

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

Ministère de l'enseignement supérieur et de

de la recherche scientifique

Université de SAAD DAHLAB BLIDA

Faculté de Technologie

Département D'Aéronautique



MEMOIRE DE FIN D'ETUDES POUR L'OBTENTION DU DIPLOME

D'INGENIEUR D'ETAT EN AERONAUTIQUE

OPTION : EXPLOITATION AERIENNE

OPERATION AERIENNE

Thème:

***ETUDE DE L'ELABORATION DU PROGRAMME NATIONAL DE
SECURITE ET PLAN D'ACTION***

Réalisé par :

BOUDELLAA FERIEL

SLIMANI ROSA

Encadré par :

Mr.TERMELLIL FARID

Mr.DRIOUECHE MOULOUD

Promotion : 2012

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier vivement notre promoteur Mr. TERMELLIL FARID, pour son aide et ses conseils qui nous ont servis de références, ainsi que pour sa patience et sa contribution précieuse dans l'élaboration de ce travail.

Nous adressons nos remerciements à Mr. DRIOUECHE MOULOUD pour son aide

Enfin nous tenons à remercier l'ensemble des enseignants du département d'aéronautique qui ont participé à notre formation d'Ingénieur d'Etat et tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.



F. BOUDELLAA

R. SLIMANI

Dédicace

*Je dédie ce présent travail à ce qui s'inquiètent Toujours pour moi, et
qui mon élevé, veillé sur moi, Aimé, et entouré d'affection et de
tendresse, et qui Mon Soutenu pendant mes années d'études, mes très*

Chères parents,

A mes très chers frères,

Ma binôme Rosa

Mes amies,

et

Tous ceux que je connais.

F. Boudellaa

Dédicace

*Je dédie ce présent travail à ce qui s'inquiètent Toujours pour moi, et
qui mon élevé, veillé sur moi, Aimé, et entouré d'affection et de
tendresse, et qui Mon Soutenu pendant mes années d'études, mes très*

Chères parents,

Mon mari qui m'a toujours soutenue;

A ma petite princesse Maria,

Mes chers frères et sœurs,

Ma binôme Ferial,

Mes amies,

et

Tous ceux que je connais.

Introduction générale.....	1
CHAPITRE I : Généralités et représentation de la compagnie et de la DACM.....	2
I.1 Définitions.....	2
I.2 Présentation de la compagnie	4
I.2.1 Historique	4
I.2.2 Réseaux.....	7
1.2.2.1 Réseau domestique.....	7
1.2.2.2 Réseau international.....	8
I.2.3 Organisation.....	8
I.2.3.1 Composition de la Direction Générale.....	8
I.2.3.2 Des Directions Centrales, Réparties par nature d'activités.....	8
I.2.4 Structure d'organisation.....	9
1.2.4.1 Organisation Générale de la compagnie.....	9
1.2.4.2 Organisation de la direction des transports.....	10
1.2.4.3 Organisation de la direction des opération aériennes.....	11
1.2.4.4 Organisation du Flight Safety Bureau.....	12
1.2.5 Responsabilités et taches de l'encadrement opérationnel.....	13
1.2.1.5 Directeur des Transports.....	13
1.2.5.2 Directeur des opérations aériennes.....	13
1.2.5.3 Flight Safety Bureau.....	14
CHAPITRE II : Description du PNS.....	15
II-1 L'état de la sécurité de l'aviation dans le monde d'aujourd'hui.....	15
II.2. Composantes et éléments d'un PNS.....	16
II.3. Description des composantes du PNS.....	17
II. 3.1 Politique et objectifs de l'état en matière de sécurité.....	17

II. 3.2. Gestion des risques de sécurité par l'Etat.....	18
II.3.3. Assurance de la sécurité par l'Etat.....	19
II.3.4.Promotion de la sécurité par l'Etat.....	19
II.4. Le contexte réglementaire.....	20
II.4.1. Les exigences réglementaires internationales.....	20
II.4.2. Les exigences réglementaires nationales.....	20
CHAPITRE III : Description du système sgs des prestataires de services.....	22
III.1 Définition du système de gestion de la sécurité (SGS).....	22
III.2. Exemple Dun système de gestion de la sécurité d'un prestataire de service.....	22
III.2.1.Politique et objectifs de sécurité.....	23
III.2.1.1.Engagement et responsabilité de la direction.....	23
III.2.1.2.Obligations de rendre compte en matière de sécurité.....	23
III.2.1.3.Nomination du personnel clé chargé de la sécurité.....	24
III.2.1.4.Coordination des plans d'intervention d'urgence.....	24
III.2.1.5.Documentation relative au SGS.....	24
III.2.2. Gestion du risque de sécurité.....	24
III.2.2.1.Détermination des dangers.....	24
III.2.2.2.Évaluation et atténuation du risque de sécurité.....	24
III.2.3.Assurance de la sécurité.....	25
III.2.3.1.Surveillance et mesure des performances de sécurité	25
III.2.3.2.La gestion du changement.....	25
III.2.3.3.Amélioration continue du SGS.....	25
III.2.4.Promotion de la sécurité.....	25

III.2.4.1. Formation et sensibilisation.....	25
III.2.4.2. Communication en matière de sécurité.....	25
III.3. Relation Entre PNS et SGS.....	26
CHAPITRE IV : Plan de mise en œuvre du PNS.....	29
IV.1 Rôle du PNS dans l'appui à la mise en œuvre de SGS.....	29
IV.2 .Plan de mise en œuvre du PNS.....	32
IV.2.1. Politique et objectifs de l'état en matière de sécurité.....	32
IV.2.1.1 Cadre législatif national en matière de sécurité.....	32
IV.2.1.2 Responsabilités de l'État en matière de sécurité.....	33
IV.2.1.3 Enquête sur accidents et incidents.....	34
IV.2.1.4 Politique d'application.....	34
IV.2.1.5 Documentation du PNS.....	35
IV.2.2. Gestion des risques de sécurité par l'Etat.....	35
IV.2.2.1 Exigences de sécurité pour le SGS du prestataire de services.....	35
IV.2.2.2 Entente sur la performance de sécurité du prestataire de services.....	35
IV.2.3. Assurance de la sécurité par l'Etat.....	36
IV.2.3.1 Supervision de la sécurité.....	36
IV.2.3.2 Collecte, analyse et échange de données de sécurité.....	36
IV.2.3.3 Ciblage de la supervision des domaines de préoccupations ou de besoins majeurs, sur la base des données de sécurité.....	37
IV.2.4. Promotion de la sécurité par l'Etat.....	37
IV.2.4.1 Formation, communication et diffusion en interne des renseignements sur la sécurité.....	37
IV.2.4.2 Formation, communication et diffusion à l'extérieur des renseignements sur la sécurité.....	38
CHAPITRE V : Analyse d'écarts de la mise en œuvre du PNS.....	39

I.V. tableau récapitulatif de l'analyse d'écart	40
CHAPITRE VI : Le plan de mise en œuvre par phases du PNS.....	53
VI.1.Pourquoi une mise en œuvre par phases pour le PNS ?.....	53
VI.2. Les quatre phases de la mise en œuvre du PNS.....	53
VI.2.1. Phase I- Planification.....	55
VI.2.2.Phase II- les processus réactifs.....	55
VI.2.3.Phase III-Les processus proactifs prédictifs.....	56
VI.2.4 Phase IV – L'Assurance de la Sécurité.....	56
VI.3.La gestion de la sécurité.....	56
VI.4. Le processus du cycle de gestion.....	57
VI.5.La gestion du risque.....	58
VI.5.1 La probabilité du risque.....	58
VI.5.2. La sévérité du risque.....	59
VI.5.3. L'Acceptabilité du risque.....	61
VI.6. Les comptes-rendus non punitifs.....	62
VI.6.1. Principes du programme de rapports non punitifs.....	62
VI.6.2.Prototype de formulaire de rapport de danger ou d'évènement.....	63
VI.7. Le niveau de sécurité acceptable (NdSA).....	64
VI.7.1.Le concept du NdSA.....	64
VI.7.2. Les mesures ou paramètres.....	65
VI.7.2 Le NdSA et les indicateurs de performance.....	67
VI.7.3 La surveillance et la mesure de la performance de la sécurité.....	67

VI.7.3. L'établissement du NdSA.....	68
VI.8. Évaluation de la sécurité (AUDITS).....	69
VI.8.1.Les évaluations internes.....	69
VI.8.2.Les audits internes.....	70
VI.8.3.Les audits externes.....	70
VI.8.4.Applicabilité.....	70
Conclusion Générale.....	71

ملخص

ان النقل الجوي من الوسائل الاكثر امانا في وقتنا الحاضر لكن ذلك لا يمنع حصول بعض الكوارث من وقت لآخر مما يستدعي الوقوف عند الاشخاص المتورطين حتى يتم اخذها بعين الاعتبار للتفكير بها و كذلك تحصين و تحسين انظمة الامن حتى نصل الى اهداف المنظمة العالمية للنقل المدني للتحقيق النمو الاكيد و المستمر في الطيران المدني العالمي و في العالم اجمع

Résumé

Le transport aérien est le mode le plus sûr de voyage jusqu'à maintenant, cependant les désastres ne cessent pas de se produire ce qui a obligé les personnes impliquées dans ce domaine de penser à renforcer et améliorer leurs systèmes de sécurité pour atteindre les principaux objectifs de l'OACI, d'assurer la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier.

Abstract

The air transport is the means more sure on voyage until now, however the disasters do not cease occurring what obliged the people implied in this field to think of reinforcing and of improving their systems of safety to achieve the principal goals of the ICAO to ensure the sure growth and ordinate of the international civil aviation in the whole world.

INTRODUCTION GENERALE

La gestion de la sécurité de l'aviation civile est une responsabilité de tout Etat contractant de l'OACI, dont l'Algérie. Dans ce cadre, ces États doivent établir un Programme national de sécurité (PNS) selon les exigences établies aux Annexes 1, 6, 8, 11, 13 et 14 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale de l'OACI.

Le PNS est défini comme étant un ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent l'amélioration de la sécurité.

Cela comprend des activités spécifiques qui doivent être accomplies par l'État ainsi que la mise en place, toujours par l'État, d'un cadre réglementaire pour supporter l'acquittement de ses responsabilités en regard de la poursuite efficiente et sécuritaire des activités reliées à l'aviation.

Le PNS fait ainsi fonction de système de gestion de la sécurité au niveau de l'État. Pour gérer la sécurité au sein de l'aviation civile, l'État doit, entre autre, mettre en place une structure d'organisation afin de délimiter et d'attribuer les rôles et responsabilités au sein de l'autorité chargée de l'aviation civile.

Par ce processus, les Etats s'efforcent d'atteindre les objectifs stratégiques de sécurité qu'ils se sont fixés en optimisant les actions relevant de leurs compétences, notamment en orientant les ressources humaines et financières disponibles vers les actions jugées les plus utiles en termes d'atténuation des risques.

A ce titre notre étude a pour but la description du PNS et de donner des orientations sur les trois aspects d'amélioration de la sécurité :

1. la réglementation PNS ;
2. la surveillance de l'état ;
3. la promotion de la sécurité.

Notre étude s'appuie sur les processus d'amélioration continue de la sécurité interne à l'administration et sur les systèmes de gestion de sécurité (SGS) des prestataires de services.

CHAPITRE I :

GENERALITES ET REPRESENTATION DE LA COMPAGNIE

I.1 DEFENITIONS

- **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.

- **Analyse du risque/étude aéronautique :**

Mécanisme qui fait partie d'un système de gestion de la sécurité et qui est utilisé pour évaluer le risque (combinaison de la gravité d'un événement ou d'un danger et de la probabilité de son occurrence) posé par un ensemble particulier de circonstance. Il est utilisé pour comparer le résultat d'une telle analyse au résultat escompté d'une norme, pratique recommandée ou exigence nationale donnée afin qu'une solution puisse être sélectionnée qui ne réduira pas la sécurité au-dessous du niveau voulu.

- **Assurance de la sécurité :**

Ce sont les activités des exploitants ou fournisseurs de services portant sur le contrôle et la mesure de la performance de la sécurité.

- **Audit :**

Processus systématique, indépendant, périodique et documenté permettant d'obtenir une assurance sur le degré de la conformité relativement aux exigences spécifique, fait par des auditeurs qualifiés.

- **Circulation aérienne :**

Ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

- **Enquête :**

Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

- **Incident :**

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

- **Incident grave :**

Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

N.B : La différence entre un accident et un incident grave ne réside que dans le résultat.

- **Accident :**

Un accident est un événement se produisant lors de l'utilisation d'un aéronef et entraînant les conséquences suivants :

- 1) un décès ou une blessure grave;
- 2) des dommages considérables pour l'aéronef, qui s'accompagnent d'une rupture structurelle ou nécessitent une réparation importante de l'aéronef;
- 3) la disparition de l'aéronef ou sa totale inaccessibilité.

- **Réglementation :**

Acte de l'autorité d'estimé à établir et à maintenir un degré d'ordre désiré. Ce terme englobe les instructions, règles, décrets, directives, législation, exigences, politiques, ordonnances, etc.

- **Programme de sécurité :**

Est un ensemble intégré de règlements et d'activités visant à améliorer la sécurité.

- **Services aéronautique :**

La formation au pilotage, les services aériens, la construction d'aéronefs, la maintenance d'aéronefs, les services de la circulation aérienne, l'exploitation d'aérodromes.

I.2 Présentation de la compagnie :

I.2.1 Historique :

La compagnie aérienne a vu le jour quinze ans avant l'indépendance. En effet, la compagnie AIR ALGERIE a été créée en 1947 pour l'exploitation du réseau de lignes aériennes entre l'Algérie et la France.

Ce même réseau était desservi par la société AIR TRANSPORT dont les lignes s'étendaient jusqu'à l'ex Afrique occidentale française.

En 1953, à la suite de la fusion de ses deux organisations, la compagnie du transport aérien AIR ALGERIE entre en activité.

1954 : début de la guerre de libération nationale AIR ALGERIE dispose d'une flotte composée de quatre avions conventionnels à pistons DOUGLAS (DC4).

1956 : l'introduction des LOKHEED (constellation) porte le nombre de la flotte à 10 avions.

1957 : acquisition de deux autres DC4, ainsi que deux Nord Atlas cargo.

1959 : mise en service de la première caravelle, avion propulsé par des turboréacteurs.

1962 : à cette date, où l'Algérie acquiert l'indépendance nationale après la guerre de libération nationale qui l'a opposé à la France, la flotte existante à ce moment là est composée de :

- 04 Caravelles;
- 10 DC4;
- 03 DC3.

En 1963, AIR ALGERIE devient compagnie nationale sous tutelle du ministère des transport.

L'indépendance de l'Algérie va entraîner les départs des personnels de nationalité française et une (Algérianisation progressive). AIR ALGERIE va développer son réseau progressivement grâce à de nouvelles lignes internationales à destination des pays avec lesquels l'Algérie a établi des relations diplomatiques et/ou commerciales (Europe, Afrique et moyen Orient) 35 destinations vers l'étranger et 26 destinations intérieur.

1966 : l'Algérianisation du personnel navigant commerciale est menée à son terme.

1968 : les actions encore détenues par les sociétés étrangères sont rachetées par l'Etat algérienne.

Acquisition de quatre CONVAIR G60 et retrait des DC4 et DC3.

1971 : mise en service des premiers SUPERJET BOEING, l'effort fourni pour la formation de personnels navigants algérien permettra la composition des premiers équipages entièrement algériens.

1972 : nouveau succès pour la compagnie : Au sein des ateliers de maintenance de DAR EL BAIDA de la première grande visite sur un appareil de type CARAVELLE.

1980 : la flotte s'enrichit d'une race d'avion AIR BUS de type gros porteur, parfaitement adapté à l'exploitation de certaines lignes génératrices d'un fort courant de trafic tel que Alger - Paris.

1984 : à cette date l'Algérianisation du personnel navigant technique peut être considéré comme achevés : 98% de l'effectif du personnel de conduite est composé de nationaux.

Actuellement la flotte d'AIR ALGERIE est composée des appareils présenté dans le tableau I.1 suivant :

AIRCRAFT	TYPE& SERIE	MTOW (KGS)	MTOW PAX CAPACITY	ENGINE
7TVES	B373-200	52 390	CARGO	JT8-D15
7TVHG	L382G	70 306	CARGO	501-D22A
7TVHL	L382G	70 306	CARGO	501-D22A
7TVJG	B767-300	156 489	253	CF6-80C2B2F
7TVJH	B767-300	156 489	253	CF6-80C2B2F
7TVJI	B767-300	156 489	253	CF6-80C2B2F
7TVJJ	B737-800	78 244	160	CFM56-7B26
7TVJK	B737-800	78 244	160	CFM56-7B26
7TVJL	B737-800	78 244	160	CFM56-7B26
7TVJM	B737-800	72 802	160	CFM56-7B24
7TVJN	B737-800	72 802	160	CFM56-7B24
7TVJO	B737-800	72 802	144	CFM56-7B24
7TVJP	B737-800	72 802	144	CFM56-7B24
7TVJQ	B737-600	65 090	101	CFM56-7B22
7TVJR	B737-600	65 090	101	CFM56-7B22
7TVJS	B737-600	65 090	101	CFM56-7B22
7TVJT	B737-600	65 090	101	CFM56-7B22
7TVJU	B737-600	65 090	101	CFM56-7B22
7TVJV	B737-202	210 000	269	CF6-80E1A4
7TVJW	B737-202	210 000	269	CF6-80E1A4
7TVJX	B737-202	210 000	269	CF6-80E1A4
7TVJY	B737-202	210 000	269	CF6-80E1A4
7TVJZ	B737-202	210 000	269	CF6-80E1A4
7TVKA	B737-800	78 244	144	CFM56-7B27
7TVKB	B737-800	78 244	144	CFM56-7B27
7TVKC	B737-800	78 244	144	CFM56-7B27

Tableau L1 : les appareils d'AIR ALGERIE.

1.2.2 Réseaux

Le réseau d'AIR ALGERIE se décompose en deux :

- Réseau Domestique.
- Réseau International.

1.2.2.1 Réseau domestique

Actuellement 29 villes du territoire national sont reliées par les lignes de la compagnie entre le Nord et le Sud du pays, voici un tableau I.2 ci-dessous qui résume le réseau domestique :

LES VILLES DU NORD	LES VILLES DU SUD
ALGER	ADRAR
ANNABA	BECHAR
BATNA	BISKRA
BEJAIA	BORDJ BADJI MOKHTAR
CONSTANTINE	DJANET
JIJEL	EL GOLEA
MASCARA	EL OUED
ORAN	GHARDAIA
TEBESSA	HASSI MASSAOUD
TIARET	ILLIZI
TLEMCEN	IN AMENAS
SETIF	IN SALAH
	OUARGLA
	TAMANRASSET
	TIMIMOUN
	TINDOUF

Tableau I.2 : le réseau domestique.

1.2.2 Réseau international

Le réseau international d'AIR ALGERIE est un réseau très vaste, il est constitué des escales suivantes dans le tableau I.3 (il existe 5 faisceaux) :

FRANCE	EUROPE 1	EUROPE 2	M et M.O.	AFRIQUE
PARIS CDG	MADRID	BERLIN	TUNIS	NIAMEY
MARSEILLE	BARCELONE	PRAGUE	CASABLANCA	BAMAKO
LILLE	PALMA	SOFIA	TRIPOLI	CONAKRY
METZ	ALICANTE	MOSCOU	CAIRE	LAGOS
LYON	ROME	ISTAMBUL	DJEDDA	OUAGADOUGOU
TOULOUSE	GENEVE		BAHRAYN	ABIDJAN
NICE	FRANKFURT		AMMAN	NOUAKCHOUTT
BORDEAUX	BRUXELLES		DAMAS	
CHARLEROI	LONDRES		BEYROUTH	
	GATWICK		DOUBAI	

Tableau I.3 : le réseau international.

1.2.3 Organisation :

L'entreprise Publique Economique, Société par action EPE/SPA, dénommée AIR ALGERIE, exerce ses activités de transport aérien de passagers et du fret à travers l'organisation suivante :

1.2.3.1 Composition de la Direction Générale :

- un staff de spécialistes assistants et conseillers;
- une cellule communication;
- une inspection Général (siège et Exploitation);
- une Direction de la sureté interne de l'entreprise;
- un Secrétariat Général chargé de la coordination;
- une sous Direction des Moyens généraux.

1.2.3.2 Des Directions Centrales, Réparties par nature d'activités :

- Des Directions Fonctionnelles;
- Des Directions Opérationnelles;
- Des Directions Techniques.

