



DSA.AGA.MAN.810

TYPE DE DOCUMENT MANUEL

NOM DU DOCUMENT GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME

PROCESSUS CERTIFIER ET SURVEILLER LES AERODROMES

PILOTE PROCESSUS DIRECTEUR SECURITE AERIENNE

	NOM	FONCTION	DATE	SIGNATURE
PREPARE PAR	AMOUGOU MANGA Franck	Service AGA		18/06/2018
VERIFICATION OPERATIONNELLE	KENMOGNE Emile	Chef Service des Aérodomes		18/06/2018
	NTONGMO Pierre Olivier	Sous-Directeur de la Navigation Aérienne et des Aérodomes		04/07/2018
	TUTAB ALEOKOL Julien Hervé	Inspecteur AGA		19/06/18
VERIFICATION QUALITE	WONDJE Edwige	Référent Qualité		10/07/18
VALIDE PAR	SEIHOU OUSMANOU Alioum	Directeur de la Sécurité Aérienne		10/07/18
APPROUVE PAR	ASSOUMOU Paule KOKI	Directeur Général		10/07/18

Ce document est la propriété de l'Autorité Aéronautique.
Toute communication ou reproduction est interdite sans autorisation préalable.
Tous droits réservés



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY****GUIDE TECHNIQUE****RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR
LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Ref DSA.AGA.MAN.810

Ed 01 du 11/06/2018

Rev 00 du .././2018

1. EVOLUTION DU DOCUMENT**CREATION DU DOCUMENT**

DATE DE CREATION	11/06/2018
DATE D'EFFECTIVITE	Dès signature du Directeur Général

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

INDICE MODIF.		DATE		MOTIF(S) DE LA MODIFICATION
Edition	Révision	Issue	Effectivité	
01	00	11/06/2018		Création initiale





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

2. LISTE DE DIFFUSION

DETENTEUR (POUR ACTION)			
Code	Direction/Départ/Service concerné	Mode de diffusion	
		P	N
1.	Directeur Sécurité Aérienne	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.	Secrétariat Direction Sécurité Aérienne	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Sous-Directeur de la Navigation Aérienne et des Aérodomes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4.	Responsable Qualité	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
5.	Chef de service des Aérodomes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
6.	Tout agent du Services des Aérodomes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
7.	Les inspecteurs et contrôleurs d'Aérodomes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
8.	Les exploitants d'aérodomes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

P = Papier

N = Numérique



CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du ../../2018

3. TABLE DES MATIERES

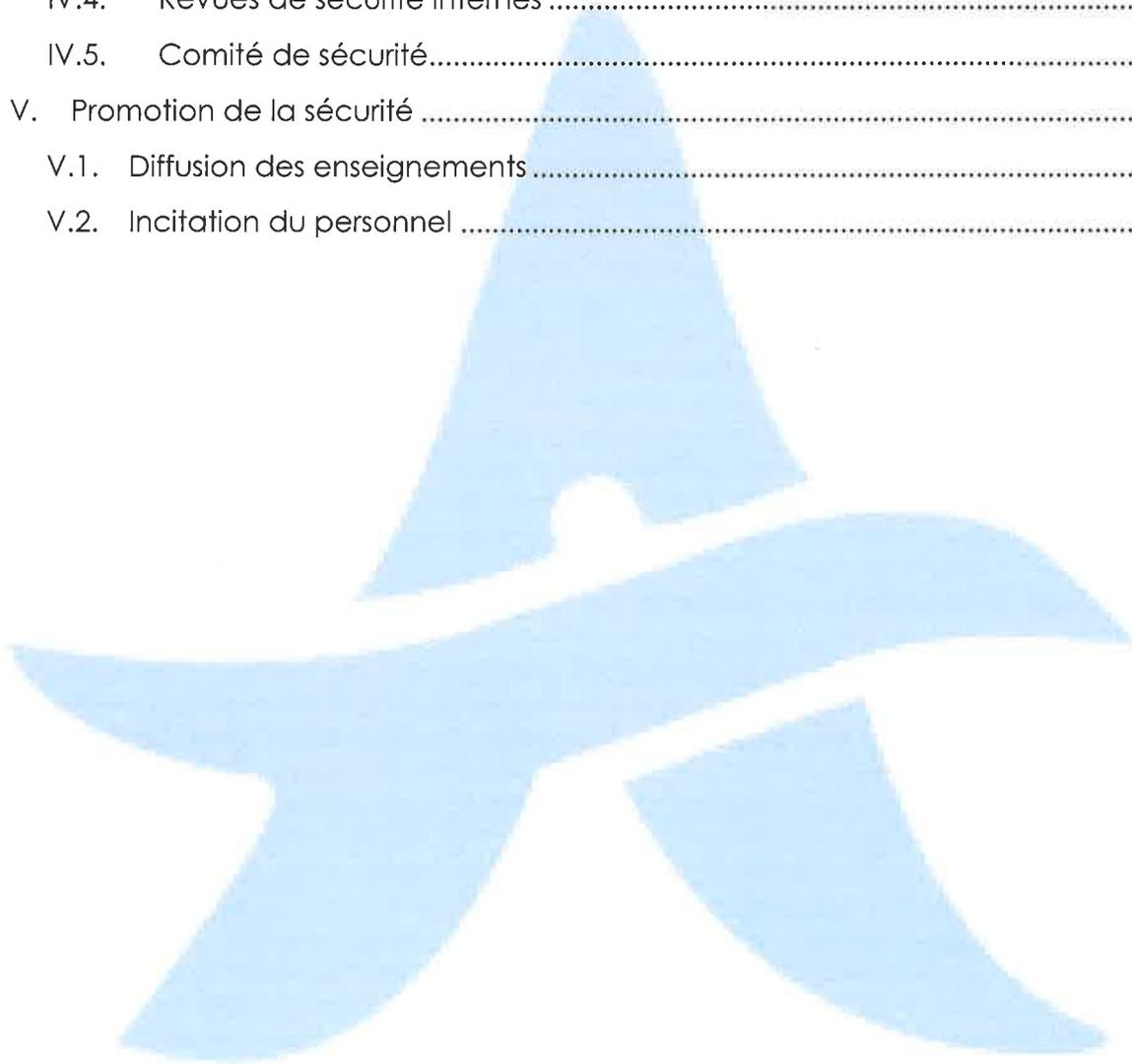
1. EVOLUTION DU DOCUMENT	2
2. LISTE DE DIFFUSION.....	3
3. TABLE DES MATIERES	4
I. Introduction.....	6
II. Dispositions generales du sgs.....	8
II.1. Engagement du dirigeant responsable de l'exploitant d'aérodrome et définition des objectifs de sécurité	8
II.2. Indépendance de la fonction chargée du SGS	13
II.2.1. Cas général	14
II.2.2. Cas particulier des organisations de petite taille.....	16
II.3. Définition des lignes de responsabilité en matière de sécurité.....	17
II.3.1. Le dirigeant responsable de l'exploitation	17
II.3.2. Le responsable chargé du SGS	17
II.3.3. Fonctions d'encadrement	18
II.3.4. Personnes en charges des taches opérationnelles	18
III. Mise en œuvre de la politique de sécurité.....	19
III.1. Gestion des compétences et formation dans le domaine de la sécurité .	19
III.2. Évaluation et atténuation des risques.....	21
III.3. Documentation	21
III.4. Évènements liés à la sécurité.....	23
III.4.1. Recueil et traitement des évènements de sécurité dans le cadre du SGS	23
III.5. Tiers intervenants sur la plate-forme	26
III.5.1. Intervenants pour le compte de l'exploitant.....	26
III.5.2. Autres intervenants	28
IV. Assurance de la sécurité	29
IV.1. Enregistrements de sécurité.....	29





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

IV.2. Surveillance de la sécurité	30
IV.2.1. Suivi de la sécurité	31
IV.2.2. Audits internes	32
IV.3. Suivi des actions correctives et préventives	34
IV.4. Revues de sécurité internes	36
IV.5. Comité de sécurité.....	37
V. Promotion de la sécurité	37
V.1. Diffusion des enseignements	38
V.2. Incitation du personnel	38





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

I. INTRODUCTION

L'OACI a établi dans l'annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale la norme 1.4.4 qui stipule : « Dans le cadre du processus de certification, les Etats 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.

