

**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/MAP et SAR)****Mise en oeuvre du Système de Gestion de la Sécurité (SMS) dans le domaine ATM**

(Note présentée par le Kenya)

Résumé

En application de la conclusion 14/29 d'APIRG/14, le Kenya a entrepris un programme de mise en oeuvre du système de gestion de la sécurité des services ATS. Dans cette note de travail, on trouvera un bref exposé de l'expérience acquise par le Kenya dans son effort de mise en oeuvre du système **SMS** en environnement ATM. Il y est également question des mesures proposées dans le but de garantir une mise en oeuvre uniforme du système dans la région

1. Introduction

1.1 Le programme de gestion de la sécurité des services ATS au Kenya a débuté en août 2003. Il avait pour but la mise en oeuvre des dispositions de l'Annexe 11, paragraphe 2.26 ainsi que celles du chapitre 2 des PANS-ATM (Doc 4444). L'édition provisoire (30/2/2003) du Manuel de l'OACI sur la Gestion de la Sécurité des Services ATS a servi d'éléments indicatifs pour la mise en oeuvre du système SMS.

2. Discussion

2.1 Pour commencer, le Kenya a mis en place une équipe SMS chargée de coordonner et superviser la mise en oeuvre du programme. L'équipe se compose de 6 membres disposant d'une formation dans les domaines du contrôle de la circulation aérienne et d'ingénierie. Conscients du fait que la date limite fixée par l'OACI pour la mise en oeuvre du système au niveau des Etats était le 27/11/2003, les membres de l'équipe ont préparé un plan d'action et fixé des objectifs nationaux dans le cadre de l'accomplissement du programme.

2.2 L'équipe SMS a adopté un programme de mise en oeuvre en 3 phases, projeté sur une période comprise entre 4 et 5 ans.

2.2.1 La première phase comprend l'adoption et la publication des principes fondamentaux et des modèles appropriés à un système SMS efficace pour le Kenya, à savoir :

- Objectifs SMS ;
- Politique et culture en matière de sécurité ;
- Organisation SMS ;
- Cadre juridique ;
- Documentation de base

Pour cela, l'équipe a dû développer les éléments suivants :

- a) une structure organisationnelle du système SMS ;
- b) la politique de sécurité de l'aviation civile et une formulation de la culture de sécurité ;
- c) des projets de règlements en matière de gestion de la sécurité SMS ;
- d) des éléments indicatifs pour l'aviation civile sur la gestion de la sécurité des systèmes ATM au Kenya ;
- e) Manuel sur la gestion de la sécurité des systèmes ACC ;
- f) Manuel sur la gestion de la sécurité des systèmes de contrôle d'aérodrome et de contrôle d'approche ;
- g) Manuel des opérations des organes ATS, y compris les besoins du système SMS

2.1.2 La seconde phase se rapporte au développement des ressources humaines pour le système SMS des services ATS et l'établissement des équipes de sécurité à chaque organe ATS. Cette phase comporte aussi la mise en place d'un programme de formation SMS pour tout le personnel impliqué dans des activités de sécurité. Les besoins requis dans le domaine de la formation ont été identifiés à plusieurs niveaux. La mise en oeuvre relative à cette phase permettra au Kenya de s'assurer que sa politique de sécurité et les principes d'organisation sont compris et entérinés par tous les membres du personnel et que ceux-ci sont bien au courant de leurs responsabilités.

2.1.3 La troisième phase coïncide avec la mise en oeuvre proprement dite des structures SMS et procédures applicables dans chaque organe ATS. Ces procédures définissent, pour chaque organe, les responsabilités et l'ordre hiérarchique en matière de sécurité, les procédures relatives à la surveillance et à l'évaluation du niveau de sécurité dans chaque système ATS et, enfin, les procédures concernant la promotion et le contrôle de sécurité.

2.2 Au cours du processus de mise en oeuvre du programme SMS, le Kenya a accordé le degré de priorité voulu à l'organisation de l'espace aérien et aux aérodromes utilisés pour des opérations internationales. Le programme a été intégré dans l'action stratégique de la Kenya Civil Aviation Authority (KCAA) où il dispose des objectifs clairs, des allocations budgétaires et des appropriations pour les besoins de formation.

3. Conclusion

3.1 Le Kenya est fermement persuadé que la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité des services ATS devrait être harmonisée avec celle des Etats voisins. Si le concept de l'approche sous-régionale était adopté, il permettrait la coordination des programmes SMS et assurerait que les risques identifiés au niveau des espaces aériens adjacents soient proportionnels aux mesures de mitigation correspondantes et tiendrait compte de l'uniformité. En outre, les difficultés rencontrées par un Etat individuellement et l'expérience acquise lors du processus de mise en oeuvre pourraient être partagées.

4. Suite à donner

4.1 La réunion est invitée à :

- a) noter les progrès accomplis par le Kenya dans son effort de mettre en oeuvre le système SMS en environnement ATM ;
- b) encourager les Etats voisins de coordonner leurs programmes SMS et échanger les expériences de mise en oeuvre de ces programmes ;
- c) explorer les possibilités de procéder à la mise en oeuvre uniforme des éléments SMS des services ATS assurés dans des espaces aériens adjacents.