1.2.4 Structure d'organisation

1.2.4.1 Organisation Générale de la compagnie :

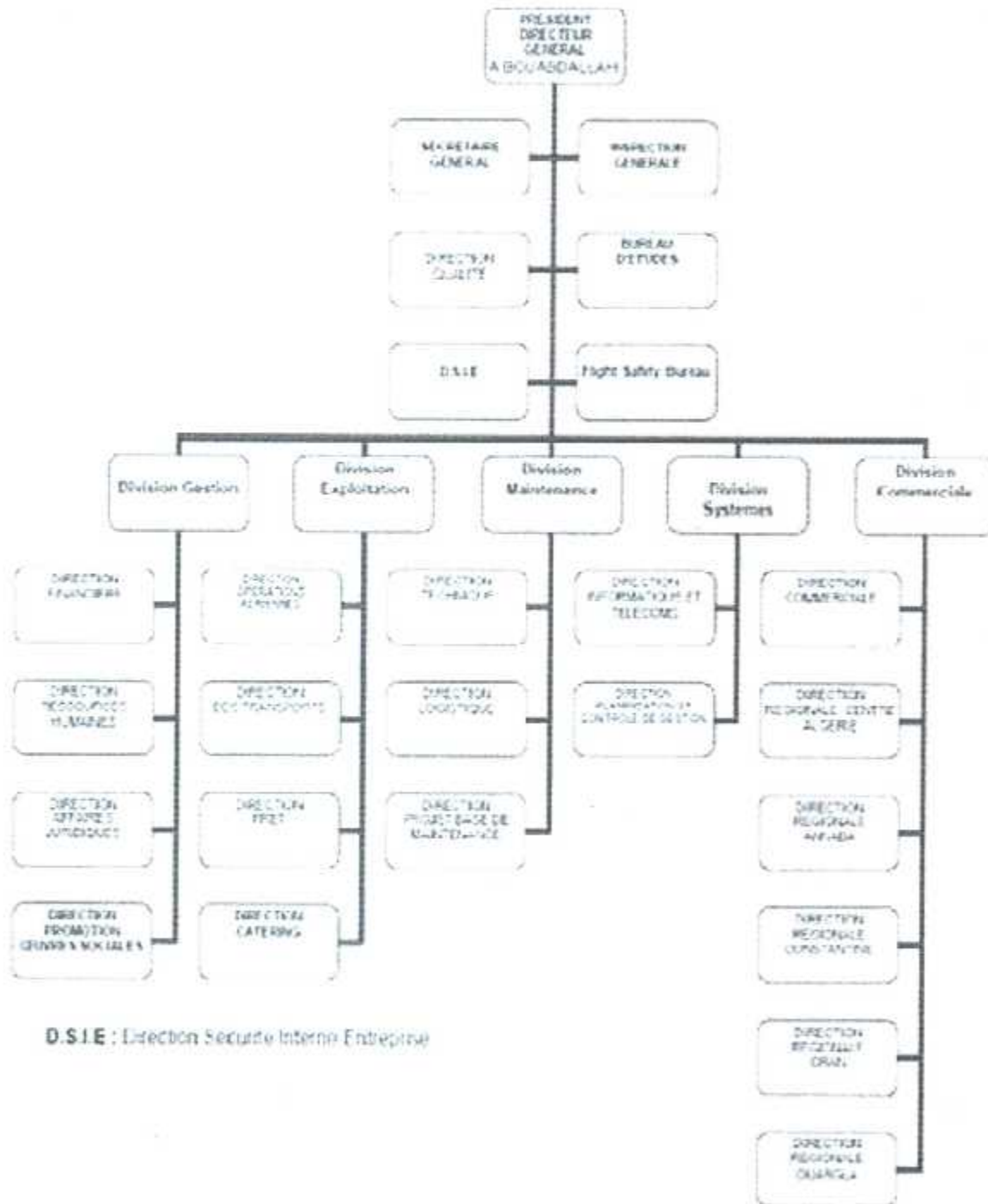


Figure I.1 : Organisation Générale de la compagnie.

I.2.4.2 Organisation de la direction des transports :

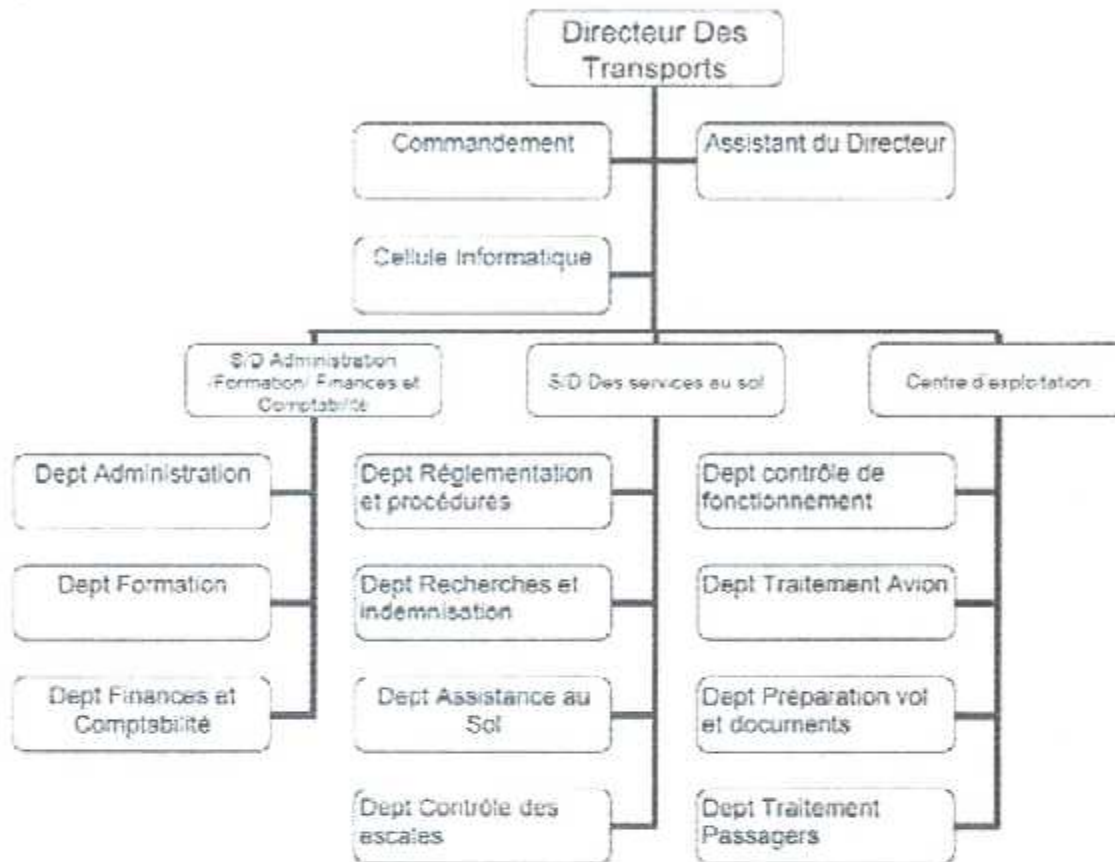


Figure I.2 : Organisation de la direction des transports.

I.2.4.3 Organisation de la direction des opération aériennes :

GAF : Gestion Administrative & Financière

PSV : Programmation et surveillance des vols.

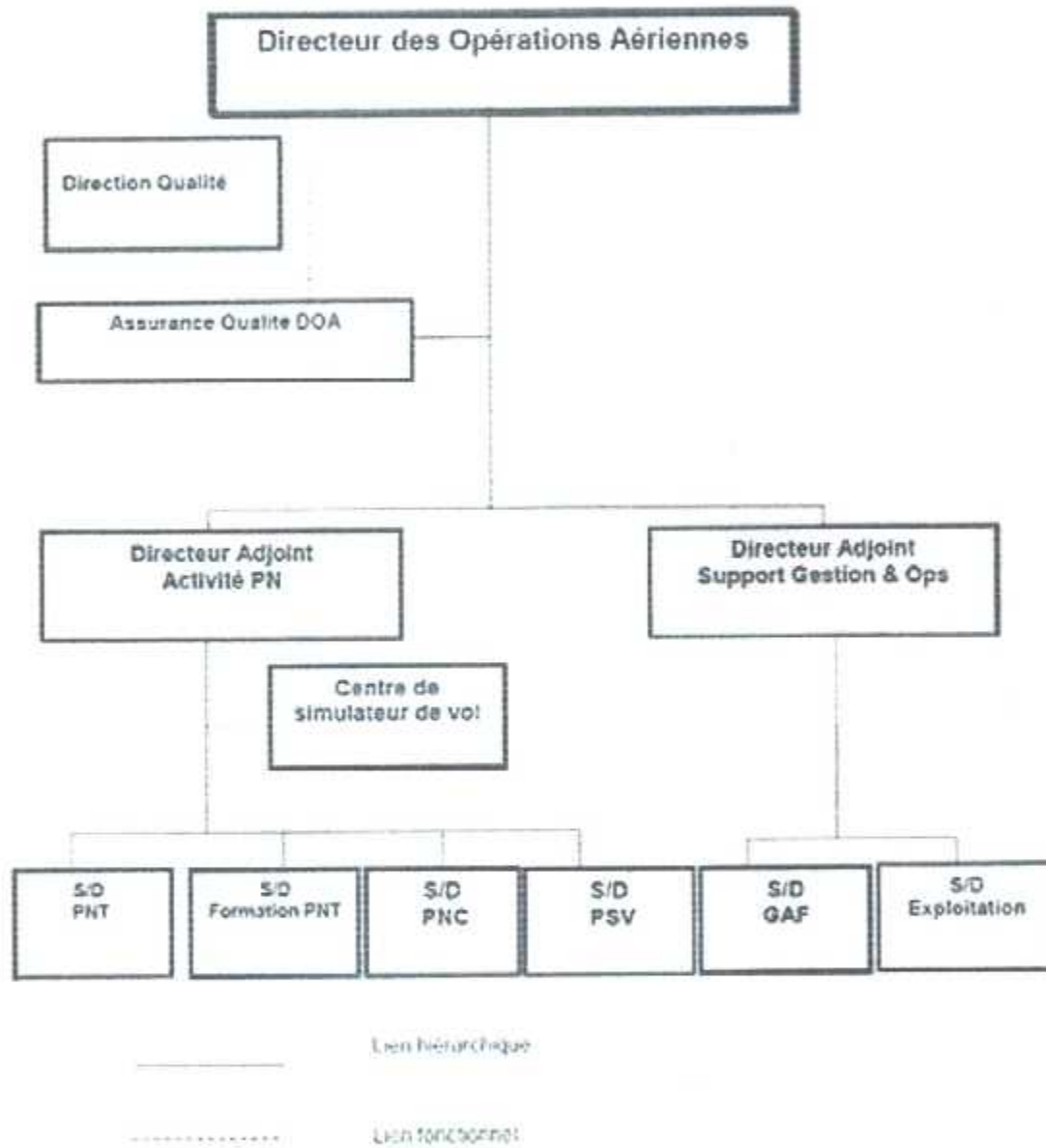
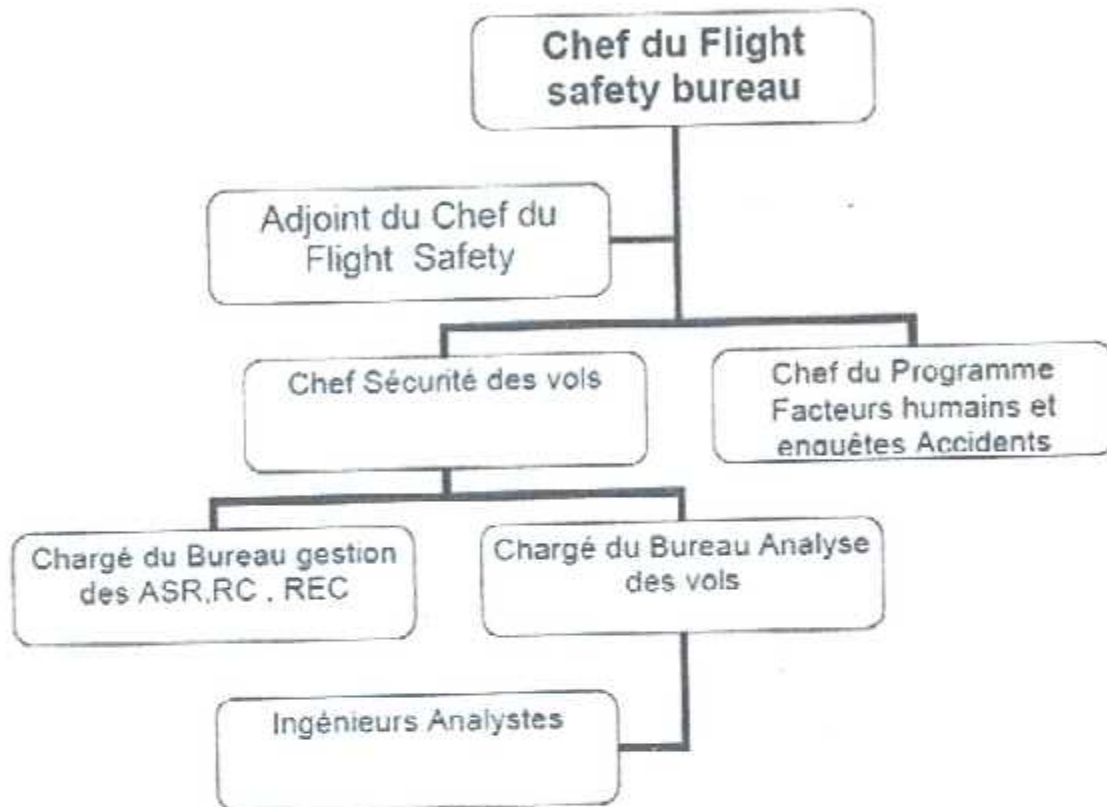


Figure I.3 : Organisation de la direction des opération aériennes.

1.2.4.4 Organisation du Flight Safety Bureau :



ASR : Air Safety Report

RC : Rapport CDB

REC : Rapport évènement

Figure I.4 : Organisation du Flight safety Bureau.

1.2.5 Responsabilités et taches de l'encadrement opérationnel :

1.2.1.5 Directeur des Transports :

Le directeur des transports est responsable auprès de la Direction Générale du développement et de l'exécution de la politique des transports, de mettre en œuvre les moyens humains et matériels nécessaires au traitement au sol des passagers et des charges marchandes au départ, en transfert, et à l'arrivée, et ce dans le respect des procédures réglementaires et des normes de sécurité, régularité et de qualité de service, conformément à la réglementation national et internationale.

1.2.5.2 Directeur des opérations aériennes :

C'est le responsable désigné auprès de l'Autorité pour les opérations aériennes.

ses fonctions, taches et responsabilités sont :

- Valider tous les standards et pratiques des opérations aériennes; et s'assurer de leur conformité aux règlements nationaux et internationaux, comme aux dispositions du CTA.
- Etablir et maintenir à jour les listes des PN en collaboration avec les constructeurs des aéronefs, les secteurs, la sous direction d'études exploitation, publier le manuel d'exploitation et approuver son contenu.
- Publier toutes les autres directives nécessaires au PN.
- Prendre les décisions finales concernant le gestion des équipages.
- Représenter les intérêts de la Compagnie en matière d'opération dans les réunions et devant les institutions nationales et internationales.
- Assister les PN pour résoudre les contentieux concernant les heures de vol, le salaire, les primes, les indemnités et tout problème relatif à leur fonction.
- Il doit également assurer les opérations conformément à toutes les réglementations appropriées, dans l'Etat d'enregistrement, tous autres Etats avec l'autorité liaison ou, un survol. A cet égard, il est de son devoir de communiquer avec l'autorité locale d'aviation civile(D.A.C.M) et avec des autorités compétentes d'autres Etats.
- Le directeur des opérations aériennes est responsable de la liaison et de coordination avec les autres département et finalement il autorise toutes les opérations aériennes.

1.2.5.3 Flight Safety Bureau :

- Les activités de prévention des accidents exigent un conseiller de prévention (ou officier de sécurité de vol) comme point essentiel et force de conduite.
- Le **FSB** doit sensibiliser et mobiliser de prévention des accidents à travers l'organisation.
- Le **FSB** doit faire des recommandations d'élimination de tous les risques découverts, identifiés et évalués.
- Il doit également informer les pilotes et gérer les méthodes de sécurité utilisées et les problèmes rencontrés dans la compagnie.
- Il assure un système de publication et d'information concernant les données de sécurité.
- Le rôle du **FSB** n'est d'autre que consultatif.
- Il rapporte périodiquement au directeur général sur des sujet de sécurité et est libre de faire des communications à n'importe quel directeur dans l'organisation. s'il le considère nécessaire dans l'intérêt de la sécurité de vol.
- Pour qu'il soit efficace, le **FSB** doit avoir l'appui total de tous les responsables et du personnel de surveillance de la compagnie.

CHAPITRE II :

DESCRIPTION DU PNS

Un PNS est un système de gestion pour le management de la sécurité par l'État. Sa mise en œuvre doit correspondre à la taille et à la complexité du système d'aviation de l'État, et peut exiger une coordination entre de multiples autorités responsables de différents éléments des fonctions d'aviation civile de l'État.

II-1 L'état de la sécurité de l'aviation dans le monde d'aujourd'hui

Les niveaux de sécurité que connaît aujourd'hui le transport aérien mondial représentent une réalisation fondée sur la détermination et les efforts de la communauté aéronautique dans son ensemble.

L'année 2010 a vu un retour à la croissance, le nombre total de vols commerciaux réguliers recommençant à dépasser les 30 millions par an.

Dans le contexte de cette période de croissance renouvelée, et vu la progression prévues des voyages aériens, il est impératif de maintenir une très forte focalisation sur des initiatives qui amélioreront encore dans l'avenir les résultats en matière de sécurité.

C'est pourquoi l'OACI développe et affine constamment des méthodes plus proactives et axées sur les risques pour continuer de réduire le taux mondial d'accidents, ce qui permettra l'expansion en toute sécurité des voyages aériens dans toutes les régions du monde.