Au Cameroun, la mise en place d'un système de gestion de la sécurité est une disposition de l'article 6 de l'arrêté 1545 fixant les conditions de certification des aérodromes. Les principes selon lesquels les exploitants doivent mettre en œuvre leur système de gestion de la sécurité sont définis dans la réglementation en vigueur, relative à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome.

Conformément à l'arrêté 1545, l'exigence de mise en place d'un système de gestion de la sécurité (SGS) s'applique à tous les exploitants d'aérodromes qui ont obligation de détenir un certificat d'aérodrome.

Un système de gestion de la sécurité est, un ensemble, structuré et organisé, de moyens, de procédures et de procédés, visant à assurer en toute sécurité et conformément aux normes en vigueur l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs dont la gestion incombe à l'exploitant d'aérodrome.

A travers la mise en œuvre d'un SGS, l'exploitant d'aérodrome doit démontrer à l'Autorité de l'Aviation Civile qu'il assure la sécurité de l'aménagement, du fonctionnement et de l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs, dont la gestion lui incombe.

Ainsi :

il définit la politique de sécurité qu'il conduit pour atteindre les objectifs de sécurité qu'il s'est fixés ;

- s'assure que les risques sont gérés de manière adéquate ; et
- veille à la promotion de la sécurité.

Le présent guide constitue une aide à la mise en œuvre d'un SGS par un exploitant d'aérodrome :

- en explicitant la nature des exigences réglementaires ;
- en proposant des moyens acceptables de conformité; et





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

- en précisant le mécanisme pour l'examen périodique des spécifications relatives au SGS.

Les dispositions de ce guide doivent donc être considérées comme un moyen possible parmi d'autres d'assurer la conformité aux exigences réglementaires.

L'arrêté 1545 fixant les conditions de certification des aéroports, impose à l'exploitant de rédiger dans son manuel d'aéroport une partie relative au SGS (partie 5 du manuel d'aéroport).

Cette partie de son manuel, pour chaque disposition abordée dans le présent guide (sous-chapitres), explicite l'approche retenue pour garantir la conformité aux exigences et décrit concrètement les procédures ou instructions de travail qui assurent la mise en œuvre de cette approche.

Les exigences relatives au système de gestion de la sécurité sont applicables aux exploitants devant détenir un certificat d'aéroport. S'agissant d'exigences exprimées en termes d'objectifs à atteindre ou de processus généraux à mettre en œuvre, il est possible de définir une approche proportionnée aux enjeux et au niveau de ressources des exploitants d'aéroport, sans pour autant pouvoir s'affranchir de l'obligation d'avoir un SGS en place et opérationnel.

Un exploitant d'aéroport a la possibilité de sous-traiter la rédaction et l'élaboration de son SGS à un organisme extérieur. L'appropriation du manuel SGS et des procédures qui lui sont associées est un élément fondamental pour que le SGS puisse être mis en œuvre de manière efficace et, à cet égard, l'adoption « clé en main » d'un système documentaire ne saurait totalement garantir la conformité aux exigences réglementaires.





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

II. DISPOSITIONS GENERALES DU SGS

Le système de gestion de la sécurité :

- permet à l'exploitant d'aérodrome de s'assurer que la plus haute priorité est donnée à la réduction du risque et à ce que les installations, les services et les équipements de l'aérodrome, ainsi que les procédures d'exploitation, contribuent à un accident d'aéronef, ou en occasionnent, ou en aggravent les conséquences. Il convient de noter que le champ de référence du SGS porte sur l'ensemble du manuel d'aérodrome et des documents associés (procédures, instructions, protocoles...), lesquels contiennent les informations et les instructions nécessaires au personnel opérationnel pour remplir les missions de l'exploitant d'aérodrome.
- est développé et maintenu par une fonction indépendante de l'encadrement opérationnel qui rend compte directement au dirigeant responsable.
- L'exploitant d'aérodrome désigne un dirigeant responsable pour l'aérodrome. Celui-ci définit et met en œuvre la politique générale en matière de gestion de la sécurité. Il a également le pouvoir de s'assurer que toutes les opérations et toutes les activités liées à l'exploitation de l'aérodrome peuvent être financées et mises en œuvre selon les exigences réglementaires.

Le dirigeant responsable est la personne qui a le pouvoir de s'assurer que les opérations sont conduites dans des conditions compatibles avec la sécurité. A ce titre, un dirigeant responsable qui ne disposerait que d'une faible autonomie financière, devrait pouvoir mettre en place les mesures opérationnelles qui s'imposent pour préserver la sécurité.

Ainsi, un SGS repose sur les principes fondamentaux suivants :

II.1. Engagement du dirigeant responsable de l'exploitant d'aérodrome et définition des objectifs de sécurité

Le dirigeant responsable est garant de la sécurité aéroportuaire sur l'ensemble de l'aérodrome dans le cadre des fonctions qui lui incombent. A ce titre, le système de gestion de la sécurité repose sur une déclaration de politique générale en matière de gestion de la sécurité, cette dernière définissant l'approche fondamentale de l'exploitant d'aérodrome dans ce domaine .

Cette approche doit garantir :

- que la sécurité est un enjeu prioritaire de l'exploitant d'aérodrome ;



CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

- que le SGS et ses procédures sont documentés, mis à jour et effectivement appliqués ;
- que les spécifications relatives aux SGS sont périodiquement examinées ;
- que ces procédures couvrent les mécanismes de mise en œuvre, d'assurance et de promotion de la sécurité définis ci-dessous.

Le dirigeant responsable s'engage à respecter cette politique et cet engagement est formalisé dans la partie SGS du manuel d'aérodrome par une déclaration de politique générale **signée** qui reflète ainsi son approche en matière de sécurité.

Cet engagement ne doit pas être confondu avec la déclaration de l'exploitant qui figure au début du manuel d'aérodrome.

La politique de sécurité du dirigeant responsable s'applique également à ses sous-traitants pour les activités qui les concernent.

L'exploitant définit des objectifs d'amélioration de la sécurité pour son aérodrome. Il définit et suit des indicateurs permettant de vérifier l'atteinte de ces objectifs et de détecter toute évolution négative pour la sécurité. Il prend les mesures appropriées pour remédier à toute évolution négative et atteindre les objectifs définis qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

Le choix des objectifs se fait en cohérence avec l'engagement politique du dirigeant responsable. Les objectifs de sécurité font partie intégrante de la politique et doivent donc être formalisés.

Par ailleurs, la définition des objectifs se base sur une identification des risques sur la plate-forme. Une fois les risques identifiés, les objectifs pertinents peuvent être définis pour l'aérodrome. Il s'agit d'identifier les points nécessitant un suivi particulier dans un souci d'amélioration de la sécurité. En fonction de la spécificité de chaque plate-forme, les objectifs seront différents et plus ou moins nombreux d'un aérodrome à l'autre. La qualité du SGS s'évalue en fonction de la pertinence des objectifs et indicateurs et non pas en fonction de leur nombre.

Dans un premier temps, les objectifs de sécurité peuvent être qualitatifs.

A terme, des valeurs cibles devront être définies en fonction de la situation sur la plate-forme. Les valeurs cibles sont des objectifs chiffrés définis pour les objectifs de sécurité. Les valeurs cibles peuvent être exprimées en pourcentage ou en valeur absolue.

Exemples :

- Réduire de 15% le nombre de FOD retrouvés ;





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

- Analyser 100% des évènements en moins de trois mois ;
- Ne pas avoir plus de 3 incursions sur piste sur l'année.

Les valeurs cibles sont fixées en fonction de la situation sur la plate-forme, notamment à partir des informations issues du recueil des évènements.

