

REPUBLIQUE DU NIGER
MINISTERE DES TRANSPORTS



ANAC-NIGER

REGLEMENT TECHNIQUE

**Gestion de la sécurité du fournisseur de services de
la navigation aérienne et de l'exploitation
d'aérodrome**

EDITION JUILLET 2014

Adopté par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) par

Décision n° _____ du _____.

Table des matières

Liste de diffusion	i
Liste de mise à jour	ii
Table des matières	iii
Références	iv
Introduction	5
Chapitre 1 : Définitions.....	6
Chapitre 2 : Généralités.....	10
Chapitre 3 : Système de gestion de la sécurité (SGS).....	11
3.1 Politique et objectifs de sécurité	11
3.1.1 Engagement et responsabilité du fournisseur de services de la navigation aérienne et de l'exploitant d'aérodrome	11
3.1.2 Obligations de rendre compte en matière de sécurité	11
3.1.3 Nomination du personnel clé chargé de la sécurité	12
3.1.4 Coordination de la planification des interventions d'urgence.....	12
3.1.5 Documentation relative au SGS	12
3.2. Gestion du risque de sécurité	12
3.2.1 Détermination des dangers	12
3.2.2 Évaluation et atténuation du risque de sécurité	12
3.3. Assurance de la sécurité	13
3.3.1 Suivi et mesure de la performance de sécurité.....	13
3.3.2 La gestion du changement.....	13
3.3.3 Amélioration continue du SGS.....	13
3.4. Promotion de la sécurité	13
3.4.1 Formation et sensibilisation.....	13
3.4.2 Communication en matière de sécurité.....	13

Références

Code de l'Aviation Civile du Niger

RT Services de la Circulation Aérienne

RT Exploitation technique des aéroports

Annexe 19 Gestion de la sécurité

DOC9859 Manuel de gestion de la sécurité (MGS).

Introduction

Le présent règlement a pour objet de mettre en œuvre les dispositions de l'annexe 19 à la convention de Chicago, relatives à la mise en place d'un système de gestion de sécurité par les fournisseurs de services de la navigation aérienne et les exploitants d'aérodrome.

L'objectif visé par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile à travers ce règlement, est de s'assurer que le fournisseur de services de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome :

- s'acquitte de ses responsabilités sur le plan de la sécurité dans le contexte de l'exploitation,
- garantit, autant que raisonnablement possible que, la réduction des risques qui contribuent à un accident d'aéronef.

Le présent règlement est adopté pour servir de base réglementaire afin de respecter les exigences ci-dessus énumérées. Il est composé de 3 chapitres :

- Chapitre 1 – Définitions
- Chapitre 2 – Généralités
- Chapitre 3 – Système de gestion de la sécurité.

Chapitre 1 : Définitions

Les expressions ci-dessous, employées dans les normes et pratiques recommandées relatives à la gestion de la sécurité, ont les significations suivantes :

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- dans l'aéronef, ou
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
- directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Note 1 : À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les trente (30) jours qui suivent la date de l'accident.

Note 2 : Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

Note 3 : Le type de système d'aéronef sans pilote qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au § 5.1 de l'Annexe 13.

Note 4. Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément G de l'Annexe 13.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Avion. Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Blessure grave. Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou

b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou

c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou

d) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou

e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ; ou

f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif.

Codes de pratiques de l'industrie. Éléments d'orientation produits par un organisme de l'industrie à l'intention d'un secteur particulier du transport aérien pour l'aider à se conformer aux normes et aux pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à d'autres exigences en matière de sécurité aéronautique et aux meilleures pratiques jugées appropriées.

Note : Certains États acceptent les codes de pratiques de l'industrie et y font référence dans l'élaboration des règlements pour répondre aux exigences de la présente Annexe et mettent à disposition, pour les codes de pratiques de l'industrie, leurs sources et la manière de les obtenir.

État de conception. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

État de construction. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

Hélicoptère. Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Note : Certains États utilisent le terme « giravion » à la place d'« hélicoptère ».

Incident. Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Note : Les types d'incidents qui intéressent les études de sécurité comprennent ceux qui sont indiqués dans le Supplément C de l'Annexe 13.

Indicateur de performance de sécurité. Paramètre basé sur des données utilisé pour le suivi et l'évaluation de la performance de sécurité.

Objectif de performance de sécurité. Objectif planifié ou voulu à atteindre sur une période donnée, par rapport à un ou des indicateurs de performance de sécurité.