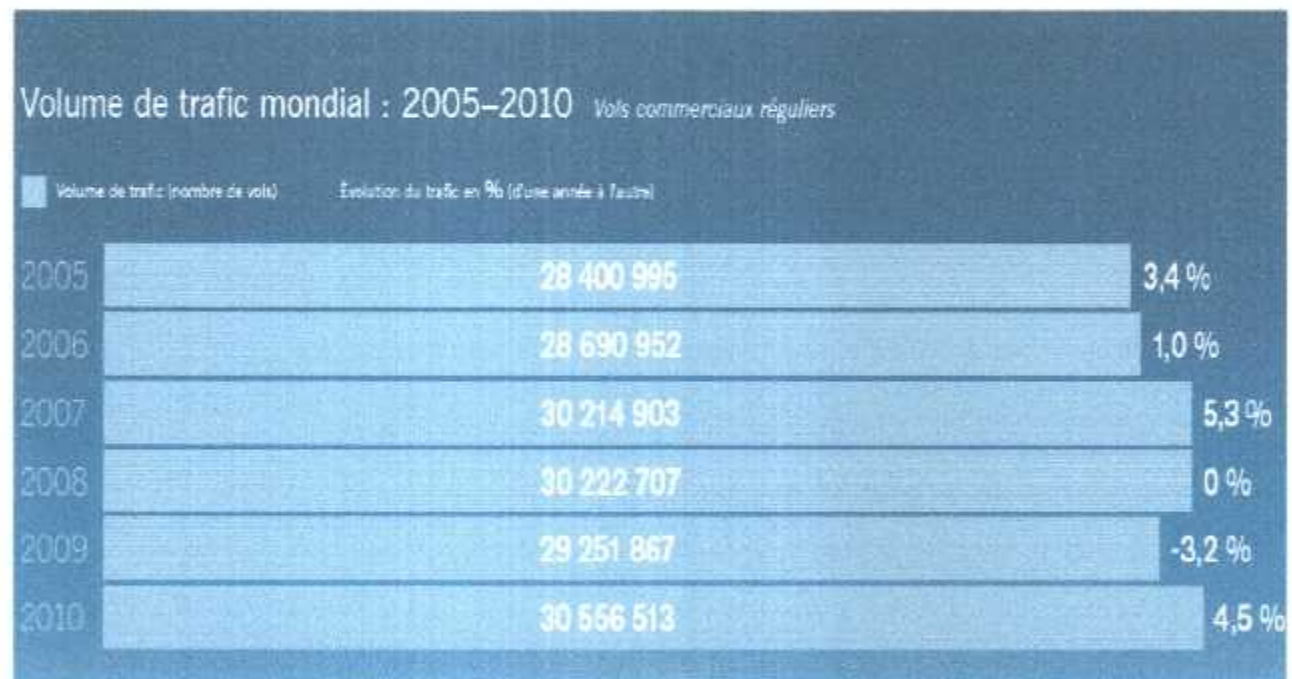


Fig. I-1 volume de trafic mondial 2005-2010

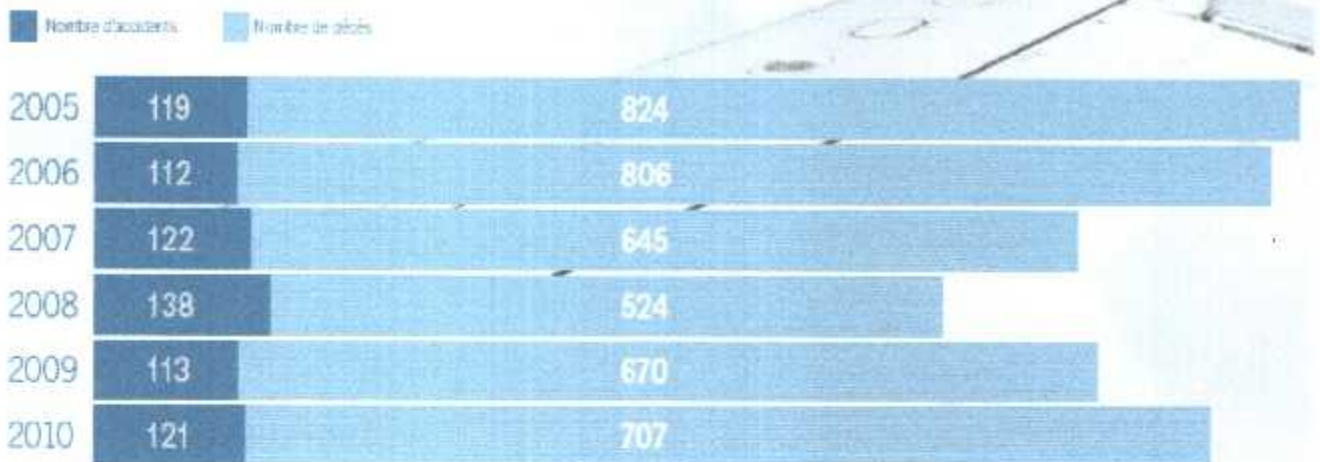
Statistiques d'accidents : 2005–2010 *Vols commerciaux réguliers*

Fig. I-2 statistiques d'accidents 2005-2010

Le nombre d'accidents imputés aux vols commerciaux réguliers a atteint 121 en 2010, contre 113 en 2009, ce qui donne un taux d'accidents de 4,0 par million de départs, en augmentation marginale par rapport au taux de 3,9 par million de départs de 2009.

Tout en étant inférieur à ceux de 2005 et 2006, le nombre total de victimes en 2010 a néanmoins augmenté ces trois dernières années.

Cette tendance vient rappeler que la coopération entre les diverses parties prenantes est un élément clé de la réduction du nombre d'accidents d'aviation et de leurs victimes.

II.2. Composantes et éléments d'un PNS

Le PNS est constitué de quatre composantes

- a) politique et objectifs de l'État en matière de sécurité ;
- b) gestion des risques de sécurité par l'État ;
- c) assurance de la sécurité par l'État ;
- d) promotion de la sécurité par l'État.

Les deux activités opérationnelles essentielles d'un PNS sont la gestion des risques de sécurité par l'État et l'assurance de la sécurité par l'État, activités qui ont lieu dans le cadre de la politique et des objectifs de l'État en matière de sécurité et qu'appuie la promotion de la sécurité par l'État.

La plupart des composantes équivalentes d'un SGS s'appliquent également au PNS.

Il y a cependant une différence : dans le PNS, le processus d'enquête sur les accidents et les incidents graves, bien que formellement considéré comme un élément de la politique et des objectifs de l'État, est aussi une activité opérationnelle essentielle qui contribue à la collecte, à l'analyse et à l'échange de données de sécurité, ainsi qu'au ciblage de la supervision des domaines de préoccupations majeures (assurance de la sécurité par l'État).

II.3. Description des composantes du PNS

Les quatre composantes citées constituent les modules de construction de base d'un PNS, en ce qu'elles représentent les quatre processus fondamentaux de gestion de la sécurité qui sous-tendent le système de gestion proprement dit (PNS).

Chacune d'elles est subdivisée en éléments, englobant les sous-processus spécifiques, activités spécifiques ou outils spécifiques que le système national de gestion proprement dit doit engager ou utiliser afin de mener la gestion de la sécurité d'une manière qui combine la démarche prescriptive et la démarche fondée sur la performance et qui appuie la mise en œuvre de SGS par les prestataires de services.

Note : Dans le contexte du PNS, le terme « prestataire de services » s'applique à tout organisme qui fournit des services d'aviation. Le terme inclut les organismes de formation agréés qui sont exposés à des risques de sécurité pendant la fourniture de leurs services, les exploitants aériens, les organismes de maintenance agréés, les organismes responsables de la conception de type et/ou de la construction d'aéronefs, les prestataires de services de la circulation aérienne et les aéroports certifiés, selon le cas.

II. 3.1 Politique et objectifs de l'état en matière de sécurité

- **Cadre législatif national en matière de sécurité**

L'État a promulgué un cadre législatif national et des règlements spécifiques en matière de sécurité conformément aux normes internationales et nationales, qui définissent comment il assurera la gestion de la sécurité sur son territoire.

Cela comprend la participation des organismes d'aviation de l'État à des activités précises liées à la gestion de la sécurité dans l'État et l'établissement des rôles, responsabilités et relations de ces organismes.

Le cadre législatif et les règlements spécifiques en matière de sécurité sont examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence à l'État.

- **Responsabilités et obligations de rendre compte de l'État en matière de sécurité**

L'État a déterminé, défini et documenté les exigences, responsabilités et obligations de rendre compte en ce qui concerne l'établissement et la tenue du PNS.

Les éléments en question comprennent les directives pour planifier, organiser, réaliser, tenir, conduire et améliorer continuellement le PNS d'une manière qui répond aux objectifs nationaux de sécurité.

Ils comprennent aussi un énoncé clair sur la fourniture des ressources nécessaires à la mise en œuvre du PNS.

- **Enquêtes sur les accidents et incidents**

L'État a mis en place un processus indépendant d'enquête sur les accidents et les incidents, dont le seul objectif est de prévenir de futurs accidents et incidents et non d'attribuer un blâme ou une responsabilité.

De telles enquêtes visent à appuyer la gestion de la sécurité à l'intérieur de l'État. Dans le cadre du PNS, l'État maintient l'indépendance de l'organisme d'enquête sur les accidents et incidents par rapport aux autres organismes d'aviation de l'État.

- **Politique d'application**

L'État a promulgué une politique d'application qui fixe les conditions et les circonstances dans lesquelles les prestataires de services peuvent traiter les événements liés à certains écarts de sécurité et les résoudre à l'interne, dans le cadre de leur SGS et à la satisfaction de l'autorité nationale compétente.

La politique d'application fixe aussi les conditions et les circonstances dans lesquelles traiter les écarts de sécurité au moyen de procédures d'application établies.

II. 3.2. Gestion des risques de sécurité par l'Etat

- **Exigences de sécurité pour les SGS des prestataires de services**

L'État a établi les directives qui régissent la façon dont les prestataires de services détermineront les dangers opérationnels et géreront les risques de sécurité.

Les directives comprennent les exigences, règlements d'exploitation spécifiques et politiques de mise en œuvre concernant les SGS des prestataires.

Les exigences, les règlements d'exploitation spécifiques et les politiques de mise en œuvre sont examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence aux prestataires.

- **Entente sur les performances de sécurité des prestataires de services**

L'État est convenu, avec les différents prestataires de services, des performances de sécurité de leurs SGS respectifs.

Les performances de sécurité convenues de chacun des prestataires de services sont examinées périodiquement pour s'assurer qu'elles demeurent pertinentes et qu'elles conviennent en permanence aux prestataires.

II.3.3. Assurance de la sécurité par l'état

- **Supervision de la sécurité**

L'État a mis en place des mécanismes pour assurer une surveillance efficace des huit éléments cruciaux de la fonction de supervision de la sécurité.

Il a aussi établi des mécanismes pour veiller à ce que la détermination des dangers et la gestion des risques de sécurité par les prestataires de services suivent des directives réglementaires précises (exigences, règlements d'exploitation spécifiques et politiques de mise en œuvre).

Ces mécanismes comprennent des inspections, des audits et des enquêtes pour vérifier que les directives réglementaires concernant les risques de sécurité ont dûment été prises en compte dans les SGS des prestataires, qu'elles sont appliquées comme prévu et qu'elles ont les effets voulus sur les risques de sécurité.

- **Collecte, analyse et échange de données de sécurité**

L'État a mis en place des mécanismes pour collecter et stocker des données sur les dangers et les risques de sécurité à la fois au niveau individuel et au niveau global de l'État.

Il a aussi établi des mécanismes pour produire des renseignements à partir des données stockées et pour échanger activement des renseignements sur la sécurité avec les prestataires de services et/ou d'autres États, selon qu'il convient.

- **Ciblage de la supervision des domaines de préoccupations ou de besoins majeurs, sur la base des données de sécurité**

L'État a établi des procédures pour hiérarchiser les inspections, audits et enquêtes en fonction des domaines où la sécurité soulève une plus grande préoccupation ou représente un plus grand besoin, en utilisant les résultats de l'analyse des données sur les dangers, leurs conséquences en exploitation et les risques de sécurité évalués.

II.3.4. Promotion de la sécurité par l'Etat

- **Formation, communication et diffusion en interne des renseignements sur la sécurité**

L'État dispense une formation, œuvre à renforcer la sensibilisation et entretient une communication dans les deux sens de renseignements pertinents sur la sécurité pour appuyer, au sein des organismes d'aviation de l'État, le développement d'une culture d'organisation favorable à un PNS efficace et efficient.

- **Formation, communication et diffusion à l'extérieur des renseignements sur la sécurité**

L'État mène des activités d'information et œuvre à renforcer la sensibilisation sur les risques de sécurité, et il entretient une communication dans les deux sens de renseignements pertinents sur la sécurité pour appuyer, chez les prestataires de services, le développement d'une culture d'organisation favorable à un SGS efficace et efficient.

II.4. Le contexte réglementaire

II.4.1. Les exigences réglementaires internationales

L'OACI a établi aux Annexes 1, 6, 8, 11 et 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) les normes exigeant que les États mettent en place un Programme national de sécurité établissant les exigences de mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par les prestataires de services aéronautiques.

Un des éléments du PNS concerne la définition par l'État des exigences relatives à la sécurité des SGS des prestataires de services, comme suit :

« 2.1 Exigences relatives à la sécurité des SGS des prestataires de services ceci est décrit comme suit :

L'État a établi les directives qui régissent la façon dont les prestataires de services détermineront les dangers opérationnels et géreront les risques de sécurité.

Les directives comprennent les exigences, règlements d'exploitation spécifiques et politiques de mise en œuvre concernant les SGS des prestataires.

Les exigences, les règlements d'exploitation spécifiques et les politiques de mise en œuvre sont examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence aux prestataires. »

Dans la même veine, l'OACI réfère dans le supplément décrivant le cadre du PNS à un appendice qu'on retrouve dans les Annexes présentant le cadre pour les SGS et précise que les deux cadres doivent être considérés comme complémentaires mais distincts.

II.4.2. Les exigences réglementaires nationales

En Algérie, l'obligation de mise en place d'un système de gestion de la sécurité est établie dans des projets de textes réglementaires, dont :

Le projet de Circulaire N^o. _____ du _____ fixant les règles générales relatives à la certification des prestataires de services aéronautiques.

En vertu de ce projet de circulaire, l'article 15. Intitulé « Système de gestion de la sécurité », stipule, en outre, que le titulaire d'un certificat met en place un système de gestion de la sécurité acceptable à l'Autorité chargée de l'aviation civile.

Le projet de Circulaire N^o. _____ du _____ fixant les règles générales relatives à la mise en place de système de gestion de la sécurité (SGS).

En vertu de ce projet de circulaire, l'article 2. intitulé « Application », stipule que tout titulaire d'un certificat de services aéronautiques émis par l'Autorité chargée de l'aviation civile en vertu des règles en vigueur doit établir et maintenir un système de gestion de la sécurité et s'y conformer.

À travers la mise en œuvre d'un SGS, un prestataire de services aéronautiques doit démontrer à l'Autorité de chargée de l'aviation civile qu'il assure la sécurité de son exploitation selon une approche structurée de gestion de la sécurité, qui englobe les structures, les responsabilités, les politiques et les procédures organisationnelles nécessaires.

Ainsi, il définit la politique de sécurité qu'il conduit pour atteindre les objectifs de sécurité qu'il s'est fixé, s'assure que les risques sont gérés de manière adéquate et veille à la promotion de la sécurité.

CHAPITRE III :

DESCRIPTION DU SYSTEME SGS DES PRESTATAIRES DE SERVICES

III.1 Définition du système de gestion de la sécurité (SGS)

Un SGS consiste en une approche structurée de gestion de la sécurité, qui englobe les structures, responsabilités, politiques et procédures organisationnelles nécessaires en vue d'assurer une exploitation sûre incluant le maintien de la navigabilité et l'entretien des aéronefs.

Le SGS a d'abord pour objectif de mettre en place une approche intégrée de la sécurité en assurant la cohérence de tous ces éléments afin de fournir au dirigeant responsable les informations de sécurité nécessaires à la prise de décision au sein de l'entreprise ou de l'organisme.

De plus, le SGS dépasse la simple conformité réglementaire en prenant en compte les effets de l'adaptation de l'entreprise ou de l'organisme et des acteurs à la variabilité des situations opérationnelles rencontrées pour remplir leurs fonctions.

Enfin, le SGS intègre non seulement une gestion réactive (analyse des événements) et proactive (processus de traitement du retour d'expérience) de la sécurité mais aussi une approche « prédictive » qui recherche dans l'activité opérationnelle normale, les bonnes pratiques professionnelles et les indicateurs des évolutions non souhaitées de ces pratiques. Ainsi le SGS repose sur quatre piliers,

III.2. Exemple Dun système de gestion de la sécurité d'un prestataire de service

Le présent chapitre spécifie le cadre proposé par l'OACI pour la mise en œuvre et de la tenue d'un système de gestion de la sécurité (SGS) par un exploitant de service aérien ou un organisme de maintenance agréé. Un SGS est un système qui permet à une organisation de gérer la sécurité.

a) Politique et objectifs de sécurité

- Engagement et responsabilité de la direction
- Obligations de rendre compte en matière de sécurité
- Nomination du personnel clé chargé de la sécurité
- Coordination des plans d'intervention d'urgence
- Documentation relative au SGS

b) Gestion du risque de sécurité

- Détermination des dangers
- Évaluation et atténuation du risque de sécurité

c) Assurance de la sécurité

- Surveillance et mesure des performances de sécurité
- La gestion du changement
- Amélioration continue du SGS

d) Promotion de la sécurité

- Formation et sensibilisation
- Communication en matière de sécurité

III.2.1. Politique et objectifs de sécurité

III.2.1.1. Engagement et responsabilité de la direction

L'exploitant/organisme de maintenance agréé définira la politique de sécurité de l'organisation compte tenu des exigences internationales et nationales, et la politique sera signée par le dirigeant de l'organisation qui doit rendre des comptes.

La politique traduira les engagements de l'organisation en ce qui a trait à la sécurité, comprendra un énoncé clair relatif à la fourniture des ressources nécessaires à sa mise en œuvre et sera diffusée, avec un soutien visible, dans l'ensemble de l'organisation.

La politique de sécurité énoncera les procédures de compte rendu en matière de sécurité et indiquera clairement les types de comportement qui sont inacceptables en exploitation ainsi que les conditions dans lesquelles des mesures disciplinaires ne seraient pas applicables.

Elle sera périodiquement passée en revue pour veiller à ce qu'elle reste pertinente et convienne en permanence à l'organisation.

III.2.1.2. Obligations de rendre compte en matière de sécurité

L'exploitant/organisme de maintenance agréé désignera le dirigeant qui, quelles que soient ses autres fonctions, aura la responsabilité finale de la mise en œuvre et de la tenue du SGS au nom de l'exploitant/organisme de maintenance agréé et qui devra en répondre.

De plus, l'exploitant/organisme de maintenance agréé déterminera 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 les performances de sécurité du SGS.

Les responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs en matière de sécurité feront l'objet d'un document et seront diffusés dans l'ensemble de l'organisation, et ils comprendront une définition des niveaux de la direction qui ont le pouvoir de prendre des décisions concernant la tolérabilité du risque de sécurité.

III.2.1.3. Nomination du personnel clé chargé de la sécurité

L'exploitant/organisme de maintenance agréé désignera un directeur de la sécurité, qui aura la responsabilité de mettre en œuvre et de tenir un SGS efficace et agira comme centralisateur pour les questions à ce sujet.

III.2.1.4. Coordination des plans d'intervention d'urgence

L'exploitant/organisme de maintenance agréé veillera à ce qu'un plan d'intervention d'urgence assurant une transition ordonnée et efficace des opérations normales aux opérations d'urgence, et le retour aux opérations normales soit dûment coordonné avec les plans d'intervention d'urgence des organismes, avec lesquels il doit traiter lorsqu'il fournit des services.

III.2.1.5. Documentation relative au SGS

L'exploitant/organisme de maintenance agréé élaborera un plan de mise en œuvre du SGS, que la direction supérieure de l'organisation approuvera, qui définit l'approche de l'organisation en matière de gestion de la sécurité d'une façon qui répond aux objectifs de l'organisation.

L'exploitant/organisme établira et tiendra à jour une documentation relative au SGS qui décrit la politique et les objectifs de sécurité, les exigences, processus et procédures du SGS, les obligations de rendre compte, responsabilités et pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures ainsi que les produits du SGS.

De plus, il élaborera et tiendra à jour un manuel sur les systèmes de gestion de la sécurité (MSGs), qui fera partie de la documentation relative au SGS, afin de faire connaître à l'ensemble de l'organisation son approche en matière de gestion de la sécurité.

III.2.2. Gestion du risque de sécurité

III.2.2.1. Détermination des dangers

L'exploitant/organisme de maintenance agréé mettra au point et tiendra à jour un processus formel qui permet de détecter les dangers de l'exploitation.

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

III.2.2.2. Évaluation et atténuation du risque de sécurité

L'exploitant/organisme de maintenance agréé mettra au point et tiendra à jour un processus formel qui permet d'analyser, d'évaluer et de maîtriser les risques de sécurité des opérations de vol/maintenance.

III.2.3.Assurance de la sécurité

III.2.3.1.Surveillance et mesure des performances de sécurité

L'exploitant/organisme de maintenance agréé mettra au point et tiendra à jour un moyen permettant de vérifier les performances de l'organisation en matière de sécurité et de valider l'efficacité des mesures visant à maîtriser le risque de sécurité.

Les performances de sécurité de l'organisation seront vérifiées en fonction d'indicateurs et d'objectifs pertinents établis pour le SGS.

III.2.3.2.La gestion du changement

L'exploitant/organisme de maintenance agréé mettra au point et tiendra à jour un processus formel pour déterminer les changements au sein de l'organisation qui peuvent influencer sur les processus et services en place, pour décrire les modalités visant à garantir les performances de sécurité avant la mise en œuvre des changements et pour supprimer ou modifier les mesures de maîtrise du risque de sécurité qui ne sont plus nécessaires ou efficaces par suite de changements dans l'environnement d'exploitation.

III.2.3.3.Amélioration continue du SGS

L'exploitant/organisme de maintenance agréé mettra au point et tiendra à jour un processus formel permettant de déterminer les causes de performances du SGS inférieures aux normes ainsi que les incidences de telles performances sur l'exploitation et d'éliminer ou d'atténuer ces causes.

III.2.4.Promotion de la sécurité

III.2.4.1.Formation et sensibilisation

L'exploitant/organisme de maintenance agréé mettra au point et tiendra à jour un programme de formation en matière de sécurité qui garantit que le personnel sera formé et compétent pour exécuter les tâches liées aux SGS.

La portée de la formation correspondra à la participation de chaque stagiaire au SGS.

III.2.4.2.Communication en matière de sécurité

L'exploitant/organisme de maintenance agréé mettra au point et tiendra à jour un moyen formel de communication en matière de sécurité.

Ce procédé permettra de bien faire connaître le SGS à tout le personnel, de diffuser les renseignements critiques pour la sécurité et d'expliquer pourquoi certaines mesures de sécurité sont prises et pourquoi certaines procédures sont introduites ou changées.