Il peut exister des indicateurs de niveaux différents : des indicateurs se rapportant directement aux activités exercées sur l'aérodrome (exemple : indicateurs techniques tels que le nombre de défaillance de balisage), des indicateurs d'activité (nombre d'inspection des aires réalisées, nombre de sorties SSLIA, nombre de tir effectué, etc.) ou des indicateurs plutôt liés au fonctionnement du SGS en lui-même (nombre de FNE traitées dans un délai imparti, nombre d'audits internes réalisés, etc.).

Il convient de faire la distinction entre les différents types d'indicateurs, les finalités d'un indicateur d'activité n'étant pas forcément les mêmes que celles d'un indicateur de sécurité au sens du SGS.

Les objectifs de sécurité s'appliquent également aux sous-traitants pour les activités qui les concernent.

Liste d'exemples d'objectifs de sécurité et d'indicateurs associés :

La liste ci-dessous n'a pas vocation à être exhaustive. Plusieurs exemples d'indicateurs sont donnés pour chaque objectif, cela ne signifie pas qu'ils doivent tous être retenus. Par ailleurs, il est rappelé à l'exploitant que les objectifs et indicateurs doivent être choisis en fonction de la situation de la plateforme ; par conséquent, les objectifs énumérés ci-dessous ne seront pas tous pertinents pour chaque plate-forme.

Objectifs	Indicateurs possibles
<u>Traitement des évènements de sécurité :</u> réduire le délai d'analyse des évènements	Moyenne du nombre de jours passés pour réaliser l'analyse d'un évènement Pourcentage d'évènements analysés dans les délais (si des délais sont fixés dans une procédure)
Développer, améliorer et pérenniser la sensibilisation des agents à la sécurité	Nombre d'actions de sensibilisation effectuées ;





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

<p>Développer la culture de sécurité</p>	<p>Taux de personnels sensibilisés à la sécurité ;</p> <p>Nombre de correspondants de sécurité sensibilisés à la sécurité (chez les tiers)</p>
<p><u>Gestion des tiers sur la plate-forme :</u></p> <p>assurer/améliorer l'intégration des sous-traitants de l'exploitant</p>	<p>Nombre de sous-traitants exerçant une activité pérenne sur la plate-forme et ayant mis en place un système de suivi de la compétence de leur personnel, rapporté au nombre total de sous-traitants exerçant une activité pérenne sur la plate-forme</p> <p>Nombre de sous-traitants ayant mis en œuvre un système de recueil et de report à l'exploitant d'aérodrome des événements de sécurité constatés, rapporté au nombre total de sous-traitants.</p> <p>Nombre de contrats incluant des exigences relatives à la formation et aux compétences pour les sous-traitants ponctuels rapporté au nombre total de contrats de sous-traitance ponctuels.</p> <p>Nombre de contrats de sous-traitance intégrant les clauses relatives au SGS rapporté au nombre total des contrats de sous-traitance.</p>
<p><u>Information aéronautique :</u></p> <p>s'assurer de la précision et de l'intégrité de l'information transmise ou de l'information publiée</p>	<p>Nombre de vérifications de l'information aéronautique effectuées rapporté au nombre de demandes de modification ou de publication d'information aéronautique.</p> <p>Nombre de données erronées dans l'information aéronautique publiée.</p>
<p><u>Incursions sur pistes :</u></p> <p>réduire le nombre d'incursions sur piste</p>	<p>Nombre d'incursions sur piste par des piétons</p> <p>Nombre d'incursions sur piste par des véhicules</p> <p>Nombre d'incursions sur piste par des animaux</p> <p>Nombre d'incursions sur piste (tout cumulé)</p>



[Handwritten signature]



CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

<p><u>Niveau de protection SSLIA :</u></p> <p>maîtriser ou diminuer le nombre de dégradations du niveau SSLIA</p>	<p>Nombre de dégradations du niveau SSLIA</p>
<p><u>Prévention du péril aviaire :</u></p> <p>réduire le nombre d'incidents dus à la présence d'oiseaux sur la plate-forme.</p>	<p>Nombre d'ingestions d'oiseaux</p> <p>Nombre d'impacts d'oiseaux</p> <p>Nombre de déclarations de présence d'oiseaux</p>
<p><u>Prévention du péril animalier :</u></p> <p>réduire le nombre d'incidents dus à la présence d'animaux sur l'aire de mouvement</p>	<p>Nombre d'intrusions d'animaux sur la plateforme</p> <p>Nombre de détériorations des clôtures</p> <p>Nombre de chocs animaux/aéronef</p>
<p><u>Intégrité de l'aire de mouvement :</u></p> <p>réduire le nombre de FOD détectés, améliorer la « propreté » de l'aire de mouvement</p>	<p>Nombre d'objets retrouvés sur l'aire de mouvement au cours des inspections</p> <p>Nombre d'objet/débris retrouvés sur l'aire de mouvement en dehors des inspections et après signalement</p>
<p><u>Gestion de l'aire de trafic :</u></p> <p>réduire le nombre de FOD détectés, améliorer la « propreté » de l'aire de trafic, diminuer les dommages aux avions</p>	<p>Nombre de corps étrangers retrouvés sur l'aire de trafic au cours des inspections</p> <p>Nombre de corps étrangers retrouvés sur l'aire de trafic en dehors des inspections et après signalement</p> <p>Nombre de postes de stationnement constatés « impropres » (présence de corps étrangers, d'appareils, etc.) après le départ d'aéronef</p> <p>Nombre de collisions entre aéronefs sur l'aire de trafic</p>
<p><u>Balisage lumineux :</u></p> <p>améliorer la maintenance préventive, assurer un objectif de maintenance supérieur aux normes réglementaires</p>	<p>Nombre de pannes ou de défauts constatés lors d'une inspection</p> <p>Nombre de pannes ou de défauts signalés</p> <p>Délais d'intervention ou de réparation</p>





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

<p><u>Balisage par marques – Panneaux :</u></p> <p>améliorer la maintenance</p>	Nombre de défauts constatés lors d'une inspection
	Nombre de défauts signalés
	Délais d'intervention/réparation
<p><u>Gestion des travaux :</u></p> <p>assurer la sécurité lors des travaux, assurer une coordination avec tous les tiers</p>	Nombre d'études d'impact effectuées avant la réalisation de travaux, rapporté au nombre de travaux effectués
	Nombre d'actions de coordination avec les tiers initiées par l'exploitant rapporté au nombre de travaux effectués
	Nombre d'évènements en relation avec des travaux en cours
<p><u>Circulation des véhicules en zone côté piste :</u></p> <p>améliorer la sécurité, améliorer le respect des conditions de circulation</p>	Nombre de manquements observés/nombre de contrôles effectués
	Nombre de quasi-collisions aéronefs/véhicules reportées (aire de trafic)
	Nombre de quasi-collisions aéronefs/véhicules reportées (aire de manœuvre)
	Nombre de collisions aéronefs/véhicules reportées (aire de trafic)
<p><u>Equipement d'origine technique :</u></p> <p>réduire le nombre d'évènements sécurité d'origine technique</p>	Nombre de pannes radio
	Nombre de pannes véhicule SSLIA
	Nombre de pannes téléphone

II.2. Indépendance de la fonction chargée du SGS

L'exploitant d'aérodrome identifie une fonction au sein de son organisation spécifiquement chargée de développer et de maintenir le système de gestion de la sécurité et qui rend compte directement au dirigeant responsable. Cette fonction est indépendante de l'encadrement opérationnel. Dans le cas d'une organisation dont la taille ne le permet pas, l'exploitant d'aérodrome s'assure que les dispositions





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

prises en matière d'assurance de la sécurité sont complétées par des moyens indépendants de l'encadrement opérationnel.

II.2.1. Cas général

L'exploitant désigne une fonction, indépendante de l'encadrement opérationnel, rattachée au dirigeant responsable, et chargée de la mise en œuvre du SGS (développement, animation, évolution).