Méthode prédictive. Méthode consistant à saisir la performance du système comme elle se produit dans les opérations normales en temps réel, pour identifier de futurs problèmes potentiels.

Méthode proactive. Méthode consistant à chercher activement à identifier les risques de sécurité par l'analyse des activités de l'organisation.

Méthode réactive. Méthode consistant à réagir à des événements qui se sont déjà produits, tels que des incidents ou accidents.

Performance de sécurité. Résultats d'un État ou d'un prestataire de services en matière de sécurité, par rapport aux objectifs et indicateurs de performance de sécurité qu'il s'est fixés.

Personnel d'exploitation. Personnel participant aux activités aéronautiques qui est en mesure de communiquer des renseignements sur la sécurité.

Note : Ce personnel comprend notamment les membres d'équipage de conduite, les contrôleurs de la circulation aérienne, les opérateurs de station aéronautique, les techniciens de maintenance, le personnel des organismes de conception et de construction d'aéronefs, les membres d'équipage de cabine, les agents techniques d'exploitation, le personnel d'aire de trafic et le personnel d'assistance en escale.

Risque de sécurité. Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger.

Sécurité. État dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

Système de gestion de la sécurité (SGS). Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures, obligations de rendre compte, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.

Chapitre 2 : Généralités

Les dispositions figurant dans le présent document s'appliquent aux fonctions de gestion de la sécurité qui concernent ou appuient directement la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

Note.— Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité qui s'adressent aux fournisseurs de services de navigation aérienne et exploitants concernés figurent dans le Chapitre 3 et se rapportent à des systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Des dispositions complémentaires relatives à la gestion de la sécurité qui s'adressent à certains fournisseurs de services de navigation aérienne et exploitants d'aérodrome figurent dans d'autres Règlements techniques de l'ANAC-Niger ; elles font l'objet de renvois dans le présent document.

2.1 Les prestataires de services suivants mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) :

- a) les fournisseurs de service de la navigation aérienne, conformément au règlement technique - service de la circulation aérienne ;

Note.— Les services AIS, CNS, MET ou SAR fournis sous la responsabilité d'un fournisseur de service de la navigation aérienne sont inclus dans le champ d'application du SGS du fournisseur. Lorsque les services AIS, CNS, MET ou SAR sont entièrement ou partiellement assurés par une entité autre qu'un fournisseur de service de la navigation aérienne, les services qui relèvent de la responsabilité du fournisseur de service de la navigation aérienne, ou les aspects des services qui influent directement sur l'exploitation, sont inclus dans le champ d'application du SGS du fournisseur.

- b) les exploitants d'aérodromes, conformément au règlement technique-exploitation technique des aérodromes.

2.2 Le SGS d'un fournisseur de service de la navigation aérienne ou d'un exploitant d'aérodrome :

- a) sera établi conformément aux critères décrits dans les paragraphes qui suivent ;

- b) sera compatible avec l'ampleur des activités du prestataire et la complexité de ses produits ou services aéronautiques.

Chapitre 3 : Système de gestion de la sécurité (SGS).

3.1 Politique et objectifs de sécurité

3.1.1 Engagement et responsabilité du fournisseur de services de la navigation aérienne et de l'exploitant d'aérodrome

Le fournisseur de service de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome définit sa politique de sécurité en tenant compte des exigences internationales et nationales. La politique de sécurité doit:

- a) traduire l'engagement de l'organisation en ce qui a trait à la sécurité ;
- b) comprendre un énoncé clair relatif à la fourniture des ressources nécessaires à la mise en œuvre de la politique de sécurité ;
- c) comprendre des procédures de compte rendu en matière de sécurité ;
- d) indiquer clairement les types de comportement qui sont inacceptables en ce qui concerne ses activités d'aviation ainsi que les conditions dans lesquelles des mesures disciplinaires ne seraient pas applicables ;
- e) être signée par le dirigeant responsable de l'organisation ;
- f) être diffusée dans l'ensemble de l'organisation, avec une approbation visible ;
- g) être périodiquement passée en revue pour veiller à ce qu'elle reste pertinente et convienne en permanence à l'organisation.