III.3.Relation Entre PNS et SGS

Il est indispensable pour une action concertée de gestion de la sécurité au sein des États que la relation entre un PNS et un SGS soit clairement comprise. Cette relation peut être exprimée comme suit dans les termes les plus simples :

- les États sont responsables d'élaborer et d'établir un PNS ;
- les prestataires de services sont responsables d'élaborer et d'établir un SGS.

PNS	SGS
<ul style="list-style-type: none"> • la DACM est responsable d'élaborer et établir le PNS; • la DACM accepte et approuve le SGS des prestataires de services et superviser l'élaboration et la mise en œuvre; • la DACM n'a aucun objectif de production; • la DACM approuve les performances de sécurité des prestataires de services; • gestion des risques; • assurance de la sécurité; • promotion de la sécurité; • établir un niveau de sécurité acceptable. 	<ul style="list-style-type: none"> • les prestataires de services sont responsable d'élaborer et d'établir le SGS; • objectif de production; • gestion des risques; • assurance de la sécurité; • promotion de la sécurité; • performance de la sécurité.

Figure III.1. Relation entre PNS et SGS

Si l'on déplace la discussion vers le côté production de la balance qui réalise la médiation entre protection et production sur la Figure III.1, un PNS, comme on l'a déjà vu, n'a pas d'objectifs de production en tant que tel, mais un prestataire de services en a assurément.

L'objectif des activités de production d'un prestataire de services est d'atteindre des buts commerciaux et de donner satisfaction au client.

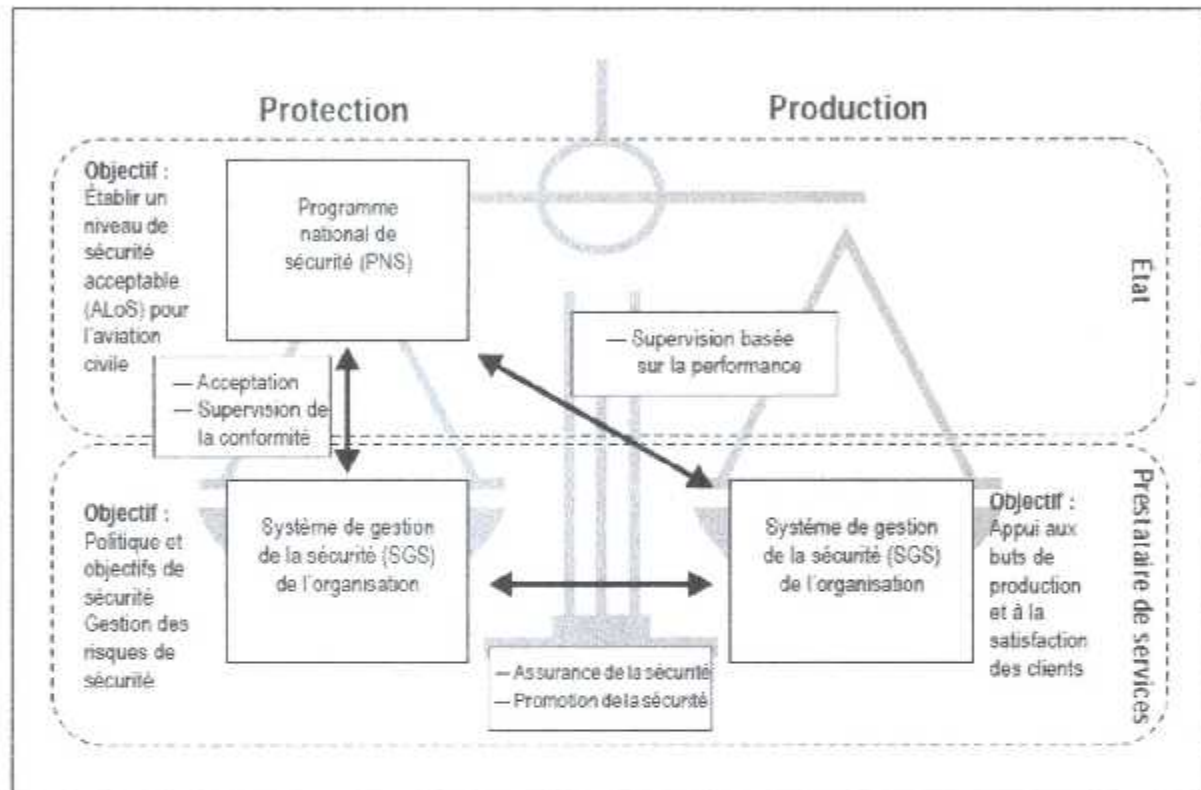


Figure III.1. Relation entre PNS et SGS

Le SGS est le moyen que le prestataire de services utilise pour assurer que les risques de sécurité des conséquences de dangers qu'il doit affronter en poursuivant les objectifs de production restent sous contrôle organisationnel.

Le SGS du prestataire de services identifie les risques de sécurité et les atténuations nécessaires pour les garder sous contrôle organisationnel, initialement par la gestion des risques de sécurité.

Une fois que les opérations commencent, la maîtrise des risques de sécurité et la surveillance des atténuations sont accomplies au moyen du processus continu d'assurance de la sécurité, appuyé par la promotion de la sécurité.

Gestion des risques de sécurité, assurance de la sécurité et promotion de la sécurité constituent ainsi les moyens pour une organisation de maintenir l'équilibre entre production et protection.

Tandis que le rôle traditionnel d'un État, en ce qui concerne l'acceptation du SGS et sa supervision administrative en termes de respect des réglementations, est représenté du côté protection, il y a aussi dans un PNS un rôle pour la fonction de supervision du côté production.

Des carences dans l'identification des dangers et la gestion des risques de sécurité, ainsi que dans l'élaboration de stratégies d'atténuation, sont souvent liées à l'affectation de ressources.

Cela est généralement le cas lorsque l'affectation de ressources est biaisée vers les activités de production.

Des carences dans l'identification des dangers et dans la gestion des risques de sécurité, ainsi que dans l'élaboration de stratégies d'atténuation, seront aussi rendues évidentes par l'incapacité d'atteindre la performance de sécurité convenue du SGS du prestataire de services, à cause d'un déséquilibre de l'affectation de ressources à la production et à la protection.

C'est pourquoi, si une supervision basée sur la performance est exercée, et si la performance opérationnelle du SGS par rapport à une performance de sécurité du SGS convenue spécifique au prestataire de services est supervisée, les biais dans l'affectation de ressources, ainsi que dans la performance de sécurité du SGS dans son ensemble, deviendront évidents : le manque de ressources conduira soit à la non identification de dangers, soit à une mauvaise gestion des risques de sécurité et, par conséquent, à une piètre performance de sécurité du SGS.

En pareil cas, bien que respectant peut-être la réglementation, le SGS du prestataire de services ne sera pas efficace. Sur la Figure III.1, l'acceptation et la supervision basées sur la performance sont représentées par la flèche diagonale reliant le PNS aux processus de production de l'organisation.

CHAPITRE IV :

PLAN E MISE EN OEUVRE DU PNS

La mise en œuvre du PNS est facilitée par l'identification des processus associés à chacune des quatre composantes dont il a été question dans les paragraphes qui précèdent.

Ces processus pourront ensuite être convertis en éléments discrets de chacune des composantes d'un PNS et, de façon semblable au cadre SGS, la combinaison d'éléments et de composantes deviendra le cadre pour un PNS.

L'existence d'un tel cadre fournit un guide raisonné pour la mise en œuvre du PNS.

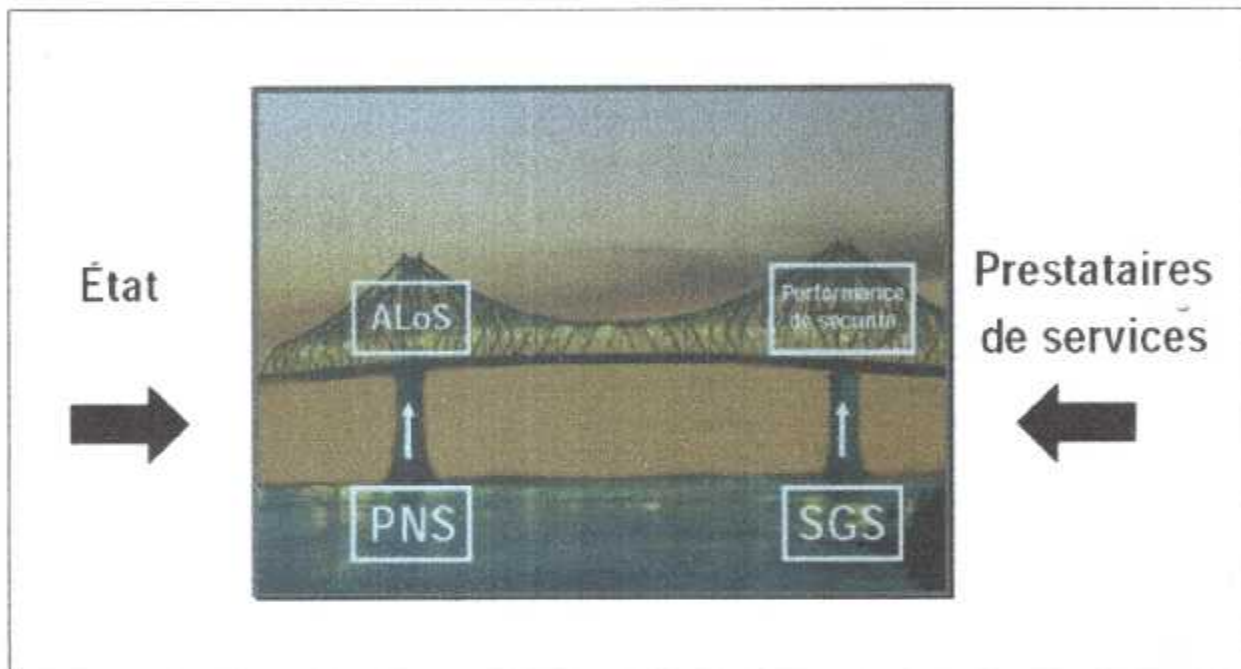


Figure IV .1. Un SGS jette un pont entre le processus de sécurité de l'État et ceux des prestataires de services.

IV.1 Rôle du PNS dans l'appui à la mise en œuvre de SGS

Un des objectifs d'un PNS est de générer un contexte qui appuie la mise en œuvre de SGS par les prestataires de services.

Le SGS d'un prestataire de services ne peut fonctionner efficacement ni dans un vide réglementaire, ni dans un environnement exclusivement orienté vers le respect de règlements.

Dans de tels environnements, les prestataires de services vont seulement mettre en œuvre et démontrer, et les autorités nationales vont seulement évaluer, les apparences d'un SGS.

Le SGS d'un prestataire de services ne peut s'épanouir que sous le parapluie que constitue pour lui un PNS. Le PNS est donc un élément habilitant fondamental de la mise en œuvre d'un SGS efficace par les prestataires de services.

Pour cette raison, dans le cadre de la mise en œuvre générale d'un PNS, quatre étapes, deux globalement et deux de façon spécifique, visent à appuyer la mise en œuvre de SGS par les prestataires de services.

- 1) La première chose à faire, généralement, par un État qui met en œuvre son PNS est d'exécuter une analyse d'écart, pour constater l'existence dans le pays des éléments d'un PNS et leur niveau de maturité.

À la suite de l'analyse d'écart, l'État sera en mesure d'élaborer sa législation nationale et les règlements opérationnels régissant le fonctionnement du PNS. Parmi eux figureront les spécifications relatives aux SGS pour prestataires de services.

- 2) Une chose à faire assez tôt dans la mise en œuvre d'un PNS est d'élaborer un programme de formation pour les personnels de l'autorité nationale de supervision de l'aviation civile, programme qui devrait avoir deux objectifs de base.

Le premier est de donner connaissance des concepts de gestion de la sécurité, y compris les SARP de l'OACI figurant dans les Annexes 1, 6, 8, 11, 13 et 14, et les éléments indicatifs connexes.

Cet aspect de la formation s'applique au PNS, d'une façon générale. Le deuxième objectif est de développer les connaissances permettant d'accepter et de superviser la mise en œuvre des composantes clés du SGS, en conformité avec les règlements nationaux et les SARP pertinentes de l'OACI.

Cet aspect de la formation vise à appuyer la mise en œuvre de SGS.

- 3) La première étape dans la mise en œuvre d'un PNS visant expressément à appuyer la mise en œuvre de SGS est l'élaboration de spécifications relatives aux SGS pour prestataires de services, ainsi que des éléments d'orientation sur la mise en œuvre des SGS. Ils utilisent comme référence les composantes et éléments du cadre SGS de l'OACI.
- 4) La deuxième étape dans la mise en œuvre d'un PNS visant expressément à appuyer la mise en œuvre de SGS est la révision de la politique d'application de l'autorité de supervision de l'aviation civile. Elle mérite une mention particulière.
- 5) L'essence du PNS aussi bien que du SGS est de prendre de l'avance sur les risques de sécurité en développant des possibilités de gestion de la sécurité au sein de l'État aussi bien que dans l'industrie, plutôt que d'attendre des accidents, incidents ou événements de non-respect.

Un élément essentiel de la gestion, est la mesure, puisqu'il n'est pas possible de gérer ce que l'on ne peut pas mesurer. La mesure, à son tour, exige des données. Il s'ensuit que la collecte, l'analyse et l'échange de données de sécurité sont au cœur de la nature interactive du PNS et du SGS.

- 6) Au cours d'activités normales de gestion de la sécurité dans le cadre du PNS et du SGS, respectivement, l'État et les prestataires de services échangeront des données de sécurité.

Les données de sécurité d'un prestataire de services reçues par l'État seront des données privées, dont l'État convertira une partie en données agrégées.

Une importante proportion de toutes ces données se rapportera raisonnablement à des préoccupations de sécurité identifiées par le cours normal des processus du SGS du prestataire de services.

Si la réaction de l'autorité de supervision de l'aviation civile à ces données est une mesure d'application, le processus de gestion de la sécurité dans le pays aura tendance à s'arrêter. Il est donc essentiel que, dans le cadre du PNS, l'autorité de supervision de l'aviation civile révise sa politique d'application pour assurer le flux et l'échange continus de données proactives et prédictives de gestion de la sécurité avec les prestataires de services qui opèrent dans un environnement SGS.

Les lignes directrices suivantes sont proposées pour cette révision :

- a) il devrait être permis aux prestataires de services de traiter en interne certaines préoccupations de sécurité, dans le contexte de leur SGS ;
- b) les prestataires de services devraient communiquer à l'État une définition claire de leurs préoccupations de sécurité, y compris les déviations et/ou violations mineures, ainsi qu'un plan d'atténuation visant à les résoudre, à la satisfaction de l'État ;
- c) le plan d'atténuation devrait comprendre un calendrier, de sorte que l'État puisse suivre de façon satisfaisante l'avancement des activités d'atténuation ;
- d) les cas de faute lourde, de conduite insouciante ou de violations volontaires devraient faire l'objet de procédures d'application établies.

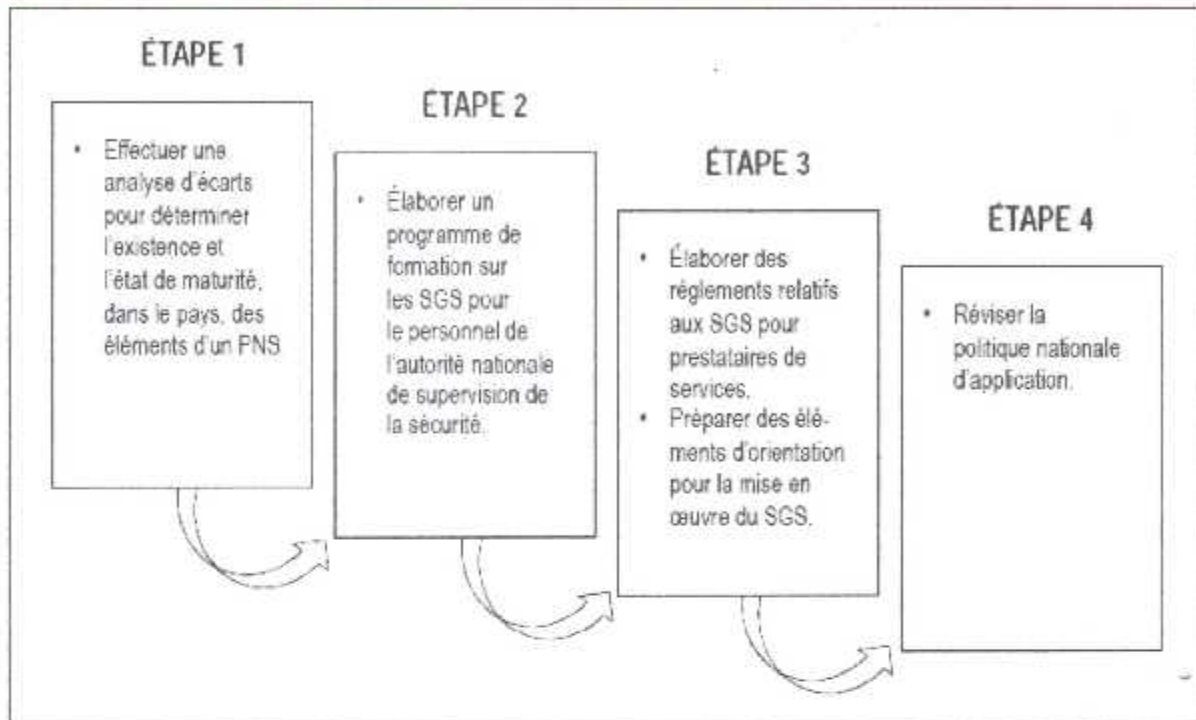


Figure IV.2. Résumé du rôle du PNS dans l'appui à la mise en œuvre du SGS.

IV.2 .Plan de mise en œuvre du PNS

Le plan de mise en œuvre du PNS est un schéma général de la façon dont le PNS sera élaboré et intégré dans les activités nationales de gestion de la sécurité.

Vu l'ampleur possible de cet effort, il est important de bien gérer la charge de travail associée aux activités d'élaboration et de mise en œuvre du PNS.

Il est proposé que les quatre composantes et les onze éléments du cadre PNS de l'OACI soient mis en œuvre dans un ordre séquentiel, qui permette l'obtention de réalisations attendues spécifiques.

Cet ordre dépendra du résultat de l'analyse d'écart, ainsi que de la complexité et de la portée du système d'aviation de chaque État.

IV.2.1. Politique et objectifs de l'état en matière de sécurité

IV.2.1.1 Cadre législatif national en matière de sécurité

- Examiner, élaborer et promulguer, selon les besoins, un cadre législatif national et des règlements spécifiques relatifs à la sécurité, en conformité avec les normes internationales et nationales, définissant comment l'État supervisera la gestion de la sécurité dans le cadre de sa juridiction.
- Établir au niveau national un groupe, ayant la forme d'une commission, d'un comité ou autre, pour assurer la participation coordonnée des organismes d'aviation du pays à

certaines activités relatives à la gestion de la sécurité dans le pays, et à l'établissement des rôles, des responsabilités et des relations entre ces organismes.

- c) Établir un calendrier pour examiner périodiquement la législation relative à la sécurité et les règlements opérationnels spécifiques, afin de s'assurer qu'ils demeurent pertinents et appropriés pour l'État.

IV.2.1.2 Responsabilités de l'État en matière de sécurité

- a) Identifier, définir et documenter les besoins et les responsabilités en ce qui concerne l'établissement et la tenue à jour du PNS.

Ceci inclut les directives pour planifier, organiser, développer et améliorer constamment le PNS et en maintenir le contrôle, d'une manière qui réponde aux objectifs de l'État en matière de sécurité.

Inclure un énoncé clair concernant la fourniture des ressources nécessaires pour la mise en œuvre du PNS.

- b) Identifier et nommer le Responsable du PNS de la DACM qui aura, entre autres :

- la responsabilité ultime, au nom de la DACM, pour la mise en œuvre et la tenue à jour du PNS ;
- pleine compétence sur les questions de ressources humaines relatives à l'organisme d'aviation national qui aura été désigné comme point focal pour le PNS ;
- pleine compétence sur les questions financières majeures relatives à l'organisme d'aviation national désigné comme point focal pour le PNS ;
- l'autorité finale sur les aspects concernant la gestion des certificats des prestataires de services ;
- la responsabilité finale pour la résolution de toutes les questions de sécurité de l'aviation dans le pays.

- c) Établir l'équipe de mise en œuvre du PNS.

- d) Attribuer le temps nécessaire pour chaque tâche associée à la mise en œuvre du PNS entre les différents niveaux de management des organismes d'aviation du pays.