La personne qui exerce cette fonction, que l'on désignera ci-après responsable SGS, ne doit pas être un agent opérationnel et doit être indépendante de l'encadrement opérationnel car la fonction de gestion de la sécurité ne peut pas être juge (en tant que fonction qui analyse la sécurité) et partie (en tant qu'acteur ayant un rôle direct dans la sécurité).

La position du responsable SGS dans l'organisation doit lui permettre d'avoir accès à toutes les activités entrant dans le périmètre de la certification aéroportuaire.

Dans tous les cas, l'exploitant doit disposer d'un organigramme mentionnant au minimum le dirigeant responsable de l'exploitant, le responsable SGS et les agents de l'organisation ayant des fonctions dans le domaine de la sécurité. Le dirigeant responsable et le responsable SGS sont désignés nominativement. Il convient également de faire apparaître dans l'organigramme toutes les structures impliquées dans le SGS.

Exemple :

Si les aspects relatifs à la formation des personnels sont traités au sein d'une entité « Ressources Humaines » de l'aérodrome ou du créateur (syndicat mixte, collectivité locale, etc.), il convient de le mentionner dans l'organigramme.

Dans le cas où un système qualité est déjà mis en place sur la plate-forme, le responsable qualité peut être responsable SGS, tout en restant attentif à la charge de travail générée par les actions portant spécifiquement sur la sécurité.

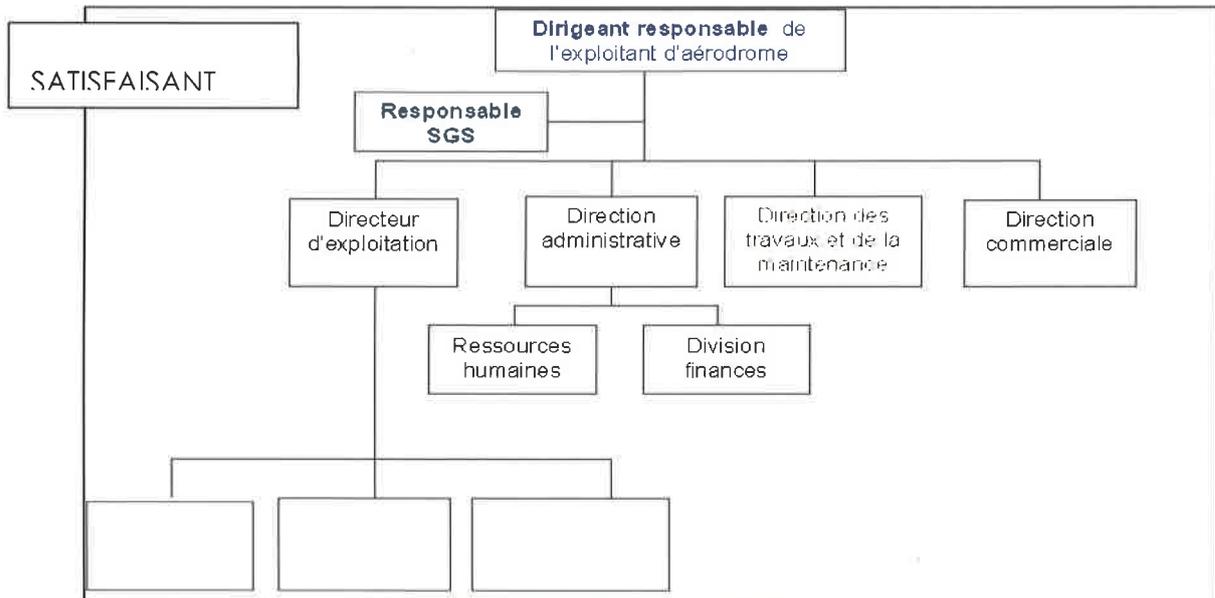
Le responsable SGS peut faire partie de la structure du créateur (exemple : responsable qualité, agent syndicat mixte, agent de la collectivité locale, etc.).

Dans le cas où un exploitant gère plusieurs aérodromes, il est possible que le responsable SGS soit en charge du SGS sur ces différentes plates-formes.

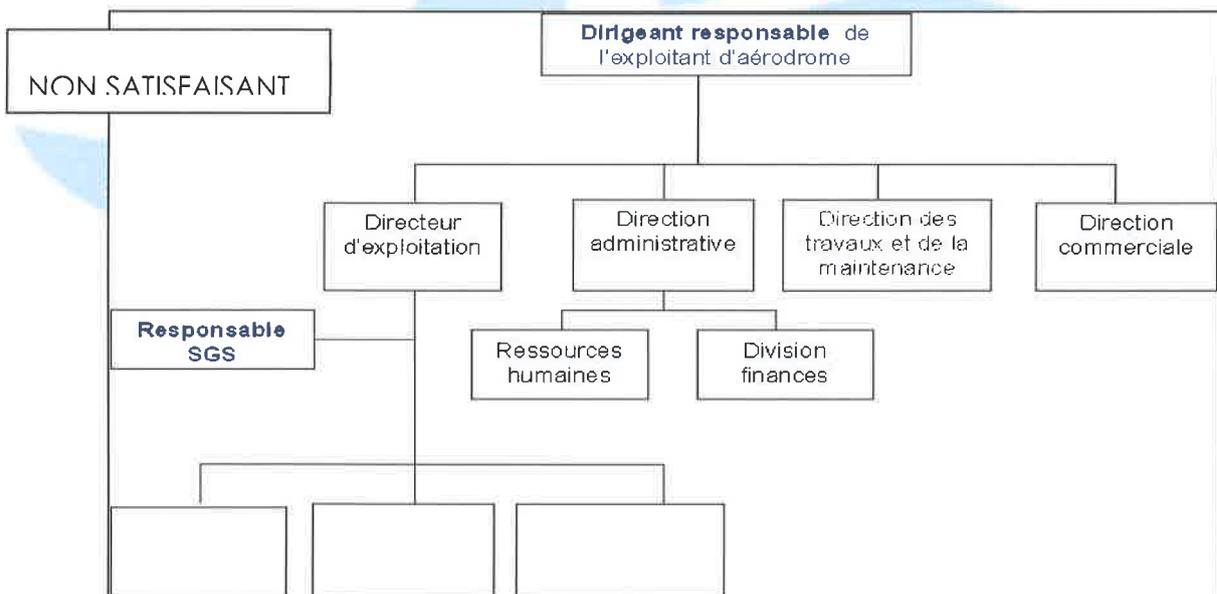


CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

Exemple d'organisation satisfaisante :



Exemples d'organisation non satisfaisante :



Dans l'exemple ci-dessus, le responsable SGS ne rend pas directement compte au dirigeant responsable. De plus, il ne voit pas l'ensemble des domaines relatifs à la certification.





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

II.2.2. Cas particulier des organisations de petite taille

Dans le cas où la taille de l'organisation ne permet pas d'assurer l'indépendance de la fonction chargée de la mise en œuvre du SGS, des solutions différentes et ne respectant pas totalement ce principe peuvent être définies.

Sont considérées comme étant « des organisations de petite taille », les aéroports qui ont accueilli moins de 10 000 mouvements commerciaux d'aéronefs de plus de 5,7 tonnes au cours de l'une des trois dernières années civiles écoulées.

Ainsi pour les aéroports concernés, il est envisageable :

- que le dirigeant responsable soit également le responsable SGS (ou assure certaines fonctions SGS) ;
- ou que le responsable SGS fasse partie de la structure du créateur (exemple : responsable qualité, agent syndicat mixte, agent de la collectivité locale, etc.);
- ou que le responsable SGS fasse partie de l'encadrement opérationnel.