3.1.2 Obligations de rendre compte en matière de sécurité

Le fournisseur de service de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome doit :

- a) désigner le dirigeant responsable qui aura, quelles que soient ses autres fonctions, la responsabilité finale de la mise en œuvre et de la tenue à jour du SGS au nom de l'organisation et qui devra en répondre ;
- b) définir les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité ;
- c) déterminer les obligations de rendre compte de tous les membres de la direction, quelles que soient leurs autres fonctions, ainsi que celles des employés, en ce qui concerne la performance de sécurité du SGS ;
- d) documenter les responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs en matière de sécurité et les diffusera dans l'ensemble de l'organisation ;
- e) définir les niveaux de la direction qui ont le pouvoir de prendre des décisions concernant la tolérabilité d'un risque de sécurité.

3.1.3 Nomination du personnel clé chargé de la sécurité

Le fournisseur de service de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome désigne un gestionnaire de la sécurité qui aura la responsabilité de la mise en œuvre et de la tenue à jour d'un SGS efficace.

3.1.4 Coordination de la planification des interventions d'urgence

Le fournisseur de services de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome veille à ce qu'un plan d'intervention d'urgence soit dûment coordonné avec les plans d'intervention d'urgence des organisations avec lesquelles il doit traiter lorsqu'il fournit ses produits ou ses services.

3.1.5 Documentation relative au SGS

3.1.5.1 Le fournisseur de services de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome élabore un plan de mise en œuvre du SGS, formellement approuvé par l'organisation, qui définit l'approche de l'organisation en matière de gestion de la sécurité d'une façon qui répond aux objectifs de l'organisation.

3.1.5.2 Le fournisseur de services de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome élabore et tient à jour une documentation sur le SGS qui énonce :

- a) sa politique et ses objectifs en matière de sécurité ;
- b) les exigences de son SGS ;
- c) les processus et procédures de son SGS ;
- d) les obligations de rendre compte, responsabilités et pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures de son SGS ;
- e) les résultats de son SGS.

3.1.5.3 Le fournisseur de services de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome élabore et tient à jour un manuel du SGS dans le cadre de sa documentation relative au SGS.

3.2. Gestion du risque de sécurité

3.2.1 Détermination des dangers

2.2.1.1 Le fournisseur de services de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome élabore et tient à jour un processus qui permet de déterminer les dangers liés à ses produits ou services aéronautiques.

3.2.1.2 La détermination des dangers sera fondée sur une combinaison de méthodes réactives, proactives et prédictives de collecte de données sur la sécurité.

3.2.2 Évaluation et atténuation du risque de sécurité

Le fournisseur de services de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome élabore et tient à jour un processus qui permet d'analyser, d'évaluer et de maîtriser les risques de sécurité correspondant aux dangers qui ont été déterminés.

3.3. Assurance de la sécurité

3.3.1 Suivi et mesure de la performance de sécurité

3.3.1. Le fournisseur de services de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome élabore et tient à jour un moyen permettant de vérifier la performance de l'organisation en matière de sécurité et de valider l'efficacité des mesures visant à maîtriser les risques de sécurité.

3.3.1.2 La performance de sécurité du prestataire de services est vérifiée en fonction des indicateurs et objectifs de performance de sécurité établis pour le SGS.

3.3.2 La gestion du changement

Le fournisseur de services de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome élabore et tient à jour un processus qui permet de déterminer les changements qui peuvent influencer sur le niveau des risques de sécurité liés à ses produits ou services d'aviation et de déterminer et gérer les risques de sécurité susceptibles de découler de ces changements.

3.3.3 Amélioration continue du SGS

Le fournisseur de services de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome suit et évaluera l'efficacité des processus de son SGS afin de permettre l'amélioration continue de la performance globale du SGS.

3.4. Promotion de la sécurité

3.4.1 Formation et sensibilisation

3.4.1.1 Le fournisseur de services de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome élabore et tient à jour un programme de formation en matière de sécurité qui garantit que le personnel sera formé et compétent pour exécuter les tâches liées au SGS.

3.4.1.2 La portée du programme de formation en matière de sécurité correspondra à la participation de chaque stagiaire au SGS.

3.4.2 Communication en matière de sécurité

Le fournisseur de services de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome élabore et tient à jour un moyen formel de communication en matière de sécurité qui permettra :

- a) de faire en sorte que les membres du personnel connaissent le SGS dans une mesure compatible avec leur fonction ;
- b) de diffuser les renseignements critiques pour la sécurité ;
- c) d'expliquer pourquoi certaines mesures de sécurité sont prises ;
- d) d'expliquer pourquoi certaines procédures sont introduites ou changées.