- e) Présenter à tout le personnel les concepts du PNS à un niveau correspondant à son intervention dans le PNS.

- f) Élaborer et mettre en œuvre une politique nationale de sécurité comprenant, sans nécessairement s'y limiter :

- l'engagement à élaborer et mettre en œuvre des stratégies et des processus devant assurer que toutes les activités d'aviation sous supervision réaliseront le plus haut niveau de performance de sécurité ;

- l'élaboration et la promulgation d'un cadre législatif national en matière de sécurité et des règlements opérationnels applicables pour la gestion de la sécurité dans le pays ;
 - l'engagement à attribuer aux organismes d'aviation du pays les ressources nécessaires pour permettre que leur personnel s'acquitte de ses responsabilités, relatives à la sécurité et autres ;
 - l'appui à la gestion de la sécurité dans le pays au moyen d'un système efficace de compte rendu des dangers et de communication ;
 - l'établissement de dispositions pour la protection des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité (SDCPS) ;
 - l'engagement à des interactions efficaces avec les prestataires de services dans la résolution des questions préoccupantes en matière de sécurité ;
 - l'engagement à communiquer à tout le personnel la politique de l'État en matière de sécurité, avec une approbation visible ;
 - une politique d'application qui reflète les opérations du prestataire de services dans un environnement SGS.
- g) Établir les moyens nécessaires pour assurer que la politique de l'État en matière de sécurité est comprise, mise en œuvre et observée à tous niveaux dans les organismes d'aviation du pays.

IV.2.1.3 Enquête sur accidents et incidents

- a) Élaborer et établir des mécanismes pour assurer un processus indépendant d'enquête sur les accidents et incidents, dont l'unique objectif est la prévention des accidents et incidents, à l'appui de la gestion de la sécurité dans l'État, et non l'imputation de blâmes ou de responsabilités.
- b) Élaborer et établir les arrangements nécessaires pour assurer l'indépendance de l'autorité d'enquête sur les accidents et incidents vis-à-vis des autres organismes d'aviation du pays.

IV.2.1.4 Politique d'application

- a) Élaborer et promulguer une politique d'application qui établit les conditions et circonstances dans lesquelles il est permis aux prestataires de services de traiter et résoudre en interne des événements impliquant certaines dérogations à la sécurité, dans le contexte de leur système de gestion de la sécurité (SGS), et à la satisfaction de l'autorité compétente de l'État.
Cette politique d'application établit aussi les conditions et circonstances dans lesquelles des dérogations à la sécurité seront traitées selon des procédures d'application établies.
- b) La politique devrait assurer aussi qu'aucune information obtenue d'un système interne de compte rendu de dangers ou d'un système de surveillance des données de vol établi dans le cadre d'un SGS ne soit utilisée pour des mesures d'application.

IV.2.1.5 Documentation du PNS

- a) Élaborer et établir une bibliothèque nationale de sécurité qui documente les exigences et les responsabilités en ce qui concerne l'établissement et la tenue à jour du PNS.

La bibliothèque de sécurité conservera et actualisera, selon les besoins, la documentation du PNS relative au cadre législatif national de sécurité, la politique et les objectifs nationaux de sécurité, les exigences du PNS, les processus et procédures du PNS, les responsables et les pouvoirs pour les processus et procédures, ainsi que le niveau de sécurité acceptable (NAdS) en ce qui concerne le PNS.

IV.2.2. Gestion des risques de sécurité par l'état

IV.2.2.1 Exigences de sécurité pour le SGS du prestataire de services

- a) Établir les spécifications, réglementations de fonctionnement spécifiques et politiques de mise en œuvre pour le SGS du prestataire de services (cadre réglementaire du SGS, circulaires d'information, etc.) comme contrôles régissant les modalités selon lesquelles les prestataires de services identifient les dangers et gèrent et contrôlent les risques de sécurité.
- b) Établir un calendrier pour les consultations avec les prestataires de services au sujet de ces spécifications.
- c) Établir un calendrier pour l'examen périodique des spécifications et des réglementations de fonctionnement spécifiques pour assurer qu'elles demeurent pertinentes et appropriées pour les prestataires de services.

IV.2.2.2 Entente sur la performance de sécurité du prestataire de services

- a) Élaborer et établir une procédure pour l'entente sur la performance de sécurité du SGS d'un prestataire de services, sur la base de :
 - valeurs indicatives de la performance de sécurité ;
 - valeurs cibles de la performance de sécurité ;
 - plans d'action.
- b) Inclure dans la procédure convenue que la performance de sécurité devrait correspondre à :
 - la complexité du contexte opérationnel spécifique du prestataire de services ;
 - la disponibilité de ressources du prestataire de services pour faire face aux risques de sécurité.
- c) Mesurer la performance de sécurité du SGS du prestataire de services par des examens périodiques de la performance de sécurité convenue du SGS, pour s'assurer que les indicateurs de performance de sécurité et les cibles de performance de sécurité demeurent pertinents et appropriés pour le prestataire de services.

- d) Élaborer un moyen d'évaluer les résultats de moindre niveau et les processus les plus fréquents chez les différents prestataires de services.
- e) Déterminer les résultats de performance mesurables dans différents SGS.

IV.2.3. Assurance de la sécurité par l'état

IV.2.3.1 Supervision de la sécurité

- a) Établir des mécanismes qui garantissent que l'identification des dangers et la gestion des risques de sécurité par les prestataires de services suivent la réglementation établie.
- b) Établir des mécanismes qui garantissent que des contrôles des risques de sécurité sont intégrés dans le SGS du prestataire de services.
- c) Élaborer un audit interne du PNS.

IV.2.3.2 Collecte, analyse et échange de données de sécurité

- a) Élaborer et établir un moyen de collecter, d'analyser et de stocker les données sur les dangers et les risques de sécurité au niveau national ;
 - établir un système obligatoire de compte rendu des dangers ;
 - établir un système confidentiel de compte rendu des dangers ;
 - élaborer une base de données nationale sur les dangers ;
 - établir un mécanisme pour développer des renseignements à partir des données stockées ;
 - établir un moyen de collecter l'information sur les dangers tant au niveau global de l'État qu'au niveau de chaque prestataire de services ;
 - établir un moyen de mettre en œuvre des plans d'action corrective.
- b) S'assurer que les processus d'identification des dangers et de gestion des risques de sécurité du prestataire de services respectent les exigences réglementaires établies et que des contrôles des risques de sécurité sont dûment intégrés dans le SGS du prestataire de services, ceci incluant, sans nécessairement s'y limiter :
 - inspections ;
 - audits ;
 - enquêtes.
- c) Observer l'ordre de succession suivant pour la mise en œuvre :
 - contrôles réglementaires des risques de sécurité intégrés dans le SGS du prestataire de services ;

- activités de supervision pour s'assurer que les processus d'identification des dangers et de gestion des risques de sécurité du prestataire de services respectent les exigences réglementaires établies ;
 - activités de supervision pour vérifier que les contrôles des risques de sécurité sont mis en pratique par les prestataires de services.
- d) Établir le niveau de sécurité acceptable (NAdS) lié au PNS, ceci comprenant une combinaison de mesure de la sécurité et de mesure de la performance de sécurité.
- La mesure de la sécurité inclut la quantification de l'aboutissement d'événements de haut niveau à conséquences majeures ou de fonctions de haut niveau de l'État, par exemple taux d'accidents, taux d'incidents graves ou conformité à la réglementation.
 - La mesure de la performance de sécurité inclut la quantification de l'aboutissement de processus de bas niveau à faibles conséquences donnant une mesure de la mise en œuvre réaliste d'un certain PNS, au-delà des taux d'accidents et/ou de la conformité à la réglementation.

IV.2.3.3 Ciblage de la supervision des domaines de préoccupations ou de besoins majeurs, sur la base des données de sécurité

- a) Établir des procédures pour établir les priorités en matière d'inspections, d'audits et d'enquêtes, sur la base de l'analyse des dangers et des risques de sécurité.

IV.2.4. Promotion de la sécurité par l'état

IV.2.4.1 Formation, communication et diffusion en interne des renseignements sur la sécurité

- a) Identifier les besoins de formation internes.
- b) Élaborer et dispenser à tout le personnel une formation générique à la sécurité.
- c) Élaborer un programme de formation pour le personnel sur les composantes clés d'un PNS et d'un SGS, incluant :
- familiarisation/formation initiale à la sécurité ;
 - formation en cours d'emploi à la sécurité ;
 - formation périodique à la sécurité.
- d) Établir un moyen de mesurer l'efficacité de la formation.
- e) Établir des moyens de communiquer en interne sur les questions en rapport avec la sécurité ; incluant :
- politiques et procédures de sécurité ;
 - circulaires ;
 - bulletins ;
 - site web.

IV.2.4.2 Formation, communication et diffusion à l'extérieur des renseignements sur la sécurité

- a) Établir les moyens d'assurer des communications dans les deux sens de renseignements sur la sécurité pour appuyer la mise en œuvre de SGS chez les prestataires de services, y compris les petits exploitants.
- b) Élaborer du matériel de formation et d'orientation sur la mise en œuvre de SGS pour prestataires de services.
- c) Établir les moyens de communiquer vers l'extérieur sur les questions concernant la sécurité, incluant :
 - politiques et procédures de sécurité ;
 - circulaires ;
 - bulletins ;
 - site web.

CHAPITRE V :

ANALYSE D'ECART DE LA MISE EN OEUVRE DU PNS

Le tableau à la suite présente les résultats d'une analyse d'écarts réalisée en avril 2011. L'analyse est basée selon le découpage proposé par le Doc. OACI 9859, 2e édition. Ce découpage permet de structurer le PNS en 4 composantes et 11 éléments comme suit :

1. Politique et objectifs de l'État en matière de sécurité :

- 1.1 Cadre législatif national en matière de sécurité ;
- 1.2 Responsabilités de l'État en matière de sécurité ;
- 1.3 Enquêtes sur les accidents et incidents ;
- 1.4 Politique d'application.

2. Gestion des risques de sécurité par l'État :

- 2.1 Exigences de sécurité pour le SGS du prestataire de services ;
- 2.2 Entente sur la performance de sécurité du prestataire de services.

3. Assurance de la sécurité par l'État :

- 3.1 Supervision de la sécurité ;
- 3.2 Collecte, analyse et échange de données de sécurité ;
- 3.3 Ciblage de la supervision des domaines de préoccupations ou de besoins majeurs, sur la base des données de sécurité.

4. Promotion de la sécurité par l'État :

- 4.1 Formation, communication et diffusion en interne des renseignements sur la sécurité ;
- 4.2 Formation, communication et diffusion à l'extérieur des renseignements sur la sécurité.

A leur tour chacun des 11 éléments des 4 composantes ont fait l'objet de questions permettant d'évaluer l'état actuel et le cas échéant les actions à entreprendre. Un « oui » se voit attribuer une note de 1, un « oui déficient » une note de 0,5, et un « non » une note de 0.

Le calcul a ainsi pu déterminer que le degré de conformité de l'Algérie atteint en avril 2011 une valeur de 42% environ, comme cela est illustré dans le tableau récapitulatif de ce chapitre. Cette valeur est à comparer avec l'analyse d'écarts effectuée selon le même découpage en 2009, qui avait pu déterminer un degré de conformité de 12% environ.

Il y a donc eu en deux ans un part de 30% supplémentaires

ANALYSE D'ECARTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PNS

IV. Tableau récapitulatif de l'analyse d'écart

Résultats de l'analyse d'écart du PNS en Algérie		
Composantes du PNS	Éléments des composantes	%Globale
1. Les politiques de sécurité de l'Etat et ses objectifs	1.1 Cadre législatif de la sécurité de l'Etat	
	1.2 Les responsabilités et les obligations de l'Etat en matière de sécurité	
	1.3 Le processus d'enquête sur les accidents et les incidents	
	1.4 La politique d'application de la Loi	
	Résultat d'écart	26,2%
2. La gestion des risques de sécurité par l'Etat	2.1 Les exigences de sécurité pour les SGS des prestataires de services	
	2.2 Le processus d'approbation de la performance des prestataires de services au regard de la sécurité	
	Résultat d'écart	11,1%
3. L'assurance de la sécurité par l'Etat	3.1 La supervision de la sécurité	
	3.2 La collecte, l'analyse et l'échange des données sur la sécurité	
	3.3 La surveillance de la sécurité ciblée sur les aspects de plus grande préoccupation ou de plus grand besoin	
	Résultat d'écart	0,8%
4. La promotion de la sécurité par l'Etat	4.1 La formation, la communication et la diffusion de renseignements sur la sécurité à l'interne	
	4.2 La formation, la communication et la diffusion de renseignements sur la sécurité à l'externe	
	Résultat d'écart	4,0%
	Totaux	42,06%

ANALYSE D'ECARTS DE LA MISE EN OEUVRE DU PNS

Aspects à évaluer - OACI		Etat actuel	Remarques	Plan d'action
1 Composante 1 : Les politiques et les objectifs en Algérie				
1.1 Cadre législatif de la sécurité en Algérie				
1	1.1.1 Est-ce que l'Etat a promu un cadre législatif de la sécurité et des règlements spécifiques qui définissent la gestion de la sécurité en Algérie ?	OUI	.Circ. Ministérielle 11/0127CABM du 15 mars 2011 .Instruction. Ministérielle 11/0128CABM du 15 mars 2011	
2	1.1.2 Est-ce que l'Etat a définie les activités spécifiques relatives à la gestion de la sécurité en Algérie auxquelles les prestataires de services doivent participer ?	OUI	.Circ. Ministérielle 11/0127CABM du 15 mars 2011 .Instruction. Ministérielle 11/0128CABM du 15 mars 2011	
3	1.1.3 Est-ce que l'Etat a établie les exigences, les responsabilités et les obligations de rendre compte en regard de la gestion de la sécurité par les prestataires de services ?	OUI	.Circ. Ministérielle 11/0127CABM du 15 mars 2011 .Instruction. Ministérielle 11/0128CABM du 15 mars 2011	
4	1.1.4 Est-ce que le cadre législatif et les règlements spécifiques sont revus périodiquement pour en assurer la pertinence en Algérie ?	NON	.Absence de structure dédié à la veille réglementaire des normes	.Mettre en place un processus de révision périodique du cadre législatif et les règlements spécifique .Réorganisation de la DACM
5	1.1.5 Est-ce que le cadre législatif et les règlements spécifiques sont revus périodiquement pour en assurer la conformité avec les normes internationales ?	OUI	.Non périodique .Absence de structure dédié à la veille réglementaire des normes OACI	. Mettre en place un processus de révision périodique du cadre législatif et les règlements spécifique .Réorganisation de la DACM

ANALYSE D'ECARTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PNS

Aspects à évaluer - OACI		État actuel	Remarques	Plan d'action
1	Composante 1 : Les politiques et les objectifs en Algérie			
1.1	Cadre législatif de la sécurité en Algérie			
6	1.1.6 Est-ce que l'Etat a établi une politique de sécurité ?	OUI	.Instruction. Ministérielle 11/0128CABM du 15 mars 2011	
7	1.1.7 Est-ce que la politique de sécurité en Algérie est signée par le gestionnaire supérieur responsable du PNS ou par une autorité supérieure de l'Eta ?	OUI	.Instruction. Ministérielle 11/0128CABM du 15 mars 2011	
8	1.1.8 Est-ce que la politique de sécurité en Algérie est revue périodiquement ?	OUI déficient	.Instruction. Ministérielle 11/0128CABM du 15 mars 2011	.Préciser la périodicité de la révision de la politique de sécurité dans les règlements du PNS
9	1.1.9 Est-ce que la politique de sécurité en Algérie, visiblement appuyée par l'Etat est communiquée à tous les prestataires de services dans le but de leur signifier leurs responsabilités individuelles en matière de sécurité ?	OUI	.Instruction. Ministérielle 11/0128CABM du 15 mars 2011	
10	1.1.10 Est-ce que l'Etat a publié de la documentation qui décrit le PNS, incluant les interrelations entre les composantes et les éléments ?	OUI	.Instruction. Ministérielle 11/0128CABM du 15 mars 2011	
11	1.1.11 Est-ce que l'Etat a mis en place un système de gestion documentaire qui assure la production et la rétention des rapport requis pour documenter et supporter les activités du PNS ?	NON	.Absence d'unité chargée de la gestion documentaire	.Mettre en place au niveau de la DACM une structure dédiée pour prise en charge de la gestion documentaire
12	1.1.12 Est-ce que le système documentaire prévoit les processus de contrôle requis pour l'identification, la lisibilité, le stockage, la protection, l'archivage, l'extraction, la rétention et la disposition des rapports ?	NON	.Absence de structure dédiée au contrôle	.Mettre en place un processus de contrôle requis pour l'identification, la lisibilité le stockage, la protection, l'archivage, l'extraction la rétention et la disposition des rapports

ANALYSE D'ECARTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PNS

	Aspects à évaluer - OACI	État actuel	Remarques	Plan d'action
1	Composante 1 : Les politiques et les objectifs en Algérie			
	1.2 Les responsabilités et les obligations de rendre compte en Algérie			
13	1.2.1 Est-ce que les exigences, les responsabilités et les obligations de rendre compte, au niveau de la mise en place et le maintien du PNS, ont été identifiées et définies ?	OUI	.Circ. Ministerielle 11/0127CABM du 15 mars 2011	
14	1.2.2 Est-ce que les exigences comportent des directives de planification, de développement, de contrôle et d'amélioration continue du PNS en accord avec les objectifs de l'Etat ?	OUI	.Instruction. Ministerielle 11/0128CABM du 15 mars 2011	
15	1.2.3 Est-ce que les exigences comportent une déclaration manifeste traitant des besoins essentiels en ressources pour la mise œuvre et le maintien du PNS ?	OUI	.Instruction. Ministerielle 11/0128CABM du 15 mars 2011	
16	1.2.4 Est-ce qu'un Gestionnaire supérieur responsable a été identifié et nommé comme personne qualifiée pour exercer la responsabilité directe de la mise en œuvre, l'exploitation et la surveillance du PNS ?	OUI	.Circ. Ministerielle 11/0127CABM du 15 mars 2011	
17	1.2.5 Est-ce que le Gestionnaire supérieur responsable s'acquitte des rôles et responsabilités du poste ?	OUI	.Circ. Ministerielle 11/0127CABM du 15 mars 2011	
18	1.2.6 Est-ce que le Gestionnaire supérieur responsable coordonne, tel que requis, les activités des secteurs de l'aviation de l'Etat dans le cadre du PNS ?	OUI	.Circ. Ministerielle 11/0127CABM du 15 mars 2011	
19	1.2.7 Est-ce que le Gestionnaire supérieur responsable possède le contrôle des ressources requises pour l'exécution efficace du PNS ?	OUI	.Pas clair dans les services public algériens	Le GSR défini devra posséder les pouvoirs et le contrôle des ressources requises pour l'exécution efficace du PNS
20	1.2.8 Est-ce que le Gestionnaire supérieur responsable s'assure que tout le personnel des secteurs de l'aviation de l'Etat comprend les autorités, les responsabilités et les obligations de rendre compte qui leur incombent en ce qui a trait au PNS et à tous les processus, les décisions et les actions du système de gestion de la sécurité ?	OUI	.Pas clair auprès de certains prestataires	Le GSR doit organiser une journée de sensibilisation des hauts dirigeants des prestataires de services pour présenter le PNS
21	1.2.9 Est-ce que toutes les responsabilités et les obligations de rendre compte, à tous les niveaux, sont définies et documentées ?	NON	.Absence de rendre compte à tous les niveaux du MdT et de la DACM	Prévoir les responsabilités et les obligations de rendre compte à tous les niveaux

ANALYSE D'ECARTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PNS

Aspects à évaluer - OACI		État actuel	Remarques	Plan d'action
1	Composante 1 : Les politiques et les objectifs en Algérie			
1.3	Les responsabilités et les obligations de rendre compte en Algérie			
22	1.3.1 Est-ce qu'un processus indépendant d'enquête des incidents et des accidents, partie prenante de la gestion de la sécurité, a été établie en Algérie et pour lequel le seul but est la prévention des incidents et des accidents, et non de répartir le blâme ou la responsabilité ?	NON	.Processus existant mais non indépendant	.Mettre en place un processus d'enquête accident/incident indépendant.
23	1.3.2 Est-ce qu'en Algérie l'indépendance de l'unité d'enquête des incidents et des accidents est maintenu indépendante des autres organismes de l'Etat ?	NON	.Absence de BEAI indépendant de la DACM	.Mettre en place un BEAI indépendant de la DACM
	1.4			
24	1.4.1 Est-ce que l'Etat a promulgué une politique d'application de la loi ?	OUI Déficient	.Processus existant mais pas encore élaborée	.Projet d'instruction Ministérielle élaborée, soumis pour approbation au Ministre
25	1.4.2 Est-ce que la politique d'application de la loi dicte les conditions et les circonstances dans lesquelles les prestataires de services peuvent traiter et résoudre à l'interne certains écarts de sécurité, dans le cadre du système de gestion de la sécurité du prestataire de services et à la situation de l'autorité de l'Etat ?	OUI Déficient	.Processus existant mais pas encore élaborée	.Projet d'instruction Ministérielle élaborée, soumis pour approbation au Ministre
26	1.4.3 Est-ce que la politique d'application de la loi établie les conditions et les circonstances dans lesquelles les écarts de sécurité seront traité conformément aux procédures établies d'application de la loi ?	OUI Déficient	.Processus existant mais pas encore élaborée	.Projet d'instruction Ministérielle élaborée, soumis pour approbation au Ministre

