

ARRETE N° 00008 - 1/A/MINT DU 10 JUIN 2019
fixant les règles de mise en œuvre des systèmes de gestion de la
sécurité par les prestataires de services aéronautiques.-

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

- Vu** la Constitution ;
- Vu** la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944, et ratifiée le 15 janvier 1960 ;
- Vu** la loi n°2013/010 du 24 juillet 2013 portant régime de l'aviation civile au Cameroun ;
- Vu** le décret n°2003/2028 du 04 septembre 2003 portant réglementation des titres, documents et contrôles relatifs à la sécurité aéronautique ;
- Vu** le décret n°2003/2031 du 04 septembre 2003 portant exercice de la profession de transporteur aérien ;
- Vu** le décret n°2003/2032 du 04 septembre 2003 portant conditions de création, d'ouverture, d'exploitation et de fermeture des aérodromes et servitudes aéronautiques ;
- Vu** le décret n°2011/408 du 09 décembre 2011 portant organisation du Gouvernement, modifié et complété par le décret 2018/190 du 02 mars 2018 ;
- Vu** le décret n°2012/250 du 1^{er} juin 2012 portant organisation du Ministère des Transports ;
- Vu** le décret n°2015/232 du 25 mai 2015 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité Aéronautique ;
- Vu** le décret n°2018/191 du 02 mars 2018 portant organisation du Gouvernement,



ARRETE :

ARTICLE 1^{er}.- (1) Le présent arrêté fixe les règles de mise en œuvre des Systèmes de Gestion de la Sécurité par les prestataires de services aéronautiques.

(2) Il est pris en application des dispositions de l'article 190 alinéa 1 de la loi n°2013/010 du 24 juillet 2013 portant régime de l'aviation civile au Cameroun.

(3) L'Annexe au présent arrêté en fait intégralement partie.

ARTICLE 2.- Pour l'application du présent arrêté, les définitions suivantes sont admises :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



SERVICES DU PREMIER MINISTRE	
VISA	
001848	21 MAI 2019
PRIME MINISTER'S OFFICE	

- b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou
- c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou
- d) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou
- e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ; ou
- f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif.

Cible de performance de sécurité : Cible planifiée ou visée par l'État, un exploitant ou par un prestataire de services pour un indicateur de performance, qui doit être atteint sur une période donnée et qui cadre avec les objectifs de sécurité.

Danger : Situation ou objet pouvant causer un incident ou un accident d'aviation ou y contribuer.

Évènement : Condition ou fait impactant ou pouvant impacter un système ou son fonctionnement.

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

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

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

Prestataire de services aéronautiques : Organisme de formation, exploitant d'aéronefs, organisme de maintenance d'aéronefs, prestataire de services de la circulation aérienne, exploitant d'aérodrome.

Programme national de sécurité : Ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité.

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

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

Système de gestion de la sécurité (SMS) : Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires.

SERVICES DU PREMIER MINISTRE	
VISA	
001848	21 MAI 2019
PRIME MINISTER'S OFFICE	

ARTICLE 3.- (1) Le prestataire de services aéronautiques met en œuvre un système de gestion de la sécurité (SMS) acceptable par l'Autorité Aéronautique, en vue d'assurer la sécurité de son exploitation.

(2) Le SMS du prestataire de services aéronautiques doit être adapté à sa taille et à la complexité de son exploitation.

ARTICLE 4.- (1) Pour mettre en œuvre son système de gestion de sécurité, le prestataire de services aéronautiques :

- définit une politique et des objectifs mesurables en matière de gestion de la sécurité conformes à la réglementation;
- met en place des mécanismes de gestion des risques de sécurité qui comprennent l'identification des dangers, l'évaluation des risques de sécurité et la mise en œuvre de mesures correctrices appropriées ;
- s'assure du maintien d'un niveau acceptable de performance de sécurité, notamment par la définition des indicateurs de performance, le suivi et l'évaluation régulière de cette performance et des changements pouvant les affecter, dans un souci d'amélioration continue ;
- assure la promotion de la sécurité, notamment en définissant des méthodes et en encourageant des pratiques visant à éveiller et maintenir la conscience du risque des personnels d'exploitation, et améliorer la culture de la sécurité.

(2) Le SMS du prestataire de services aéronautiques est établi conformément au cadre présenté à l'annexe du présent arrêté.

ARTICLE 5.- Dans le cadre de son SMS, le prestataire de services aéronautiques est responsable de la performance de sécurité des services ou des produits fournis par ses sous-traitants pour lesquels une certification ou approbation de sécurité séparée n'est pas requise.

ARTICLE 6.- (1) Dans le cadre de l'acceptation de son SMS par l'Autorité Aéronautique, le prestataire de services aéronautiques doit notamment élaborer :

- un plan de mise en œuvre du SMS ;
- un manuel SMS ; et
- un système de communication des informations relatives à la sécurité.



(2) Le SMS du prestataire de services aéronautiques doit faire l'objet de vérifications régulières par l'Autorité Aéronautique dans le cadre de ses activités de surveillance.