Dans ce dernier cas, le lien fonctionnel existant entre le dirigeant responsable et le responsable SGS apparaît explicitement dans l'organigramme. Toutefois, certaines tâches ne peuvent être réalisées par les agents parties prenantes, notamment le pilotage de l'analyse des événements de sécurité pour les missions qui leur incombent. Il est par exemple possible de :

- faire appel à des agents d'un autre exploitant d'aéroport pour l'analyse des événements, sous réserve que leurs compétences dans le domaine soient avérées;
- faire appel à des agents de l'organisation pour l'analyse d'un événement, sous réserve qu'ils ne soient pas concernés par l'événement et que leurs compétences dans le domaine soient avérées;
- faire appel à des personnes ou sociétés extérieures pour l'analyse des événements, sous réserve que leurs compétences dans le domaine soient avérées.

Toutefois, malgré l'externalisation de ces tâches, l'exploitant d'aéroport reste responsable de la gestion de la sécurité sur la plate-forme.

En tout état de cause, le mécanisme mis en œuvre pour garantir l'indépendance de ces missions et s'assurer de la compétence des personnes qui en ont la charge est décrit très précisément dans le manuel d'aéroport.



CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du ../../2018

II.3. Définition des lignes de responsabilité en matière de sécurité

L'exploitant d'aérodrome définit clairement, pour ses employés et ses structures, les missions et lignes de responsabilité en matière de sécurité. Il s'assure que ses employés ont pleinement conscience des rôles qui leur sont attribués dans ce domaine.

Chaque agent devant avoir connaissance et conscience de ses responsabilités dans le domaine de la sécurité, l'exploitant met en place les moyens les plus appropriés pour permettre cette prise de conscience, pour ses agents, pour leur encadrement et pour le responsable SGS.

En application de cet article, les responsabilités minimales à définir, pour chacun des acteurs concernés par le SGS sont :

II.3.1. Le dirigeant responsable de l'exploitation

Ce dernier est responsable :

- de la définition et de la mise en œuvre de la politique de sécurité de l'organisation;
- de la définition des responsabilités des personnels ;
- de la définition et du respect des objectifs de sécurité ;
- de la désignation d'un responsable chargé de la mise en œuvre du SGS ;
- de la présidence de la revue de sécurité et de l'animation du comité de sécurité.

II.3.2. Le responsable chargé du SGS

Ses responsabilités sont notamment les suivantes :

- élaborer et mettre à jour des procédures relatives au fonctionnement du SGS ;
- animer, coordonner, piloter et suivre les activités liées au SGS ;
- gérer la documentation relative au SGS ;
- diffuser à tous niveaux des informations liées à la sécurité ;
- mettre en place des mécanismes de vérification ;
- organiser le retour d'expérience ;
- intégrer tous les besoins relatifs à la sécurité dans le plan de formation ;
- préparer et organiser des revues de sécurité ;
- s'assurer que tous les événements détectés ont fait l'objet d'une analyse ;
- s'assurer que des mesures sont définies en réponse aux problèmes de sécurité détectés dans le cadre du suivi des indicateurs de sécurité, de l'analyse des événements, des audits internes, de l'évaluation des modifications liées à l'exploitation de l'aérodrome, au regard de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la sécurité, des revues de sécurité, des comités de sécurité ;





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GÉSTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

- assurer le suivi de la mise en œuvre des mesures préventives et correctives liées à la sécurité ;
- s'assurer de la cohérence de l'analyse et du traitement des évènements ;
- s'assurer de la coordination du SGS de l'exploitant avec celui des tiers s'il en existe un ;
- s'assurer de la coordination des actions de l'exploitant et de celles des tiers n'ayant pas de SGS ;
- s'assurer de la cohérence de la définition des mesures correctives prises dans les différents domaines.

Le responsable chargé du SGS est l'interlocuteur privilégié de l'Autorité Aéronautique pour toutes les questions relatives au SGS.

II.3.3. Fonctions d'encadrement

Les responsabilités des personnes assurant des fonctions d'encadrement sont notamment les suivantes :

- veiller à ce que la fonction de suivi de la sécurité soit mise en œuvre dans leur service ;
- veiller à l'application des procédures d'évaluation et d'atténuation des risques concernant leur service/division ;
- s'assurer que les personnels sous leur autorité ont suivi les formations adéquates ;
- faire remonter au responsable SGS toute information pertinente nécessaire à l'accomplissement de ses tâches ;
- mettre en œuvre les actions préventives et correctives relevant de leur service.

II.3.4. Personnes en charges des tâches opérationnelles

Leurs responsabilités comprennent notamment celles :

- d'exercer leurs tâches dans le respect de la réglementation ;
- de respecter la politique de sécurité de l'exploitant ;
- de notifier les événements liés à la sécurité ;
- faire remonter au responsable SGS toute information pertinente nécessaire à l'accomplissement de ses tâches ;
- de prendre connaissance des enseignements de sécurité diffusés et d'en tenir compte.

En outre, ces responsabilités sont formalisées. Un des moyens d'y parvenir est de rédiger pour chaque agent (ou type de fonction) une fiche de poste (devant être mise à jour et pouvant être partielle, c'est-à-dire ne mentionnant que les





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

responsabilités en matière de sécurité). Chaque agent devrait avoir pris connaissance de la description des responsabilités qui sont les siennes en matière de sécurité.

Les fonctions du SGS peuvent être présentées selon trois grandes missions détaillées dans les parties III, IV et V du présent guide :

- Mise en œuvre de la politique de sécurité : mettre en place des moyens pour atteindre les objectifs de sécurité fixés ;
- Assurance de la sécurité : mettre en place des moyens pour assurer que les risques sont gérés de manière adéquate ;
- Promotion de la sécurité : mettre en place des moyens pour construire une culture d'amélioration de la sécurité au sein de l'organisation.

Dans le cas d'un système de gestion intégré (qualité, sécurité, environnement, etc.), les tâches relatives au SGS de l'exploitant doivent être clairement identifiées dans la documentation et particulièrement dans la partie 5 du manuel d'aérodrome.

III. MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ

III.1. Gestion des compétences et formation dans le domaine de la sécurité

L'exploitant d'aérodrome s'assure que son personnel est suffisamment formé et compétent pour effectuer les missions dont il a la charge.

Par ailleurs, l'Autorité Aéronautique s'assure par tous moyens que l'exploitant veille à ce que les compétences de ses personnels et de ceux de ses sous-traitants soient adaptées aux missions qui leur sont confiées et à ce que leurs qualifications soient maintenues.

Pour répondre à ces exigences, les dispositions suivantes sont prises :

Afin de garantir la compétence de ses personnels, l'exploitant établit un plan de formation initiale et continue, et il s'assure que ses sous-traitants en font de même pour leurs employés.

Par compétence, il y a lieu d'entendre le niveau requis :

- de connaissances ;
- d'aptitudes ;
- d'expérience.

L'exploitant s'assure par un suivi détaillé dans le temps que chacun de ses agents possède les titres, qualifications ou tout autre document qui lui sont nécessaires pour remplir ses fonctions opérationnelles (exemple : autorisation de circuler sur les aires de trafic et/ou les aires de mouvement pour les agents intervenant sur ces aires ; certificat d'aptitude médicale pour les pompiers, etc.), ainsi que les tâches relatives à la mise



**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY****GUIDE TECHNIQUE****RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR
LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Ref	DSA.AGA.MAN.810
Ed	01 du 11/06/2018
Rev	00 du ../../2018

en œuvre du SGS qui le concerne (exemple : réalisation des études de sécurité, réalisation des audits internes, report et analyse des événements). Ce suivi peut être effectué au travers de la mise en place et de la mise à jour de tableaux de formation pour chaque agent.

Pour les sous-traitants dont l'activité sur la plate-forme est pérenne, l'exploitant s'assure que les sous-traitants établissent et mettent en œuvre un plan de formation pour leurs agents et qu'ils réalisent un suivi de leurs qualifications et compétences.

Pour les sous-traitants intervenant ponctuellement sur la plate-forme, l'exploitant s'assure que les sous-traitants vérifient les qualifications et les compétences de leurs agents.

Conformément aux dispositions de la réglementation relative au SGS, l'exploitant d'aérodrome organise également des actions de sensibilisation à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome.