ANALYSE D'ECARTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PNS

		Aspects à évaluer - OACI	État actuel	Remarques	Plan d'action
2	2	Composante 2 : La gestion des risques de sécurité par l'Etat			
	2.1	Les exigences de sécurité pour les SGS des prestataires de services			
27	2.1.1	Est-ce que l'Etat a établi une politique de sécurité ?	OUI	.Circ. Ministérielle 11/0127CABM du 15 mars 2011 .Circ 2694 DACM du 22sept 2010	
28	2.1.2	Est-ce que la politique de sécurité en Algérie est signée par le gestionnaire supérieur responsable du PNS ou par une autorité supérieure de l'Etat ?	OUI	.Circ. Ministérielle 11/0127CABM du 15 mars 2011	
29	2.1.3	Est-ce que la politique de sécurité en Algérie est revue périodiquement ?	OUI	.Circ 2694 DACM du 22sept 2010 .Circ. Ministérielle 11/0127CABM du 15 mars 2011 .Circ2694 DACM du 22sept 2010	
30	2.1.4	Est-ce que la politique de sécurité en Algérie, visiblement appuyée par l'Etat est communiquée à tous les prestataires de services dans le but de leur signifier leurs responsabilités individuelles en matière de sécurité ?	OUI	.Circ. Ministérielle 11/0127CABM du 15 mars 2011 .Circ2694 DACM du 22sept 2010	.La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité
31	2.1.5	Est-ce que l'Etat a publié de la documentation qui décrit le PNS, incluant les interrelations entre les composantes et les éléments ?	OUI	.Circ. Ministérielle 11/0127CABM du 15 mars 2011	.La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité
32	2.1.6	Est-ce que l'Etat a mis en place un système de gestion documentaire qui assure la production et la rétention des rapports requis pour documenter et supporter les activités du PNS ?	OUI	.Circ 2596 DACM du 22sept 2010	
33	2.1.7	Est-ce que le système documentaire prévoit les processus de contrôle requis pour l'identification, la lisibilité, le stockage, la protection, l'archivage, l'extraction, la rétention et la disposition des rapports ?	OUI	.Circ 2596 DACM du 22sept 2011	

ANALYSE D'ECARTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PNS

Aspects à évaluer - OACI		État actuel	Remarques	Plan d'action
2	Composante 2 : La gestion des risques de sécurité par l'Etat			
2.2	Le processus d'approbation de la performance des prestataire de services			
34	2.2.1 Est-ce que l'Etat s'est entendu individuellement avec les prestataires de services au sujet de la performance de la sécurité de leur SGS ?	NON	.Manque d'ententes entre la DACM et les prestataires de services	.Des ententes devront être établies entre la DACM et les prestataires de services
35	2.2.2 Est-ce que les ententes individuelles sur la performance de la sécurité correspondent à la complexité du contexte opérationnel des prestataires de services ?	NON	.Manque d'ententes individuelles entre la DACM et les prestataires de services	.Des ententes individuelles devront être établies entre la DACM et les prestataires de services
36	2.2.3 Est-ce que les ententes sur la performance de la sécurité ont pris en considération les ressources de chaque prestataires de services pour faire face au risque de sécurité ?	NON		. Définir les indicateurs de performance de sécurité de chaque prestataire de services dans les exigences du règlement
37	2.2.4 Est-ce que les ententes sur la performance de la sécurité sont basées sur plusieurs indicateurs de sécurité, plutôt qu'un seul, ainsi que sur les plans d'action ?	NON		.Prendre en compte plusieurs indicateurs de sécurité pour définir les performances de la sécurité.
38	2.2.5 Est-ce que les ententes sur la performance de la sécurité sont revues périodiquement pour assurer qu'elles demeurent adaptées au niveau de service des prestataires de services ?	NON		.Définir la périodicité de révision; .Des ententes sur la performance de la sécurité pour assurer qu'elles demeurent adaptées au niveau de service des prestataires de services

ANALYSE D'ECARTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PNS

Aspects à évaluer - OACI		Fait actuel	Remarques	Plan d'action
3 Composante 3 : L'assurance de la sécurité par l'Etat				
3.1 La supervision de la sécurité				
39	3.1.1	NON	· Absence de programme de supervision de la sécurité	· Mettre en place un programme de supervision de la sécurité
40	3.1.2	OUI Déficient	· Circ. Ministerielle 11/0127/CABM du 15 mars 2011 · Circ 2694 DACM du 22 sept 2010	· La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité
41	3.1.3	NON	· Absence de processus de contrôle réglementaire de la gestion de la sécurité · absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS	· Mettre en place des processus de contrôle réglementaire de la gestion des risques · La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité
42	3.1.4	NON	· Absence de processus de contrôle réglementaire de la gestion de la sécurité · Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS	· Mettre en place des processus de contrôle réglementaire de la gestion des risques · La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité
43	3.1.5	NON	· Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS	· La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité
44	3.1.6	NON	· Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS	· La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité
45	3.1.7	NON	· Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS · Absence de structure dédiée à la révision régulière	· La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité · Mettre en place un processus de révision régulière
46	3.1.8	NON	· Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS · Absence d'unité d'évaluation de l'efficacité et du changement du PNS	· La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité · Mettre en place un processus pour évaluer l'efficacité et le changement du PNS

ANALYSE D'ECARTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PNS

		Aspects à évaluer - DACI	État actuel	Remarques	Plan d'action
		3	Composante 3 : L'assurance de la sécurité par l'Etat		
		3.2	La collecte, l'analyse et l'échange des données sur la sécurité		
47	3.2.1	Est-ce que l'Etat a établi les mécanismes pour assurer la saisie et le stockage des données sur les dangers et les risques de sécurité au niveau local et national ?	NON	Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS	La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité
48	3.2.2	Est-ce que l'Etat a établi un niveau Acceptable de sécurité NADS associé au PNS ?	NON	Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité	La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité
49	3.2.3	Est-ce que le NADS du PNS rassemble les éléments de la mesure de sécurité et de la mesure de la performance de sécurité ?	NON	Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS Absence de processus de mesures de la sécurité	Mettre en place des processus de contrôle réglementaire de la gestion des risques La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité
50	3.2.4	Est-ce que le NADS est à la mesure de la complexité des activités de l'aviation en Algérie ?	NON	Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS de la gestion de la sécurité La DACM n'a pas établis de NADS	Mettre en place des processus de contrôle réglementaire de la gestion des risques La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité
51	3.2.5	Est-ce qu'il existe en Algérie un processus pour développer et maintenir un ensemble de paramètres pour assurer la mise en œuvre effective du PNS ?	NON	Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS	La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité Mettre en place un processus pour développer et maintenir un ensemble de paramètres pour mesurer la mise en œuvre effective du PNS
		3.3	La surveillance de la sécurité ciblée sur les aspects de plus grandes préoccupation ou de plus grand besoin		
52	3.3.1	Est-ce que l'Algérie a développé des procédures pour prioriser les inspections, les audits et les enquêtes dans les secteurs de plus grande préoccupation ou de plus grand besoin ?	NON	Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS de la gestion de la sécurité	La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité Mettre en place un processus pour développer des procédures pour prioriser les inspections, les audits et les enquêtes dans les secteurs de plus grande préoccupation ou de plus grand besoin
53	3.3.2	Est-ce que la priorisation des inspections et des audits est le résultat de l'analyse des données sur les dangers, leurs conséquences sur les opérations et réévaluation des risques de sécurité ?	NON	Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS Absence d'unité d'évaluation de l'efficacité et du changement du PNS	La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité Mettre en place un programme d'audit et d'inspection basé sur le résultat d'analyse des données

ANALYSE D'ECARTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PNS

Aspects à évaluer - OACI		État actuel	Remarques	Plan d'action
4	Composante 4 : La promotion de la sécurité par l'Algérie			
4.1	La formation, la communication et la diffusion de renseignements sur la sécurité à l'interne			
54	4.1.1 Est-ce qu'il est offert aux organismes internes de l'aviation de l'Etat : la formation : un programme de sensibilisation et des communications dans les deux sens sur les renseignements de sécurité ?	OUI Déficient	.De la formation initiale a été livrée par l'UAP	.La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité
55	4.1.2 Existe-t-il des processus de communications qui assurent que les renseignements au sujet des activités et les produits du PNS sont mis à la disposition des organismes internes de l'aviation de l'Etat ?	OUI Déficient	.L'UAP a développé des outils de communication	.La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité .Mettre en place un processus de communication efficace
56	4.1.3 Existe-t-il un processus pour la dissémination du renseignement de sécurité dans tous les organismes internes de l'aviation de l'Etat et un moyen de vérifier l'efficacité d'un tel processus ?	NON	.Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS de la gestion de la sécurité	.La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité Mettre en place un processus pour la dissémination des renseignements de sécurité dans tous les organismes internes de l'aviation et un moyen de vérifier l'efficacité d'un tel processus
57	4.1.4 Est-ce que les processus de communications (écrites, réunions, électronique, etc.) sont à la mesure de la taille et l'envergure des organismes de l'aviation de l'Etat ?	NON	.Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS de la gestion de la sécurité	.La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité Mettre en place un processus de communications efficace en tenant compte de la mesure de la taille des organismes de l'aviation de l'Etat
58	4.1.5 Est-ce que les renseignements de sécurité et les renseignements sur les activités et les produits du PNS sont présentés dans un médium approprié ?	NON	.Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS de la gestion de la sécurité	.La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité Mettre en place un processus pour préserver dans un médium approprié les renseignements sur les activités et les produits du PNS.

ANALYSE D'ECARTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PNS

Aspects à évaluer - OACI		État actuel	Remarques	Plan d'action
4	Composante 4 : La promotion de la sécurité par l'Algérie			
4.2	La formation, la communication et la diffusion de renseignements sur la sécurité à l'externe			
59	4.2.1 Existe-t-il un programme de sensibilisation et des communications dans les deux sens sur les renseignements de sécurité ?	OUI Déficient	De la formation initiale a été livrée par l'UAP	La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité
60	4.2.2 Existe-t-il des processus de communications en place qui assurent que le PNS de l'Algérie soit promu aux niveaux national et international ?	NON	Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS de la gestion de la sécurité Absence dans le règlement du PNS des procédures des prestataires de services	La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité Intégrer au règlement PNS des procédures de prestataires de services <ul style="list-style-type: none"> ○ Audits ○ Enquête ○ Sondage
61	4.2.3 Existe-t-il un processus pour la dissémination des renseignements de sécurité chez tous les prestataires de services de l'Algérie et un moyen de vérifier l'efficacité d'un tel processus ?	NON	Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS de la gestion de la sécurité	La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité. Mettre en place un processus de communication qui assure que les renseignements au sujet des activités et les produits du PNS sont mis à la disposition des prestataires de services.
62	4.2.4 Existe-t-il une mesure de la taille et l'envoie des prestataires de services, etc.) sont à la mesure de la taille et l'envoie des prestataires de services de l'Algérie ?	OUI	Conforme	
63	4.2.5 Existe-t-il un processus de sécurité et les renseignements sur les activités et les produits du PNS sont présentés dans un médium approprié ?	NON	Absence d'unité dédiée à la mise en place du PNS de la gestion de la sécurité	La DACM doit mettre en place une unité dédiée à la mise en place du PNS et de la gestion de la sécurité Mettre en place un processus pour préserver dans un médium approprié les renseignements sur les activités et les produits du PNS.

Taux de conformité à un PNS conformément à la norme de l'OACI

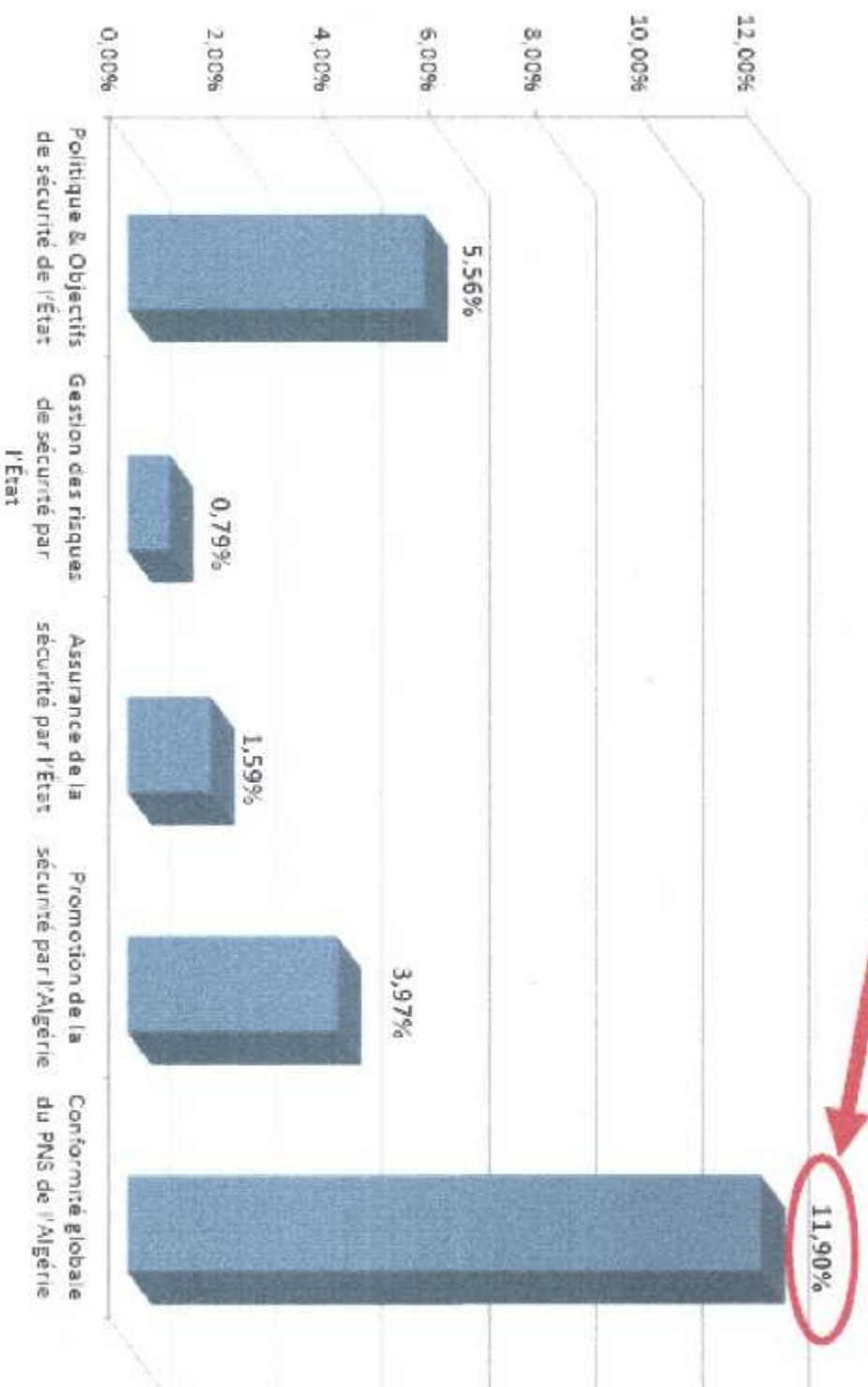


Figure V.1. Etat de la mise en œuvre du PNS de Algérie en 2009

ANALYSE D'ECARTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PNS

Amélioration de +253,3% de la conformité à la normes de l'OACI

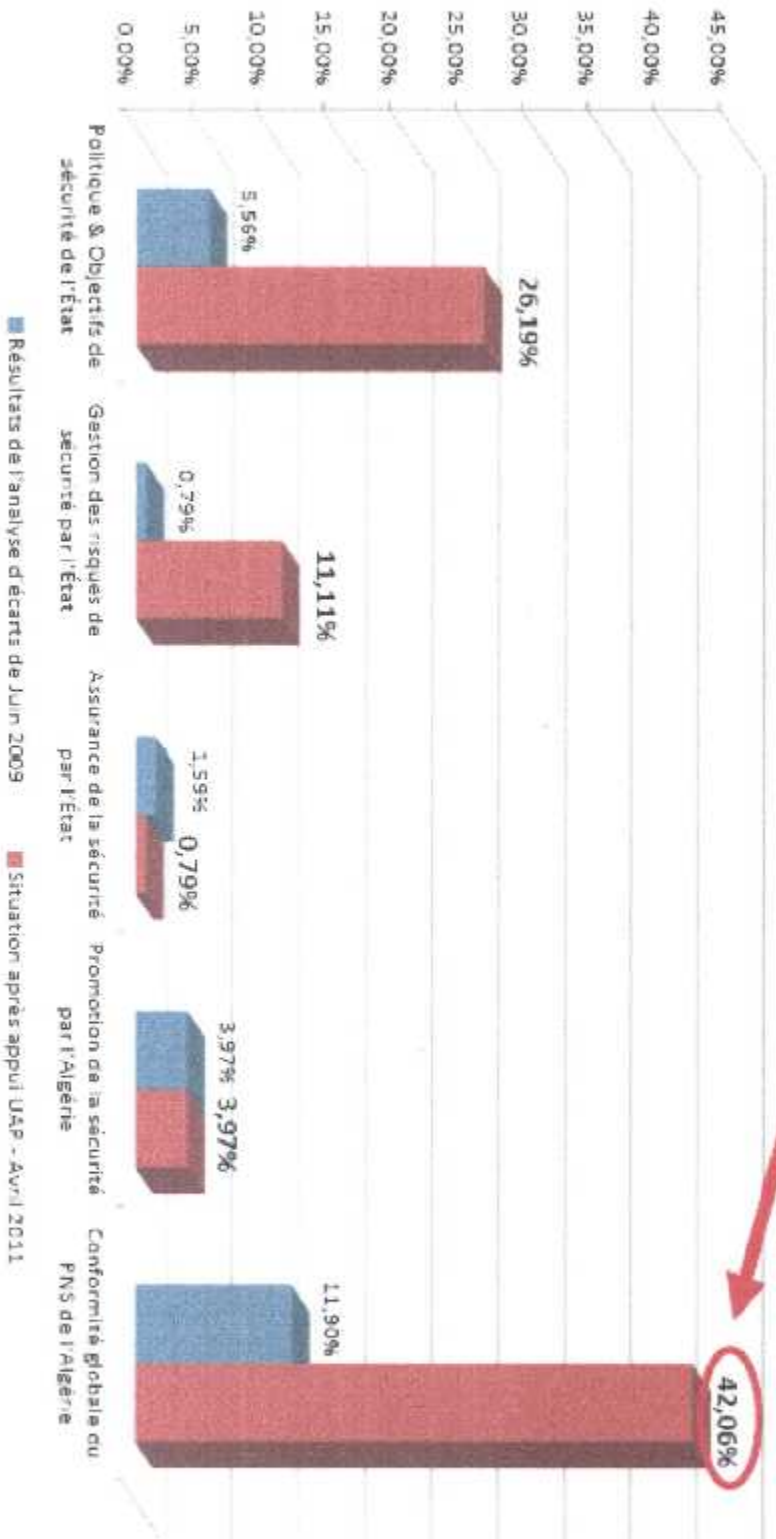


Figure V.2. Amélioration de la mise en œuvre du PNS en 2011

CHAPITRE VI :

LE PLAN DE MISE EN OEUVRE PAR PHASE DU PNS

VI.1. Pourquoi une mise en œuvre par phases pour le PNS ?

En gestion de projets, il est généralement reconnu que les projets complexes progressent mieux lorsqu'on fractionne la tâche globale à accomplir en plus petites sous-composantes administrables.

Les ressources nécessaires à la mise en œuvre du PNS « d'un seul coup » pourrait tout simplement ne pas être disponibles pour l'organisation. Ainsi, en décomposant la complexité globale en sous-composantes plus petites n'exige qu'une disponibilité proportionnelle de ressources pour débiter la mise en œuvre du PNS.