ARTICLE 7.- Le présent arrêté abroge toutes les dispositions antérieures contraires.

ARTICLE 8.- Le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au Journal Officiel en français et en anglais./-

Yaoundé, le 10 JUN 2019

SERVICES DU PREMIER MINISTRE VISA
001848 21 MAI 2019
PRIME MINISTER'S OFFICE



LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

Jean Ernest Massena NGALLE BIBEHE

Annexe à l'Arrêté n° 00008 /A/MINT du 10 JUN 2019

FIXANT LES REGLES DE MISE EN ŒUVRE DES SYSTEMES DE GESTION
DE LA SECURITE PAR LES PRESTATAIRES DE SERVICES
AERONAUTIQUES

SERVICES DU PREMIER MINISTRE VISA	
001848	21 MAI 2019
PRIME MINISTER'S OFFICE	

CADRE POUR LA MISE EN ŒUVRE D'UN SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SMS)

Le cadre de la mise en œuvre et de la tenue à jour du SMS d'un prestataire de services aéronautiques est constitué de quatre composants et douze éléments, qui représentent le minimum pour la réalisation d'un SMS :

1- Politique et objectifs de sécurité

1.1-Engagement de la direction.

1.2-Obligation de rendre compte et responsabilités en matière de sécurité.

1.3-Nomination du personnel clé chargé de la sécurité.

1.4-Coordination de la planification des interventions d'urgence.

1.5-Documentation relative au SMS.

2- Gestion des risques de sécurité

2.1-Détermination des dangers.

2.2-Évaluation et atténuation des risques de sécurité.

3- Assurance de la sécurité

3.1-Suivi et mesure de la performance de sécurité.

3.2-Gestion du changement.

3.3-Amélioration continue du SMS.

4- Promotion de la sécurité

4.1-Formation et sensibilisation.

4.2-Communication en matière de sécurité.

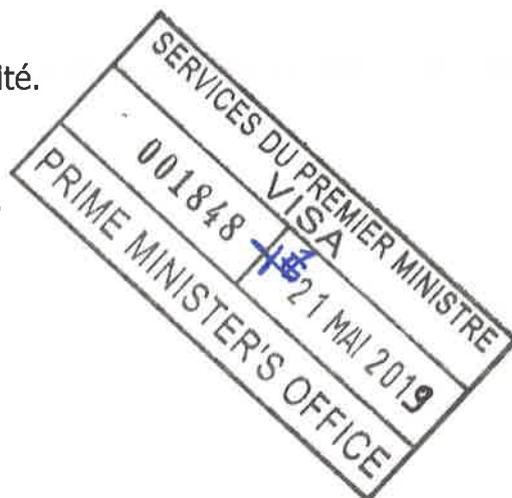
1. Politique et objectifs de sécurité

1.1 Engagement de la direction

1.1.1 Le prestataire de services aéronautiques définit sa politique de sécurité en tenant compte des exigences nationales et internationales.

La politique de sécurité :

- a) traduit l'engagement de l'organisation en ce qui a trait à la sécurité, y compris la promotion d'une culture positive de la sécurité ;
- b) comprend un énoncé clair relatif à la fourniture des ressources nécessaires à la mise en œuvre de la politique de sécurité ;
- c) comprend des procédures de compte rendu en matière de sécurité ;
- d) indique clairement les types de comportement qui sont inacceptables en ce qui concerne ses activités d'aviation ainsi que les conditions dans lesquelles des mesures disciplinaires ne seraient pas applicables ;



- e) est signée par le dirigeant responsable de l'organisation ;
- f) est diffusée dans l'ensemble de l'organisation, avec une approbation visible ;
- g) est périodiquement passée en revue pour veiller à ce qu'elle reste pertinente et convienne en permanence à l'organisation.

1.1.2 Le prestataire de services aéronautiques définit des objectifs de sécurité en tenant dûment compte de sa politique de sécurité.

Les objectifs de sécurité :

- a) servent de base au suivi et à la mesure de la performance de sécurité dans le cadre du Programme National de Sécurité ;
- b) traduisent l'engagement du prestataire de services aéronautiques à maintenir ou à améliorer sans relâche l'efficacité globale du SMS ;
- c) sont diffusés dans l'ensemble de l'organisation ;
- d) sont périodiquement passés en revue pour veiller à ce qu'ils restent pertinents et conviennent en permanence au prestataire.

