sur l'automatisation des systèmes AIS aux aéroports internationaux et aux bureaux AIS d'aérodrome.

2. Discussion

2.1 L'Annexe 15, paragraphe 3.6.6, recommande notamment que "l'automatisation devrait être introduite dans les services d'information aéronautique avec l'objectif d'améliorer la rapidité, la précision, l'efficacité et l'économie de ces services".

2.1.1 Dans l'exécution de cette recommandation, entre 1995 et 1998, le Kenya a entrepris un projet sur l'automatisation des services AIS. Le projet couvrait les bureaux AIS d'aérodrome à tous les aéroports exploités par les vols internationaux. En ce moment-ci, des activités sont en cours dans le cadre de revaloriser le système AIS automatisé existant, tout en élargissant le système à portée de tous les autres aéroports publics.

2.1.2 Par ailleurs, l'ouverture des bureaux AIS d'aérodrome est en cours dans les aéroports internationaux JKIA (Nairobi), Moi (Mombasa) et Eldoret. Cet arrangement est destiné à améliorer la disponibilité des bulletins d'information pré-vol (PIB) et le traitement en temps opportun des plans de vol.

2.2 Publication d'Information Aéronautique et Cartes Aéronautiques (AIP/MAP)

2.2.1 En tant qu'élément du programme d'automatisation de l'AIS, le Kenya a mis en place un système AIP/MAP au siège des services AIS pour permettre la vérification de la qualité au niveau des processus de production de textes et cartes de l'AIP.

2.2.2 Le système AIP/MAP est une base de données du système de gestion de l'information qui est basé sur le modèle d'échange de l'information aéronautique d'Eurocontrol (AIXM). Il est utilisé dans la gestion de l'AIP, des Amendements d'AIP, des Suppléments d'AIP, des Circulaires d'information aéronautiques (AIC) et des Cartes aéronautiques.

2.2.3 Le système assure trois fonctions sur le même pied d'égalité (administration, supervision, direction) pour garantir l'intégrité et la sécurité des données pendant la validation et l'authentification.

2.3 Plan Directeur de l'Espace Aérien du Kenya

2.3.1 Le Kenya a élaboré un plan directeur de 10 ans pour faciliter la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM. L'AIS se développera dans les limites du plan, tout en rehaussant le niveau de sécurité et de gestion de l'espace aérien. La mise en oeuvre des transformations graduelles et continues du système se fera en différentes phases pour permettre:

- L'affichage de l'information générale (Navais, MET, etc) pour l'usage des contrôleurs d'approche et d'aérodrome;
- La préparation des fiches de progression de vol automatisées aux aéroports secondaires non-dotés d'équipement ATC;
- La résolution de la question des services combinés AIS/MET/FPL/PIB;
- L'utilisation de l'internet pour accéder à l'information/base de données AIS;
- La production et l'utilisation de l'AIP électronique par l'entremise de l'internet, en faisant entrer en ligne de compte l'intégrité et la sécurité des données.

3. Conclusion

3.1 L'échange de données/information aéronautique à l'échelle mondiale est un préalable nécessaire à la gestion de l'information aéronautique (AIM). Des dispositions sur le plan universel relatives à la production, au stockage, à l'extraction, à l'échange et à la dissémination de l'information aéronautique sont fondamentales. Afin d'accroître le niveau d'efficacité et de sécurité, les Etats devraient par conséquent coopérer, sur le plan sous-régional, aux fins de la mise en oeuvre des systèmes AIS intégrés et automatisés et pour faciliter la réalisation du concept AIM mondial.

4 Suite à donner

4.1 La réunion est invitée à:

- a) prendre note des progrès réalisés par le Kenya dans son effort d'introduire l'automatisation dans le service AIS;
- b) noter qu'au cours de la mise en oeuvre des systèmes AIS automatisés, le Kenya a pris en ligne de compte différents éléments du système AIS intégré et automatisé de la région AFI, ceci ayant pour but d'encourager les Etats voisins, qui n'ont pas encore automatisé leurs systèmes AIS, de suivre l'exemple du Kenya à des fins d'harmonisation.

— FIN —