En résumé, la proposition de mise en œuvre progressive du PNS vise à :

- établir une série gérable d'étapes à suivre dans la mise en œuvre d'un PNS ;
- contrôler efficacement la charge de travail associée à la mise en œuvre d'un PNS ; et
- fournir un PNS robuste et non pas simplement une coquille vide (c'est-à-dire un exercice où l'on « coche les cases appropriées »). Les quatre phases de la mise en œuvre du PNS

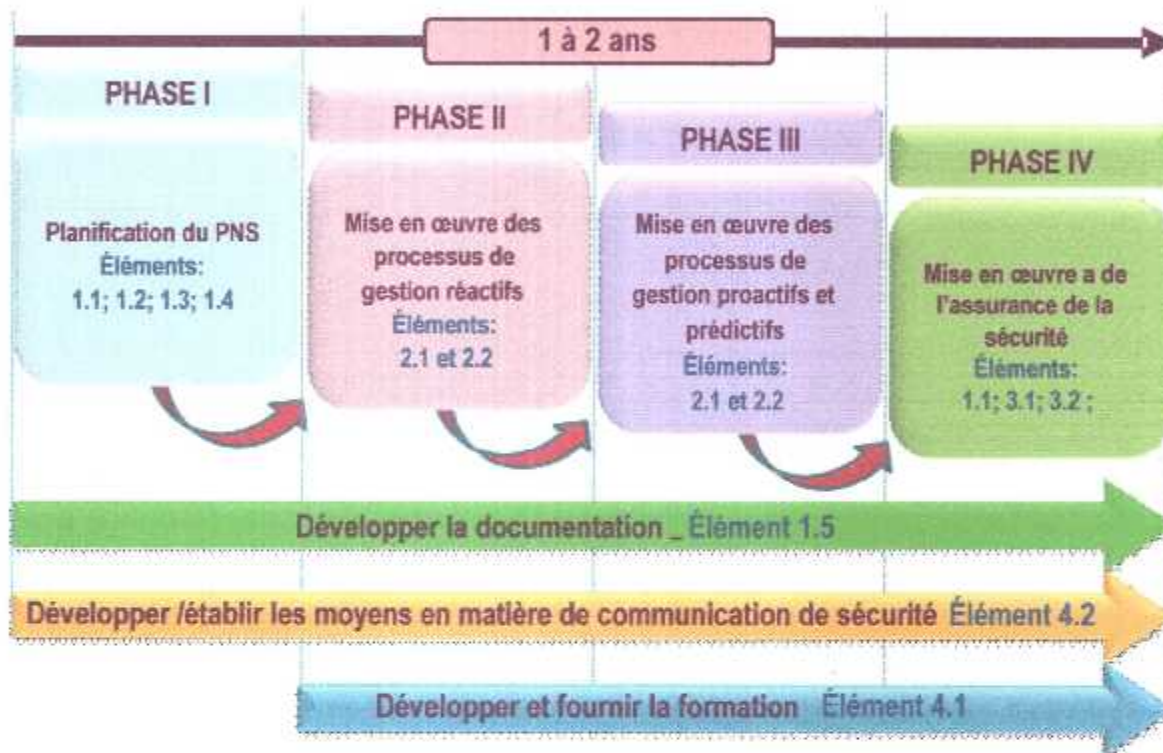
VI.2. Les quatre phases de la mise en œuvre du PNS

Chaque phase est fondée sur l'introduction d'éléments spécifiques du PNS et se résument ainsi :

Phase I	La planification
Phase II	Les processus réactifs
Phase III	Les processus proactifs et prédictifs
Phase IV	L'assurance de la sécurité

La Figure VI.1 présente un chronogramme des phases de mise en œuvre comprenant les éléments à mettre en place à chaque phase.

FIGURE VI.1 CHRONOGRAMME DE LA MISE EN ŒUVRE DU PNS



Le plan de mise en œuvre du PNS doit être approuvé par le Gestionnaire supérieur responsable de l'organisation et développée en conformité avec la réglementation nationale, la description du système et les résultats d'une analyse des écarts.

L'élaboration d'un plan d'application de PNS servira également à :

- appuyer les prestataires de services aéronautiques dans la préparation d'une stratégie réaliste pour la mise en œuvre d'un SGS qui répond aux objectifs de sécurité de l'organisation ;
- établir une série gérable de mesures pour suivre la mise en œuvre d'un PNS ; et
- établir un cadre de responsabilité et d'obligation de rendre compte pour la mise en œuvre du PNS.

Une approche progressive est proposée pour aider à gérer efficacement la charge de travail associée à la mise en œuvre du PNS. Chaque phase est basée sur l'introduction d'éléments spécifiques du cadre du SGS de l'OACI.

L'échéancier pour l'exécution de chaque phase doit être proportionnel à la taille de l'organisation et la complexité des services fournis.

VI.2.1. Phase I- Planification

- a) Identifier le Gestionnaire supérieur responsable et les responsabilités de sécurité des gestionnaires.
- b) Identifier, au sein de la direction, la personne (ou le groupe de planification) responsable de mettre en application le PNS.
- c) Etablir la description du système qui consiste au contenu du (des) manuel (s) d'exploitation du titulaire d'un ou de plusieurs certificats.
- d) Effectuer une analyse des écarts relative aux ressources existantes de l'organisation comparées aux exigences nationales et internationales pour l'établissement d'un PNS.
- e) Développer un plan de mise en œuvre du SGS qui explique comment l'organisation mettra en application le SGS sur la base des exigences nationales et des normes internationales, de la description du système et des résultats de l'analyse des écarts.
- f) Exiger un plan d'intervention d'urgence avec les plans d'intervention d'urgence de tous les organismes qui ont un rôle à jouer lors d'une urgence.
- g) Etablir la documentation de la politique et des objectifs de sécurité.
- h) Développer et établir les moyens de communication en matière de sécurité.

VI.2.2.Phase II- les processus réactifs

- a) Mettre en pratique les éléments du plan de mise en œuvre du SGS qui se rapportent à la composante de la gestion du risque de sécurité – processus réactifs.
- b) Assurer la prestation de la formation qui se rapporte aux processus réactifs :
 - Les éléments du plan de mise en œuvre du SGS.
 - La composante de la gestion du risque de sécurité.

- c) Mettre en œuvre un système de documentation qui se rapporte aux processus réactifs :
- Les éléments du plan de mise en œuvre du SGS.
 - La composante de la gestion du risque de sécurité.

VI.2.3.Phase III-Les processus proactifs prédictifs

- a) Mettre en pratique les éléments du plan de mise en œuvre du SGS qui se rapportent à la composante de la gestion du risque de sécurité – processus proactifs et prédictifs.
- b) Assurer la prestation de la formation qui se rapporte aux processus proactifs et prédictifs.
- c) Mettre en œuvre un système de documentation qui se rapporte aux processus proactifs et prédictifs.

VI.2.4 Phase IV – L'Assurance de la Sécurité

- a) Développer en collaboration les indicateurs de performance de sécurité et les objectifs de performance de sécurité,
- b) Initier la surveillance et la mesure de la performance de sécurité, y compris la gestion du changement et l'amélioration continue du PNS.
- c) Assurer la prestation de la formation qui se rapporte à l'assurance de la sécurité.
- d) Mettre en œuvre un système de documentation qui se rapporte aux processus d'assurance de la sécurité.

VI.3.La gestion de la sécurité

Huit piliers de base génériques sous-tendent le processus de gestion de la sécurité, ils sont énumérés ici :

- **Engagement** de la haute direction envers la gestion de la sécurité ;
- **Comptes-rendus** efficaces de sécurité ;
- **Contrôle continu** par le biais de systèmes de collecte, d'analyse et de partage des données liées à la sécurité et provenant de l'exploitation normale ;

- **Enquêtes** sur les événements affectant la sécurité avec comme objectif l'identification des carences systémiques en matière de sécurité plutôt que de chercher à trouver un coupable ;
- **Partage** des enseignements tirés et des meilleures pratiques observées en rapport avec la sécurité par l'échange actif d'information sur la sécurité ;
- **Intégration** de la formation à la sécurité pour le personnel opérationnel ;
- **Mise en œuvre** efficace de Procédures d'exploitation normalisées, y compris l'utilisation des listes de vérifications et de briefings ;
- **Amélioration continue** du niveau d'ensemble de la sécurité.

La mise en œuvre de ces huit piliers assure une culture organisationnelle qui favorise des pratiques sûres, encourage des communications effectives relatives à la sécurité et gère activement la sécurité en portant autant d'attention aux résultats que ne le fait la gestion financière.

VI.4. Le processus du cycle de gestion

Le processus du cycle de gestion de la sécurité est basé sur une approche systématique comprenant les étapes montrées par le processus de la Figure VI.2 ci-après.

Figure VI.2 Le processus du cycle de gestion de la sécurité



VI.5. La gestion du risque

VI.5.1 La probabilité du risque

L'hypothèse de la probabilité, c'est-à-dire qu'un événement ou une condition non-sécuritaire se produise peut être mieux définie avec une série de questions telles que :

- Y a-t-il un historique d'événements similaires à celui sous considération, ou est-ce un cas isolé ?
- Quelle autre pièce d'équipement ou composante possèdent les mêmes défauts ?
- Combien de personnes suivent, ou sont sujets à suivre, la procédure en question ?
- Quel est le pourcentage du temps ; l'équipement problématique ou la procédure déficiente ; sont-ils utilisés ?

Tous les facteurs sous-jacents à ce genre de questions peuvent également être considérés, considérant l'importance d'envisager une multiplicité de causes. Lors de l'évaluation de la probabilité qu'un événement ou une condition non-sécuritaire se produise, toutes les perspectives valides potentielles doivent être évaluées.

Pour faciliter l'évaluation des facteurs de probabilité du risque, la figure VI.3 présente une valeur numérique de 1 à 5 pour les niveaux de probabilité que l'événement se produise.

La probabilité que l'événement se produise		
Définition qualitative	Signification	Valeur
Fréquente	<ul style="list-style-type: none"> Se produira probablement souvent (est arrivé fréquemment) 	5
Occasionnelle	<ul style="list-style-type: none"> Se produira probablement de temps en temps (est arrivé de temps en temps) 	4
Faible	<ul style="list-style-type: none"> Peu probable, mais possible (est rarement arrivé) 	3
Improbable	<ul style="list-style-type: none"> Très peu probable (on ne sait pas si cela s'est déjà produit) 	2
Extrêmement improbable	<ul style="list-style-type: none"> Presque impensable que l'événement se produise 	1

LA FIGURE VI.3 LA PROBABILITÉ DU RISQUE

VI.5.2. La sévérité du risque

Lorsque la probabilité d'un risque ou d'un événement lié à la sécurité a été déterminée, la deuxième étape du processus qui amènera les conséquences des dangers liés à la sécurité et les risques de sécurité sous contrôle organisationnel est l'évaluation de la sévérité des conséquences des dangers si le potentiel se matérialise durant les opérations de prestation de services. Cette étape du processus est l'évaluation de la sévérité du risque de sécurité.

La **sévérité** du risque se définit comme étant les conséquences possibles d'un événement ou une situation non-sécuritaire. Il faut toujours considérer les conséquences les plus catastrophiques. Cette hypothèse peut être mieux définie avec une série de questions telles que :

- Combien de pertes de vies peut-on envisager (employés, passagers et le public en général) ?
- Quel est l'ampleur probable des dommages matériels et des pertes financières (dommages matériels directs, dommages aux infrastructures, dommages à des tierces-parties et les impacts financiers et économiques pour l'État) ?
- Quel est la probabilité d'un impact sur l'environnement (déversement de carburant ou autre matière dangereuse et perturbation physique des habitats naturels) ?

d) Quels seront les implications politiques et/ou l'intérêt des médias ?

Pour faciliter l'évaluation des facteurs de sévérité du risque, la figure VI.4 présente une valeur numérique de A à E pour les niveaux de sévérité de l'événement.

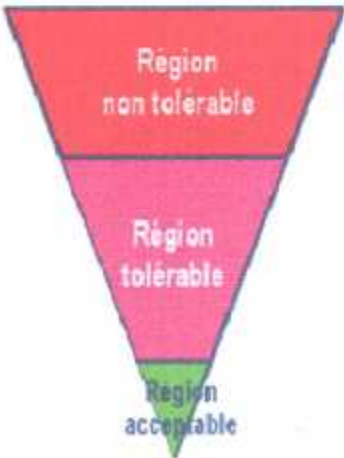
La sévérité de l'événement		
Définition en aviation	Signification	Valeur
Catastrophique	<ul style="list-style-type: none"> • Équipement détruit. • Nombreux morts. 	A
Dangereuse	<ul style="list-style-type: none"> • Forte réduction des marges de sécurité, souffrance physique ou charge de travail telle qu'on ne peut être sûr que le personnel opérationnel exécutera ses tâches complètement et avec précision. • Blessures graves ou décès de plusieurs personnes. • Importants dégâts matériels. 	B
Majeure	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction significative des marges de sécurité, perte de capacité du personnel opérationnel à faire face à des conditions d'exploitation négatives suite à une augmentation de la charge de travail ou en raison de conditions limitant son efficacité. • Incident grave. • Personnes blessées. 	C
Mineure	<ul style="list-style-type: none"> • Effets négatifs. • Limitations opérationnelles. • Recours à des procédures d'urgence. • Incident mineur. 	D
Négligeable	<ul style="list-style-type: none"> • Peu de conséquences. 	E

LA FIGURE VI.4 LA SÉVÉRITÉ DE L'ÉVÉNEMENT

VL5.3. L'Acceptabilité du risque

Probabilité de l'événement menant au risque	Sévérité du risque				
	Catastrophique A	Dangereuse B	Majeure C	Mineure D	Négligeable E
5. Fréquente	5A	5B	5C	5D	5E
4. Occasionnelle	4A	4B	4C	4D	4E
3. Faible	3A	3B	3C	3D	3E
2. Improbable	2A	2B	2C	2D	2E
1. Extrêmement improbable	1A	1B	1C	1D	1E

LA FIGURE VL.5 MATRICE D'ÉVALUATION DU RISQUE

	<p>5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A</p>	<p>Le risque est inacceptable à n'importe quel niveau</p>
	<p>5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C</p>	<p>Acceptable si le risque peut être atténué au niveau le plus faible que l'on puisse raisonnablement atteindre. Une décision de gestion pourrait être requise</p>
	<p>3E, 2D, 2E, 1A, 1B, 1C, 1D, 1E</p>	<p>Acceptable</p>

La figure VL.6 Matrice d'Acceptabilité du Risque

La matrice d'évaluation du risque que l'on retrouve à n'est pas la finalité de la démarche. Elle est un élément important mais non décisionnel pour orienter la politique de sécurité. Certains risques peuvent ne pas pouvoir être quantifiés. Ainsi on préférera les argumentations qualitatives complémentaires fondées sur la qualité de la concertation préalable à l'évaluation d'un risque, à la détermination aléatoire d'une quantification propre à biaiser l'analyse de risque.

VI.6. Les comptes-rendus non punitifs

La mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité chez un prestataire de services aéronautiques requiert, à des degrés différents, un changement de culture d'entreprise.

Une culture de sécurité positive assurera une amélioration continue du bilan de santé de sécurité du prestataire de services aéronautiques.

Pour atteindre ce but, il est nécessaire de tirer des leçons de chaque événement, incident ou accident touchant les systèmes, services et installations critiques à la sécurité. Un système de rapports non-punitifs contribue à développer et maintenir une confiance mutuelle entre les dirigeants, les gestionnaires et les employés et à entretenir une saine culture de sécurité.

La sensibilisation à la sécurité doit être promue dans toute l'organisation afin de sensibiliser et encourager la participation de tout le personnel au programme de rapport non-punitif. Afin d'assurer le succès du système de rapport non-punitif, tous les membres de l'organisation doivent s'engager envers la sécurité et en faire la promotion.

Les rapports sur les événements reliés à la sécurité, sont une source indispensable d'information servant à assurer l'amélioration continue du niveau de sécurité.

Les employés ont le devoir et sont encouragés à rapporter les événements dans lesquels ils sont impliqués directement ou indirectement lors de l'exécution de leurs tâches. Ils sont encouragés également à participer aux enquêtes sur les faits et circonstances reliés aux événements.

VI.6.1. Principes du programme de rapports non punitifs

- a) Le prestataire de services aéronautiques s'engage à exploiter ses installations et fournir des services de manière à ne pas exposer le public et les personnels de son organisation à des niveaux de risques jugés inacceptables.
- b) Le rapport d'événement non punitif s'inscrit dans une situation où une personne soumet les faits et circonstances d'une situation dont il a connaissance ou un événement dans lequel il a été directement ou indirectement impliqué.

- c) La soumission de rapport d'événement est encouragée et, dans la mesure où elle est faite de bonne foi selon les modalités de ce programme, son auteur et les autres personnes y ayant collaboré, sont protégés contre toutes mesures disciplinaires.
- d) Sont aussi protégés contre toutes mesures disciplinaires, les employés qui collaborent aux enquêtes sur les circonstances entourant les événements.
- e) Les auteurs de rapports d'événements peuvent prendre avantage des dispositions de ce programme à condition :
- qu'il n'y ait pas eu commission d'un acte frauduleux ou illégal ;
 - qu'il n'y ait aucune évidence de négligence intentionnelle ; ou
 - que gestionnaire hiérarchique ait pris connaissance des faits et circonstances de l'événement dans le cadre du programme décrit ici.
- f) Les rapports d'événements doivent, si les circonstances le permettent, être rédigés sur un formulaire de rapport d'événement. Le rapport est soumis au supérieur hiérarchique aussitôt que possible après l'événement. Par contre, si les circonstances le dictent : situation d'urgence ou risque significatif de répétition à court terme, le supérieur hiérarchique doit aussitôt en être informé verbalement.
- g) La confidentialité de l'auteur d'un rapport soumis dans le cadre du programme de rapport non punitif doit être sauvegardée. Le nom de l'auteur ne doit pas être divulgué que lorsque le besoin spécifique de connaître a été démontré.
- h) La rédaction d'un rapport d'événement ne remplace pas toutes autres dispositions prévues aux directives et procédures d'exploitation.

VI.6.2. Prototype de formulaire de rapport de danger ou d'événement

RAPPORT DE DANGER OU D'ÉVÉNEMENT	
Date :	Endroit :
Nom :	Direction ou service :
Danger ou événement :	
Solution recommandée :	
Signature de l'auteur du rapport	Nom et Signature du gestionnaire responsable :

VI.7. Le niveau de sécurité acceptable (NdSA)

VI.7.1. Le concept du NdSA

L'introduction du concept de niveau de sécurité acceptable (NdSA) répond à la nécessité de compléter l'approche traditionnelle de la gestion de la sécurité basée sur la conformité réglementaire en y ajoutant une approche basée sur la performance de la sécurité.

Le niveau de sécurité acceptable exprime les objectifs (ou les attentes) de sécurité que l'autorité de l'aviation civile (DACM) et les prestataires de services aéronautiques doivent atteindre.

Le NdSA représente un niveau acceptable de performance de sécurité minimum que les prestataires de services aéronautiques doivent atteindre dans la prestation de leurs services. Il s'agit d'une référence en regard de laquelle l'autorité de l'aviation civile (DACM) peut mesurer la performance de sécurité.

L'établissement de niveaux de sécurité acceptables pour le PNS ne remplace pas les prescriptions juridiques, réglementaires et autres déjà en vigueur et ne dégage pas non plus les États des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale et des dispositions connexes.

Pour déterminer un niveau de sécurité acceptable, il faut prendre en considération des facteurs tels que :

- le niveau de risque applicable ;
- le niveau de tolérance au risque de sécurité ;
- le rapport coûts-avantages des améliorations à apporter au système ; et
- les attentes du public au niveau de sécurité de l'industrie aéronautique en Algérie.

VI.7.2. Les mesures ou paramètres

Il y a une hiérarchie inhérente aux concepts de base de la théorie des systèmes sous-jacente au NdSA et dans la manière dont ces concepts doivent être séquencés en progression lors du développement du NdSA. Une bonne compréhension des concepts et leur hiérarchie inhérente est une condition essentielle pour le développement d'un NdSA associé au PNS. Les concepts en jeu et leur hiérarchie sont les suivants :

- la **sécurité**, telle qu'elle est définie au chapitre II ;
- le **niveau de sécurité** est le degré de sécurité d'un système. C'est une propriété émergente du système, qui représente la qualité du système au niveau sécurité. Il est exprimé à travers des indicateurs de sécurité ;
- les **indicateurs de sécurité** sont les paramètres qui caractérisent le niveau de sécurité d'un système ;
- les **buts de sécurité** sont les objectifs concrets du niveau de sécurité ;
- le **niveau de sécurité acceptable (NdSA)** est le degré minimum de sécurité qui doit être assurée par un système dans la pratique réelle ;
- la **valeur de l'indicateur de sécurité** est la quantification d'un indicateur de sécurité ;
- la **valeur cible de sécurité** est la quantification d'un objectif de sécurité.