Les actions de sensibilisation organisées par l'exploitant peuvent être de nature différente : réunions, journées de sensibilisation pouvant comprendre des vidéos, intervenants, exercices, mises en situation, bulletins d'informations.

Chacun des personnels doit être informé de la tenue de ces actions de sensibilisation (note de service, mail, courrier, etc.). Des sessions de « rattrapage » devraient être organisées pour parer aux indisponibilités éventuelles de certains agents.

Les actions de sensibilisation de l'exploitant s'adressent à ses propres employés et éventuellement aux personnels de ses sous-traitants. Le cas échéant, l'exploitant s'assure que les sous-traitants ont bien sensibilisé leurs agents à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome.

Les actions de sensibilisation ne sont pas menées uniquement à la mise en place du SGS ou à l'arrivée de nouveaux agents. Dans un premier temps, la sensibilisation portera plus particulièrement sur le rôle de chacun dans le fonctionnement du SGS (à adapter en fonction des responsabilités attribuées aux agents qu'on sensibilise).

Par la suite, l'exploitant apportera par exemple des informations sur :

- les nouvelles réglementations ;
- les retours d'expériences sur des événements survenus sur l'aéroport ;
- les résultats des audits internes ;
- la mise en place du SGS chez des tiers ou chez d'autres exploitants ;
- les retours d'expériences sur des événements survenus sur d'autres aéroports au Cameroun ou à l'étranger ;
- des éléments statistiques relatifs à la sécurité aéroportuaire ;
- etc.





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du ../../2018

III.2. Évaluation et atténuation des risques

L'exploitant d'aérodrome s'assure que les modifications liées à l'exploitation de l'aérodrome sont évaluées au regard de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la sécurité. En fonction de ces évaluations, il prend les mesures appropriées et assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

L'Autorité Aéronautique a établi un guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire. Ce guide est disponible sur dasis : <http://www.dasis.aero>.

Ces évaluations doivent être largement basées sur la coordination entre les différents acteurs, notamment les services de la navigation aérienne.

Elles doivent permettre :

- d'identifier et d'évaluer les risques ;
- de justifier les choix de façon rationnelle et démontrée ;
- la réalisation de retours d'expérience réguliers.

Il est à noter que les deux aspects suivants doivent être traités :

- la période de mise en place de la modification/ la phase de travaux ;
- la période après travaux, une fois que la modification a été effectuée.

III.3. Documentation

L'exploitant s'assure que son système de gestion de la sécurité est systématiquement documenté.

La documentation du Système de Gestion de la Sécurité est composée :

- de la partie SGS du manuel d'aérodrome qui formalise les procédures mises en œuvre par l'organisation pour remplir les exigences de sécurité. La structure de cette partie peut être identique à celle du présent guide ;
- des autres chapitres du manuel d'aérodrome ainsi que l'ensemble des documents qui y sont référencés (procédures, instructions, protocoles...) qui contiennent les informations et les instructions nécessaires au personnel opérationnel pour remplir les missions de l'exploitant d'aérodrome.
- de l'ensemble des documents et des procédures issus de la mise en œuvre du SGS (y compris les comptes rendus des réunions spécifiques au SGS).
- Par ailleurs, l'exploitant d'aérodrome s'assure que son personnel, pour tout ce qui le concerne, dispose de la documentation à jour relative à l'exploitation de l'aérodrome et « assure la mise à disposition auprès des tiers intervenant sur la plate-forme, de la documentation à jour concernant l'exploitation d'aérodrome pour tout ce qui les concerne.





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

Le rôle d'un système documentaire est de prévenir les dysfonctionnements internes et les risques d'improvisation. Il s'agit également d'assurer la reproductibilité et la traçabilité des missions dans le temps.

Pour répondre à ces exigences, la gestion documentaire fait l'objet d'une procédure prévoyant la validation des documents (manuel d'aérodrome, procédures...), leur format (version papier ou électronique), leur diffusion, leur mise à jour, leur suppression lorsqu'ils ne sont plus valides, ainsi que les personnes chargées de ces missions.

La documentation peut devenir périmée notamment en raison de changements dans l'exploitation, dans l'organisation ou de modifications de la réglementation. Pour y faire face, l'exploitant peut mettre en place des processus permettant d'identifier les changements au sein de son organisation qui pourraient toucher la documentation, revoir de façon périodique l'ensemble de la documentation SGS afin de s'assurer de la concordance avec les règlements en vigueur, assurer une veille réglementaire afin de prendre en compte le plus rapidement possible (voire anticiper) les changements de réglementation.

Une liste de référence indiquant la révision en vigueur des documents peut être établie et facilement accessible pour empêcher l'utilisation de documents non valides ou périmés. Une base de données des documents peut être établie.

L'exploitant peut prévoir des listes de diffusion en fonction des documents (les documents peuvent être d'origine externe à son organisation), des moyens d'information à l'attention des personnes concernées par les nouvelles versions (tableau d'affichage, courriel indiquant par exemple la référence du nouveau document, notes de service...).

La diffusion de la documentation et de ses mises à jour concernant l'exploitation aéroportuaire s'effectue vers les personnels de l'exploitant et vers ses sous-traitants.

En ce qui concerne les tiers intervenant sur la plate-forme, autres que les sous-traitants, l'exploitant d'aérodrome s'assure également de la mise à disposition de la documentation qui les concerne. Il veille à ce que cette documentation soit disponible et accessible à toutes les personnes susceptibles d'en avoir besoin.

Néanmoins, dans le cadre de la coordination entre l'exploitant et les autres tiers, en cas de changement sur la plate-forme, l'exploitant tient informé, sans délai, tous les tiers (y compris ceux qui ne sont pas des sous-traitants) de toute évolution pouvant nécessiter une mise à jour de leurs procédures ou documentation.

Les exploitants d'aérodrome ayant mis en place un système qualité peuvent adopter la même gestion documentaire pour leur système de gestion de la sécurité.





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

III.4. Évènements liés à la sécurité

Plusieurs exigences s'imposent aux exploitants d'aérodrome concernant les évènements liés à la sécurité. Il est important de bien les distinguer :

III.4.1. Recueil et traitement des évènements de sécurité dans le cadre du SGS

L'exploitant met en place un système de recueil et d'analyse d'évènements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité. Il s'assure que tous les évènements qu'il juge susceptibles d'avoir des incidences significatives sur la sécurité sont analysés sans délai. Il prend en fonction de ces analyses les mesures correctives qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

- Recueil des évènements

L'exploitant d'aérodrome recueille les évènements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité dans le cadre de son SGS. Le recueil des évènements comprend tous les évènements liés à la sécurité concernant l'exploitant et ses sous-traitants et, dans la mesure du possible, ceux des autres intervenants sur la plate-forme.

- Analyse des évènements

Une fois les évènements recueillis, il est nécessaire que l'exploitant d'aérodrome les analyse afin d'en identifier les causes et éventuellement de déterminer des actions correctives visant à éviter qu'ils ne se reproduisent.

L'analyse des évènements jugés susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité est faite par des personnels de l'exploitant compétents et dûment identifiés (dans l'organigramme, dans les fiches de poste). Elle peut nécessiter l'avis ou l'expertise de l'entité concernée par l'évènement et/ou une coordination avec les tiers intervenant sur la plate-forme notamment quand l'évènement considéré se produit à l'interface entre deux entités (exemple : navigation aérienne/aéroport).

- Enregistrement et suivi des évènements

Chaque évènement est enregistré ainsi que les suites éventuelles données (certains évènements ne nécessitent peut être pas d'actions supplémentaires autres qu'une action opérationnelle immédiate). L'objectif est de connaître pour chaque évènement le degré d'avancement du traitement (clos, traité, en cours de traitement, etc.).

- Les actions correctives





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

La mise en œuvre des actions correctives décidées suite à l'analyse d'un évènement doit être suivie afin de vérifier que l'échéance fixée est respectée et que cette action est efficace.