1.2 Obligation de rendre compte et responsabilités en matière de sécurité

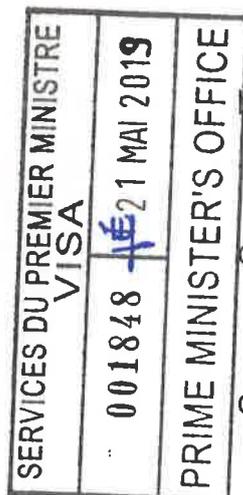
Le prestataire de services aéronautiques:

- a) désigne le dirigeant responsable qui aura, quelles que soient ses autres fonctions, l'obligation de rendre compte, au nom de l'organisation, de la mise en œuvre et de la tenue à jour d'un SMS efficace ;
- b) définit les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité ;
- c) détermine les responsabilités de rendre compte de tous les membres de la direction, quelles que soient leurs autres fonctions, ainsi que celles des employés, en ce qui concerne la performance de sécurité de l'organisation ;
- d) documente l'obligation de rendre compte, les responsabilités et les pouvoirs en matière de sécurité et les diffuse dans l'ensemble de l'organisation ;
- e) définit les niveaux de la direction qui ont le pouvoir de prendre des décisions concernant la tolérabilité d'un risque de sécurité.

1.3 Nomination du personnel clé chargé de la sécurité

1.3.1 Le prestataire de services aéronautiques désigne un gestionnaire de la sécurité qui aura la responsabilité de la mise en œuvre et de la tenue à jour du SMS.

1.3.2 Selon la taille des activités du prestataire de services aéronautiques et la complexité de ses produits ou services, les responsabilités de la mise en œuvre et de la tenue à jour du SMS peuvent être confiées à une ou plusieurs personnes qui remplissent la fonction de gestionnaire de la sécurité, qui peut être leur seule fonction ou une fonction combinée avec d'autres, si cela ne crée pas de conflits d'intérêt.



1.4 Coordination de la planification des interventions d'urgence

Le prestataire de services aéronautiques, qui est tenu d'établir et de tenir à jour un plan d'intervention d'urgence en cas d'accident ou d'incident d'exploitation d'aéronefs ou d'autre urgence aéronautique, veille à ce que ce plan soit dûment coordonné avec les plans d'intervention d'urgence des organisations avec lesquelles il doit traiter lorsqu'il fournit ses produits ou ses services.

1.5 Documentation relative au SMS

1.5.1 Le prestataire de services aéronautiques élabore et tient à jour un manuel du SMS qui énonce :

- a) sa politique et ses objectifs en matière de sécurité ;
- b) les exigences de son SMS ;
- c) les processus et procédures de son SMS ;
- d) l'obligation de rendre compte, ses responsabilités et ses pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures de son SMS.

SERVICES DU PREMIER MINISTRE VISA	
001848	21 MAI 2019
PRIME MINISTER'S OFFICE	

1.5.2 Le prestataire de services aéronautiques élabore et tient à jour des dossiers d'exploitation du SMS dans le cadre de sa documentation relative au SMS.

1.5.3 Selon la taille des activités du prestataire de services aéronautiques et la complexité de ses produits ou services, le manuel du SMS et les dossiers d'exploitation du SMS peuvent être des documents indépendants ou être intégrés avec d'autres documents organisationnels tenus à jour par le prestataire.

2. Gestion des risques de sécurité

2.1 Détermination des dangers

2.1.1 Le prestataire de services aéronautiques élabore et tient à jour un processus pour déterminer les dangers liés à ses produits ou services.

2.1.2 La détermination des dangers est fondée sur une combinaison de méthodes réactives et proactives.

2.2 Évaluation et atténuation des risques de sécurité

2.2.1 Le prestataire de services aéronautiques élabore et tient à jour un processus qui permet d'analyser, d'évaluer et de maîtriser les risques de sécurité correspondant aux dangers qui ont été déterminés.

2.2.2 Le processus peut inclure des méthodes prédictives d'analyse des données de sécurité.

3. Assurance de la sécurité

3.1 Suivi et mesure de la performance de sécurité

3.1.1 Le prestataire de services aéronautiques élabore et tient à jour un moyen permettant de vérifier la performance de l'organisation en matière de sécurité et de

valider l'efficacité des mesures visant à maîtriser les risques de sécurité.

3.1.2 La performance de sécurité du prestataire de services aéronautiques est vérifiée en fonction des indicateurs et cibles de performance de sécurité établis pour le SMS à l'appui des objectifs de sécurité de l'organisation.

3.2 Gestion du changement

Le prestataire de services aéronautiques élabore et tient à jour un processus qui permet de déterminer les changements qui peuvent influencer sur le niveau des risques de sécurité liés à ses produits ou services d'aviation et de déterminer et gérer les risques de sécurité susceptibles de découler de ces changements.

3.3 Amélioration continue du SMS

Le prestataire de services aéronautiques suit et évalue les processus de son SMS afin de maintenir ou de constamment améliorer l'efficacité globale du SMS.

4. Promotion de la sécurité

4.1 Formation et sensibilisation

4.1.1 Le prestataire de services aéronautiques élabore et tient à jour un programme de formation en matière de sécurité qui garantit que le personnel sera formé et compétent pour exécuter les tâches liées au SMS.

4.1.2 La portée du programme de formation en matière de sécurité correspond à la participation de chaque stagiaire au SMS.

4.2 Communication en matière de sécurité

Le prestataire de services aéronautiques élabore et tient à jour un moyen formel de communication en matière de sécurité qui permet :

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