La figure VI.7 montre quelques exemples de **valeurs des indicateurs de sécurité** et de **buts de sécurité** :

LA FIGURE VI.7 VALEURS D'INDICATEURS ET BUTS DE SÉCURITÉ



VI.7.2 Le NdSA et les indicateurs de performance

Le rapport existant entre le niveau de sécurité acceptable, les indicateurs de performance de sécurité, les objectifs de performance de sécurité et les exigences de sécurité est le suivant :

- a) Le *niveau de sécurité acceptable* (NdSA) est le concept dominant ;
- b) Les *indicateurs de performance de sécurité* sont les mesures/paramètres utilisés pour déterminer si le niveau de sécurité acceptable a été atteint ;
- c) Les *objectifs de performance de sécurité* sont les objectifs quantifiés en rapport avec le niveau de sécurité acceptable ;
- d) Les *exigences de sécurité* sont les outils ou moyens nécessaires pour réaliser les objectifs de sécurité.

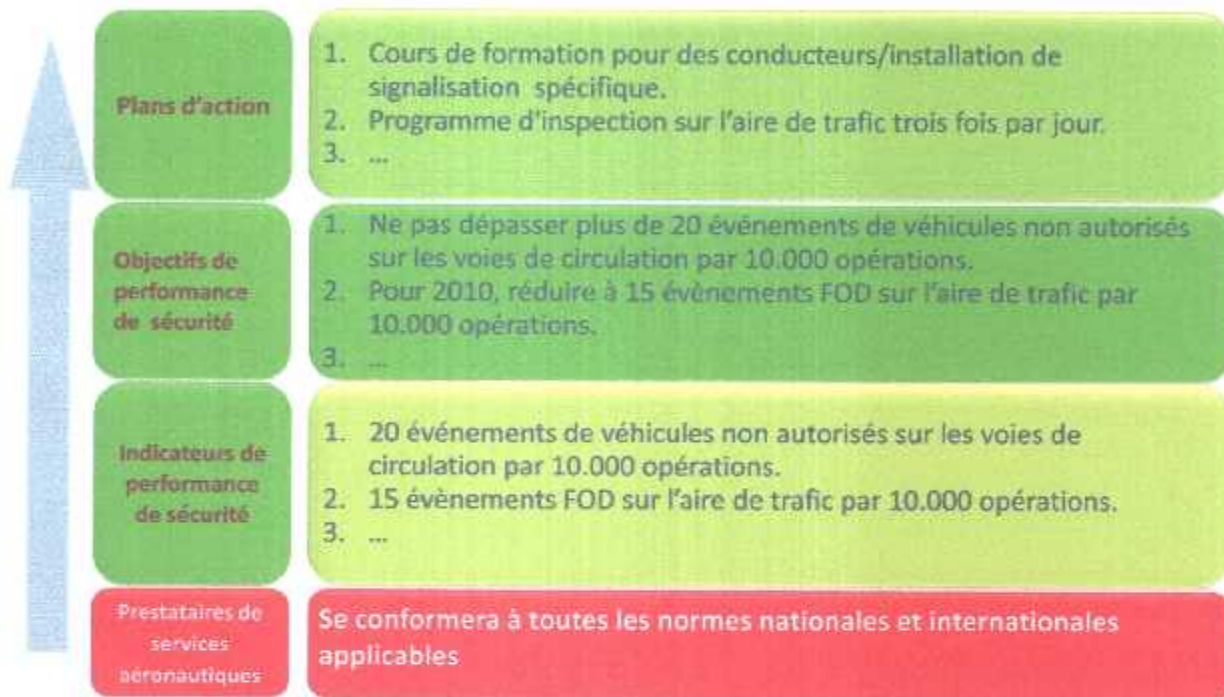
VI.7.3 La surveillance et la mesure de la performance de la sécurité

La gestion de risques exige un retour d'expérience de la performance de la sécurité afin de compléter le cycle de gestion de la sécurité. À l'aide de la surveillance et le retour d'expérience, il sera possible d'effectuer les ajustements requis au système.

L'objet de la surveillance est d'étudier et d'évaluer l'efficacité du système et de s'assurer que la politique et les modes opératoires qui ont été défini sont suivis en permanence. L'activité de surveillance est basée sur le suivi des indicateurs, le suivi des événements liés à la sécurité, les audits internes et le suivi des actions correctives.

La figure VI.7 illustre le processus, de bas en haut, de la conformité réglementaire pour les prestataires de services aéronautiques aux plans d'actions pour rencontrer les objectifs de performance afin d'assurer la performance de la sécurité.

FIGURE VI.7 PROCESSUS DE LA PERFORMANCE DE LA SÉCURITÉ



VI.7.3. L'établissement du NdSA

Une fois les indicateurs de sécurité et d'objectifs de sécurité sélectionnés, le niveau de sécurité du système de l'aviation civile d'un État peut être établi. À ce point, l'État est en mesure de progresser au développement du NdSA, c'est-à-dire le niveau minimal de sécurité dans l'aviation civile qui doit être assuré par le PNS dans la pratique.

Afin de se développer correctement le NdSA, il est essentiel de comprendre la différence entre deux concepts étroitement liés entre eux mais tout à fait distincts : la **mesure de sécurité** et la **mesure de performance de sécurité** :

- La **mesure de la sécurité** fait référence à la quantification des résultats de haut niveau ou haute conséquence des événements, tels que des accidents et des incidents sérieux. La mesure de la sécurité peut également être appliquée pour refléter la quantification de certaines activités de haut niveau de l'État, tels que le statut/développement ou l'absence de législation fondamentale en sécurité de l'aviation ou le statut/développement ou l'absence de réglementation spécifique pour la sécurité de l'aviation. La mesure de la sécurité n'est pas un processus continu mais plutôt, une vérification ponctuelle, normalement exécuté selon un calendrier précis (annuel, mensuel ou hebdomadaire). La mesure de la sécurité associée au PNS est le reflet du niveau d'atteinte des objectifs de haut niveau associés aux stratégies d'intervention ou d'atténuation en sécurité.

- b) La **mesure de la performance de la sécurité** fait référence à des résultats de processus de bas niveau ou de basse conséquence tels le nombre d'événements de débris par le nombre d'opérations sur l'aire de trafic, ou le nombre d'événements d'incursion de véhicules sur les aires de manœuvre par le nombre d'opérations aéroportuaires ou par période de temps. La mesure de la performance de sécurité est une activité continue, elle exige de la part d'une organisation, une surveillance et une mesure continue des activités opérationnelles choisies, critiques à la livraison du service propre à cette organisation.

La mesure de la performance de la sécurité est principalement, mais non exclusivement, associée aux Systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et fournit une évaluation concrète de la performance du système de gestion, tel qu'un SGS ou un PNS, au-delà de l'évaluation absolue résultant d'une mesure de la sécurité (incluant la conformité réglementaire). Elle s'applique également aux interventions de sécurité et aux stratégies d'atténuation des risques établies au PNS, le cas échéant.

VI.8. Évaluation de la sécurité (AUDITS)

L'assurance s'appuie sur le principe du cycle d'amélioration continue. De la même manière que l'assurance qualité favorise l'amélioration continue de la qualité, l'assurance de la sécurité assure le contrôle des **performances** de sécurité, y compris la conformité réglementaire, par une vérification constante et la modernisation du système opérationnel. Ces objectifs sont atteints grâce à l'application des outils similaires : les évaluations internes et des audits indépendants (à la fois internes et externes), le contrôle strict des documents et la surveillance continue des contrôles de sécurité et des mesures d'atténuation.

VI.8.1. Les évaluations internes

Les évaluations internes concernent l'évaluation des activités opérationnelles de l'organisation ainsi que les fonctions spécifiques du SGS.

Les évaluations effectuées pour cette exigence doivent être menées par des personnes ou organisations qui sont fonctionnellement indépendantes du processus technique en cours d'évaluation (à savoir un spécialiste de la sécurité ou d'un département d'assurance qualité ou d'une autre sous-direction selon les directives de la haute direction).

La fonction d'évaluation interne exige également la vérification et l'évaluation des fonctions de gestion de sécurité, l'élaboration des politiques, la gestion des risques, l'assurance et la promotion de la sécurité.

VI.8.2. Les audits internes

Les audits internes sont un outil important pour les gestionnaires pour obtenir l'information permettant de prendre des décisions et de maintenir des activités opérationnelles sur la bonne voie.

La responsabilité principale de la gestion de la sécurité incombe à ceux qui sont « responsables » les activités opérationnelles appuyant la prestation de services dans l'organisation.

C'est là où les risques sont les plus directement rencontrés, où les lacunes dans les activités contribuent aux risques de sécurité, et où le contrôle de surveillance directe et l'allocation des ressources pour atténuer les risques de sécurité au niveau le plus faible que l'on puisse raisonnablement atteindre.

VI.8.3. Les audits externes

Les audits externes du SGS sont menés par la DACM. Ces audits donnent non seulement une solide interface avec le système de supervision, mais aussi un système d'assurance secondaire.

VI.8.4. Applicabilité

L'amélioration continue du SGS vise donc à déterminer les causes immédiates d'un rendement inférieur à la norme et leurs implications dans le fonctionnement du SGS, et de rectifier les situations impliquant un rendement inférieur à la norme de sécurité identifié par des activités d'assurance de la sécurité.

L'amélioration continue est réalisé au moyen d'évaluations internes, les audits internes et externes et s'applique à :

- a) l'évaluation proactive des installations, équipements, documentation et procédures, grâce à des évaluations internes ;
- b) l'évaluation proactive des performances d'un individu, à vérifier le respect des responsabilités individuelles en sécurité, grâce à des vérifications périodiques de compétence (forme d'évaluation / audit) ; et
- c) des évaluations réactives afin de vérifier l'efficacité du système de contrôle et d'atténuation des risques de sécurité, par des audits internes et externes.

CONCLUSION GENERALE

Le système de gestion de la sécurité est un concept d'une importance primordiale, son but est la performance de la sécurité. Mais il ne peut pas y avoir lieu au SGS fiable sans le PNS.

D'après notre stage pratique au sein de la compagnie Air Algérie, on a constaté que qu'il y a un système de rapport fiable .la présence des statons d'analyses des vols au niveau du FSB (flight safety bureau)

La nouvelle restructuration des directions de la compagnie et notamment la création de la direction de la sécurité assure une surveillance permanente en matière de sécurité qui va engendrer une amélioration importante des services rendus et une bonne répartition des ressources qui répondent aux exigences de l'OACI.

En conclusion, l'amélioration continue peut se produire; que lorsque l'organisation affiche une vigilance constante quant à l'efficacité de ses activités opérationnelles et de ses actions correctives.

En effet, sans une surveillance continue des contrôles de sécurité et les mesures d'atténuation, il n'y a pas moyen de savoir si les objectifs des processus de gestion de sécurité sont réalisés.

Les ouvrages :

- ✓ Document 9859 de l'OACI 2^{ème} édition (manuel de gestion de la sécurité)
- ✓ Les annexes 1, 6, 8, 11 et 14 de l'OACI ;
- ✓ AERONAUTIQUES » ;
- ✓ Le projet du jumelage du ministère (avril 2012)

Les guides :

- ✓ Le document ministériel « GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DE SYSTEMES DE GESTION DE LA SECURITE (SGS) PAR LES PRESTATAIRES DE SERVICES

Sites Web :

www.securiteaerienne.com

www.systeme.de.gestion.de.la.securite.com

www.icao.int/fr

NORMES DE L'OACI

Établies aux Annexes 1,6, 8,11 et 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago).

Prestataires de services aéronautiques	Annexes	Normes
Organismes de formation agréée	Annexe 1 – Licences du personnel	<p>4. Gestion de la sécurité</p> <p>4.1 Les États exigeront, dans le cadre de leur programme national de sécurité, que les organismes de formation agréés qui sont exposés à des risques de sécurité lorsqu'ils fournissent des services mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité qui soit acceptable pour les États et qui, au minimum :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) identifie les risques en matière de sécurité ; b) assure la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien de performances de sécurité convenues ; c) assure la surveillance continue et l'évaluation régulière des performances de sécurité ; d) vise à l'amélioration continue des performances globales du système de gestion de la sécurité. <p>4.2 Le système de gestion de la sécurité définira clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisme de formation agréé, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.</p>

Prestataires de services aéronautiques	Annexes	Normes
Exploitants de services aériens	Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs 1 ^{er} Partie – Aviation de transport commercial international - Avions	<p>3.3.3 Les États exigeront, dans le cadre de leur programme national de sécurité, que les exploitants mettent en oeuvre un système de gestion de la sécurité acceptable pour l'État de l'exploitant, qui, au minimum :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) identifie les risques en matière de sécurité; b) assure la mise en oeuvre des mesures correctives nécessaires au maintien de performances de sécurité convenues ; c) assure la surveillance continue et l'évaluation régulière des performances de sécurité ; d) vise à l'amélioration continue des performances globales du système de gestion de la sécurité. <p>3.3.4 Le système de gestion de la sécurité définira clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation de l'exploitant, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.</p> <p>3.3.6 Les exploitants d'avions dont la masse maximale au décollage certifiée excède 27 000 kg établiront et maintiendront un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.</p> <p>3.3.7 Les programmes d'analyse des données de vol ne seront pas punitifs et contiendront des garanties adéquates pour protéger les sources de données.</p> <p>3.3.8 Les exploitants établiront, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation.</p>

Prestataires de services aéronautiques	Annexes	Normes
Organismes agréés de maintenance des aéronefs	Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs 1 ^{er} Partie – Aviation de transport commercial international - Avions	<p>8.7.3 Gestion de la sécurité</p> <p>8.7.3.1 Les États établiront un programme national de sécurité en vue de réaliser un niveau de sécurité acceptable de l'aviation civile.</p> <p>8.7.3.2 Le niveau de sécurité acceptable à réaliser sera déterminé par l'État.</p> <p>8.7.3.3 Les États exigeront, dans le cadre de leur programme national de sécurité, que les organismes de maintenance mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité acceptable pour l'État, qui, au minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) identifie les risques en matière de sécurité; b) assure la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien de performances de sécurité convenues; c) assure la surveillance continue et l'évaluation régulière des performances de sécurité; d) vise à l'amélioration continue des performances globales du système de gestion de la sécurité. <p>8.7.3.4 Un système de gestion de la sécurité définira clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisme de maintenance, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.</p>

Prestataires de services aéronautiques	Annexes	Normes
Exploitants de services aériens	Annexe 6 - Exploitation technique des aéronefs Partie 3 - Vols internationaux d'hélicoptères	<p>1.3 Gestion de la sécurité</p> <p>1.3.1 Les États établiront un programme national de sécurité en vue de réaliser un niveau de sécurité acceptable de l'aviation civile.</p> <p>1.3.2 Le niveau de sécurité acceptable à réaliser sera déterminé par l'État.</p> <p>1.3.3 Les États exigeront, dans le cadre de leur programme national de sécurité, que les exploitants mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité acceptable pour l'État de l'exploitant, qui, au minimum :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) identifie les risques en matière de sécurité ; b) assure la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien de performances de sécurité convenues ; c) assure la surveillance continue et l'évaluation régulière des performances de sécurité ; d) vise à l'amélioration continue des performances globales du système de gestion de la sécurité. <p>1.3.4 Le système de gestion de la sécurité définira clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation de l'exploitant, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.</p> <p>1.3.6 Les programmes d'analyse des données de vol ne seront pas punitifs et contiendront des garanties adéquates pour protéger les sources de données.</p> <p>1.3.7 Les exploitants établiront, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation</p>

Prestataires de services aéronautiques	Annexes	Normes
Concepteurs et constructeurs d'aéronefs	Annexer 8 – Navigabilité des aéronefs	<p>Chapitre 5. Gestion de la sécurité</p> <p>5.1 Les États établiront un programme national de sécurité en vue de réaliser un niveau de sécurité acceptable de l'aviation civile.</p> <p>5.2 Le niveau de sécurité acceptable à réaliser sera déterminé par l'État.</p> <p>5.3 À partir du 14 novembre 2013, l'État de conception ou de construction exigera, dans le cadre de son programme national de sécurité, qu'un organisme responsable de la conception de type ou de la construction d'aéronefs mette en œuvre un système de gestion de la sécurité qui soit acceptable pour l'État et qui, au minimum :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) identifie les risques en matière de sécurité ; b) assure la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien de performances de sécurité convenues ; c) assure la surveillance continue et l'évaluation régulière des performances de sécurité ; d) vise à l'amélioration continue des performances globales du système de gestion de la sécurité. <p>5.4 À partir du 14 novembre 2013, le système de gestion de la sécurité définira clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisme responsable de la conception de type ou de la construction d'aéronefs, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.</p>

Prestataires de services aéronautiques	Annexes	Normes
Prestataires de contrôle de la circulation aérienne	Annexe 11 - Services de la circulation aérienne <ul style="list-style-type: none"> • Service du contrôle de la circulation aérienne • Service d'information de vol • Service d'alerte 	<p>2.27 Gestion de la sécurité</p> <p>2.27.1 Les États établiront un programme de sécurité en vue de réaliser un niveau acceptable de sécurité dans la fourniture des services ATS.</p> <p>2.27.2 Le niveau acceptable de sécurité à réaliser sera déterminé par l'État ou les États intéressés.</p> <p>2.27.3 Les États exigeront, dans le cadre de leur programme de sécurité, que les prestataires de services de la circulation aérienne mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité acceptable pour l'État, qui, au minimum :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) identifie les risques en matière de sécurité ; b) assure la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien d'un niveau acceptable de sécurité ; c) assure la surveillance continue et l'évaluation régulière du niveau de sécurité existant ; d) vise à l'amélioration continue du niveau d'ensemble de la sécurité. <p>2.27.4 Un système de gestion de la sécurité définira clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation du prestataire de services de la circulation aérienne, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.</p> <p>2.27.5 Toute modification significative du système ATS qui aurait des incidences sur la sécurité, notamment la mise en œuvre d'un minimum de séparation réduit ou d'une nouvelle procédure, ne sera réalisée qu'après qu'il aura été démontré par une évaluation de la sécurité qu'un niveau acceptable de sécurité sera respecté et que les usagers auront été consultés. Au besoin, l'autorité responsable veillera à ce que des dispositions soient prises pour assurer une surveillance post-mise en œuvre afin de vérifier que le niveau de sécurité défini est respecté en permanence.</p>

Prestataires de services aéronautiques	Annexes	Normes
Exploitants d'aérodromes certifiés	Annexe 14 - Aérodromes Volume I - Conception et exploitation technique des aérodromes	<p>1.4.4 Dans le cadre du processus de certification, les États veilleront à ce qu'un manuel d'aérodrome, contenant tous les renseignements utiles sur le site, les installations, les services, l'équipement, les procédures d'exploitation, l'organisation et la gestion de l'aérodrome, y compris un système de gestion de la sécurité, soit soumis par le postulant pour approbation ou acceptation avant la délivrance du certificat d'aérodrome.</p> <p>1.5 Gestion de la sécurité</p> <p>1.5.1 Les États établiront un programme de sécurité en vue de réaliser un niveau acceptable de sécurité dans l'exploitation des aérodromes.</p> <p>1.5.2 Le niveau acceptable de sécurité à réaliser sera déterminé par l'État ou les États intéressés.</p> <p>1.5.3 Les États exigeront, dans le cadre de leur programme de sécurité, que les exploitants d'aérodromes certifiés mettent en œuvre un système acceptable de gestion de la sécurité pour l'État, qui, au minimum :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) identifie les risques en matière de sécurité ; b) assure la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien d'un niveau acceptable de sécurité ; c) assure la surveillance continue et l'évaluation régulière du niveau de sécurité existant ; d) vise à l'amélioration continue du niveau d'ensemble de la sécurité. <p>1.5.4 Un système de gestion de la sécurité définira clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation de l'exploitant d'aérodrome certifié, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.</p>

A

ASR Air Safety Report

ATS Air Traffic Service

C

CRM crew resource management

D

DACM Direction de L'Aviation Civile et de la Météorologie

DOA Direction des opérations aérienne

DS Director safety

F

FSB Flight Safety Bureau

O

OACI Organisation de L'Aviation Civile International

P

PN Personnel Navigant

PNS Programme National de Sécurité

S

SGS Système de Gestion de la Sécurité

SMS Safety Management System