- **Le retour d'expérience**

Par ailleurs, afin de promouvoir la culture de la sécurité, il est important de préserver et d'encourager la notification des évènements par les agents. Ainsi, dans la mesure du possible, il convient d'assurer un retour d'information aux agents ayant notifié un évènement lié à la sécurité (dans le cas où le recueil n'est pas anonyme).

La notification des évènements à la CCAA

L'exploitant d'aérodrome :

- o rapporte, dans un délai de 72 heures, les évènements et incidents d'aviation civile.
- o met en place un système garantissant la collecte, l'enregistrement et la transmission à l'Autorité Aéronautique des occurrences d'aviation civile et des informations s'y rapportant. Ce système doit permettre l'identification, la sécurisation, l'enregistrement et la conservation des occurrences d'aviation civile, d'une manière propre à garantir leur qualité et leur confidentialité tout en permettant leur dépouillement et leur analyse.
- o procède pour les occurrences d'aviation civile qu'il rapporte, lorsque la gravité de ces occurrences ou l'intérêt pour la sécurité aérienne le justifie, à une analyse permettant notamment d'établir les circonstances dans lesquelles ils se sont produits. Les éléments pertinents de cette analyse sont transmis au Directeur Général de l'Autorité Aéronautique dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle cette occurrence a été portée à leur connaissance.

Pour répondre à ces exigences, l'exploitant d'aérodrome décrit les modalités de recueil des évènements et de transmission de ces évènements à l'Autorité Aéronautique (supports papier ou électronique, personne en charge de la transmission, délais, etc.).

L'Autorité Aéronautique a établi un mécanisme pour la notification des évènements, ainsi qu'un modèle de fiche de notification des évènements à l'attention des exploitants d'aérodrome et des assistants en escale.

Le recueil pour la notification à l'Autorité Aéronautique et le recueil dans le cadre du SGS peuvent se faire de manière conjointe.



CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du ../../2018

Les exploitants d'aérodrome ont la possibilité de signer deux protocoles avec l'Autorité Aéronautique :

- un protocole relatif au délai de notification : ce protocole permet aux exploitants d'aérodrome d'allonger leur délai de notification des évènements de 72 heures à 15 jours. Ce délai d'allongement vise en particulier à laisser le temps aux exploitants d'aérodrome de recueillir les informations pertinentes relatives aux évènements et donc de faire des notifications plus détaillées.
- un protocole de mise à disposition d'ECCAIRS : ce protocole permet aux exploitants qui le désirent de disposer d'ECCAIRS et de l'utiliser en interne comme base de données de gestion des évènements. Cette utilisation s'accompagne d'une formation, de la signature d'une charte d'utilisation et d'un rallongement du délai de notification de 72 heures à 15 jours.

Les évènements jugés significatifs et nécessitant donc la retransmission d'éléments à l'Autorité Aéronautique sont au minimum les suivants :

- problèmes de souffle de réacteurs ;
- problèmes liés à l'accueil de nouveaux aéronefs sur la plate-forme ;
- problèmes liés à la réalisation de travaux sur la plate-forme ayant entraîné un dysfonctionnement;
- incursion sur piste par un véhicule intervenant dans le cadre des missions relevant de l'exploitant (y compris les sous-traitants) ;
- dysfonctionnements constatés dans la réalisation des inspections des aires de mouvement ;
- problèmes liés à des pistes contaminées.

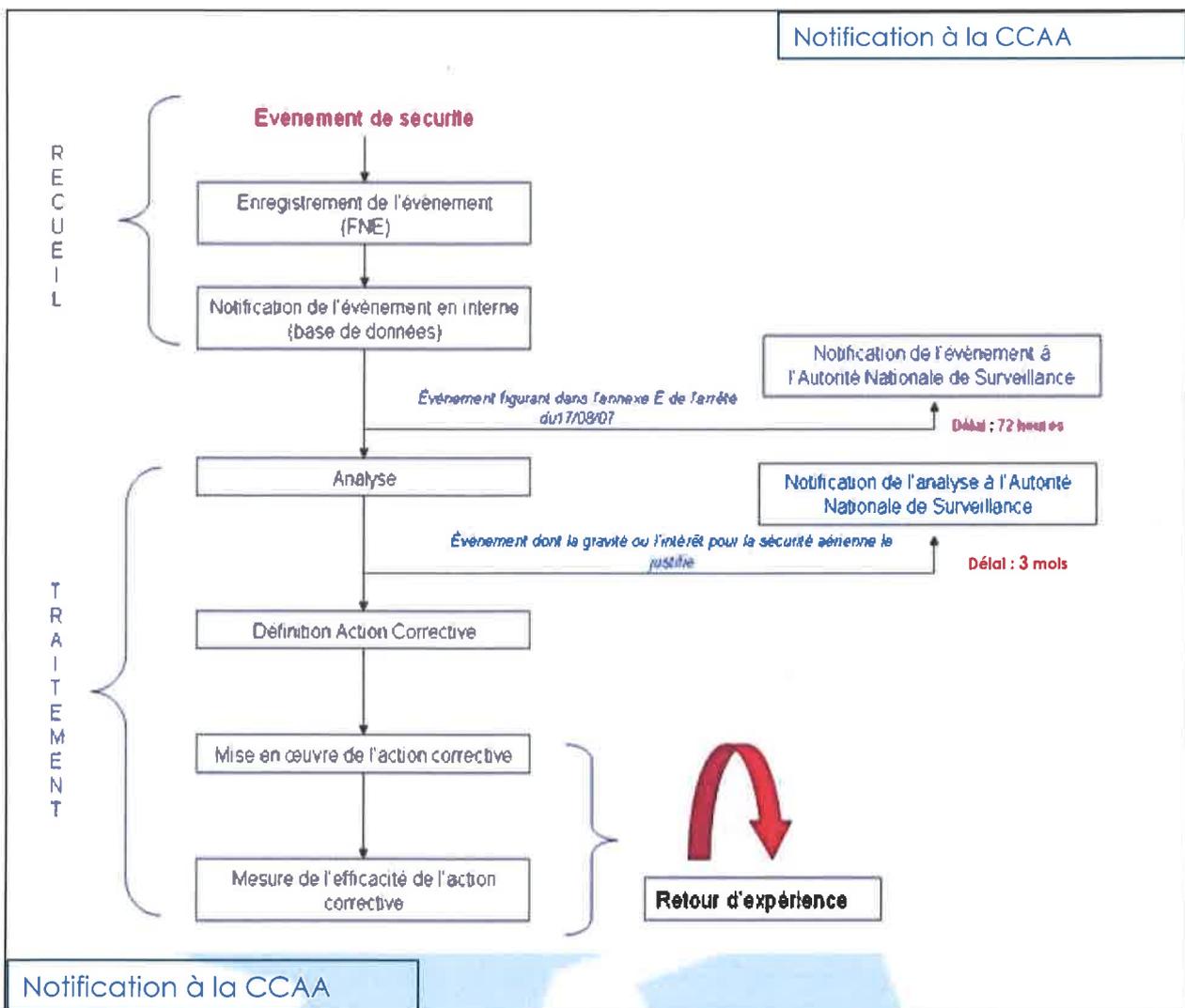
Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou d'un évènement, il est possible de mettre en place un système de recueil anonyme.

Le schéma suivant synthétise les actions à réaliser en ce qui concerne les évènements de sécurité :





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018



III.5. Tiers intervenants sur la plate-forme

Le SGS a pour objectif de vérifier que tous les aspects de la sécurité sont traités. L'exploitant d'aérodrome met en place des relations formalisées avec tous les tiers dont l'activité peut avoir une influence sur la sécurité.

III.5.1. Intervenants pour le compte de l'exploitant

Les activités des tiers agissant pour le compte de l'exploitant sont soumises aux dispositions du système de gestion de la sécurité de l'exploitant sur l'aérodrome. L'exploitant s'en assure en prenant les mesures appropriées, notamment en le prévoyant expressément dans les documents contractuels.





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du ../././2018

Par « tiers agissant pour le compte de l'exploitant », on entend les organismes qui réalisent des tâches dévolues à l'exploitant d'aérodrome, que l'on appellera ci-après « sous-traitants ». L'exploitant reste responsable des tâches qu'il sous-traite.

Toutes les dispositions du SGS de l'exploitant s'appliquent à la fois aux activités de l'exploitant et de ses sous-traitants pérennes. L'exploitant s'en assure, soit en appliquant directement ces dispositions aux sous-traitants, soit en s'assurant que le sous-traitant applique ces dispositions et lui fait remonter les informations pertinentes.

Ainsi :

- la politique et les objectifs de sécurité sont applicables aux sous-traitants pour les activités qui les concernent ;
- les sous-traitants dont l'activité sur la plate-forme est pérenne établissent un plan de formation pour leurs agents et ils réalisent un suivi de leurs qualifications et compétences ;
- les sous-traitants intervenant ponctuellement sur la plate-forme, vérifient les qualifications et les compétences de leurs agents ;
- les sous-traitants concernés par une modification sont intégrés dans la démarche d'évaluation et d'atténuation des risques de l'exploitant ;
- la documentation à jour qui les concerne est diffusée par l'exploitant aux sous-traitants ;
- les activités des sous-traitants liées à la sécurité sont documentées ;
- les événements de sécurité concernant les sous-traitants sont pris en compte dans la procédure de traitement des événements de l'exploitant ; et
- l'assurance de la sécurité s'applique aux activités des sous-traitants.

A cet effet, l'exploitant définit dans ses appels d'offres les services qui doivent être fournis par le sous-traitant, les objectifs de sécurité minimum exigés pour les tâches sous-traitées, ainsi que les modalités de mise en œuvre du SGS chez le sous-traitant.

Les exigences de l'exploitant liées au SGS sont prévues dans l'appel d'offres. La réponse du sous-traitant à ces exigences est formalisée dans sa réponse à l'appel d'offres. Ces éléments sont intégrés dans les contrats.

Cette démarche est systématique pour tous les nouveaux contrats. En revanche, pour les anciens contrats, une mise à jour peut intervenir lors du renouvellement de ces contrats, dans un délai maximal de deux ans.

L'exploitant met en place un mécanisme pour s'assurer du respect des clauses des contrats ou conventions.

On trouve par exemple parmi les sous-traitants :

- des entreprises de maintenance ;





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

- des entreprises de nettoyage de l'aire de mouvement ;
- des entreprises effectuant les missions SSLIA ;
- des entreprises effectuant les missions péril animalier ; et
- des entreprises effectuant des travaux.

III.5.2. Autres intervenants

Dans un but d'amélioration continue de la sécurité, l'exploitant d'aérodrome intègre de manière formelle la coordination entre les actions qu'il mène et celles menées par des tiers intervenant sur l'aérodrome. Le système de gestion de la sécurité est, le cas échéant, formellement coordonné avec les autres systèmes de gestion de la sécurité mis en place par des tiers sur l'aérodrome.

On entend ci-après par « tiers » tout organisme qui par son activité peut avoir un impact potentiel ou réel sur la sécurité aérienne, hormis les sous-traitants.

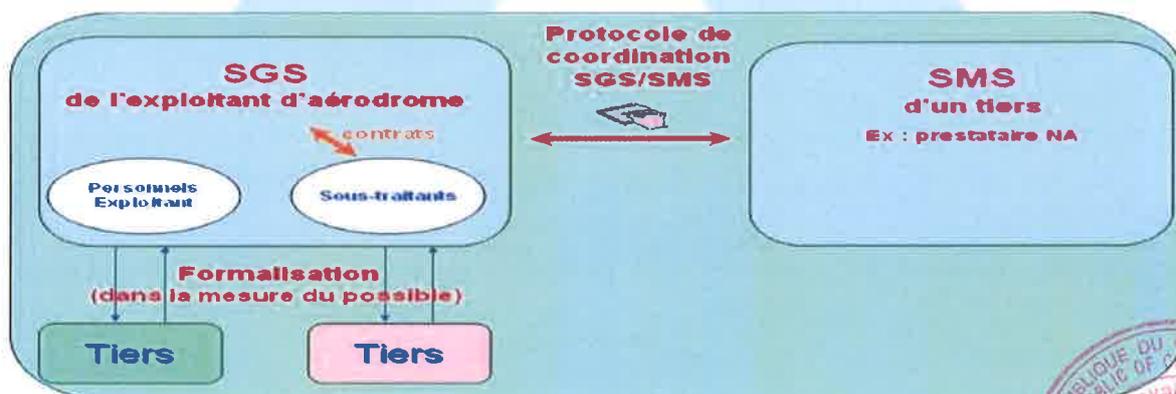
Dans ce cas, l'exploitant d'aérodrome s'assure :

- que les responsabilités entre exploitant d'aérodrome et les tiers sont clairement identifiées;
- qu'il existe une coordination entre ses actions et celles des tiers.

Pour ce faire, l'exploitant formalise, dans la mesure du possible, ses relations avec les tiers. Il s'assure également que toute évolution pouvant nécessiter une mise à jour des procédures ou de la documentation d'un tiers est portée à la connaissance de ce dernier.

L'exploitant veille par ailleurs à ce que son SGS soit coordonné avec les autres SGS/SMS que pourraient avoir mis en place certains tiers intervenant sur l'aérodrome.

Les relations entre l'exploitant et les tiers intervenant sur la plate-forme peuvent être résumées par le schéma suivant :





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

IV. ASSURANCE DE LA SÉCURITÉ

L'assurance de la sécurité consiste à s'assurer du bon fonctionnement du SGS au travers de la mise en place de moyens de vérification tels que : le suivi de l'évolution des indicateurs associés aux objectifs de sécurité de l'aérodrome, le suivi des événements liés à la sécurité intervenus sur la plate-forme, les audits internes du SGS et enfin l'enregistrement de toutes les données relatives à la sécurité.

Les dispositions relatives à l'assurance de la sécurité s'appliquent également aux sous-traitants de l'exploitant.

IV.1. Enregistrements de sécurité

Conformément aux dispositions de la réglementation relative au SGS, l'exploitant enregistre toutes les informations permettant de s'assurer du bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité.

L'ensemble des données utiles pour comprendre les circonstances relatives à des événements liés à la sécurité est convenablement identifié, sécurisé, enregistré et conservé afin de garantir la qualité et la confidentialité des données.

Les enregistrements de sécurité sont les documents qui permettent de tracer toutes les actions/données relatives à la sécurité. Ils sont établis et conservés pour apporter la preuve de la conformité aux exigences et du bon fonctionnement du SGS.

Il appartient à l'exploitant d'établir sa propre liste d'enregistrements de sécurité.

Néanmoins, cette liste contient au minimum les éléments suivants :

- Les formulaires de notification d'événements liés à la sécurité ;
- Le tableau de suivi des indicateurs de sécurité définis ;
- Les dossiers d'analyse des événements liés à la sécurité ;
- Les évaluations d'impact sur la sécurité en cas de modification ;
- Les comptes rendus des réunions du comité de sécurité ;
- Les rapports des audits internes ;
- Les comptes rendus des revues de sécurité ;
- Les enregistrements réglementaires (comptes rendus d'interventions relatives au péril animalier, comptes rendus d'intervention SSLIA, les relevés d'inspections des clôtures, etc.).

La gestion des enregistrements fait l'objet d'une procédure documentée, laquelle assure notamment : leur identification, leur mode de stockage (papier, informatique) leur protection, leur accessibilité, leur durée de conservation et leur suppression.





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

Il est possible de formaliser ces données dans un tableau dont un exemple est donné ci-dessous :

Enregistrement	Responsable	Mode de stockage	Durée de conservation
Compte-rendu de revue de direction	Responsable SGS	Informatique réseau : L:/SGS/enregistrements/revues_sécurité	5 ans
Compte-rendu de comité de sécurité	Responsable SGS	Informatique réseau : L:/SGS/enregistrements/comité_sécurité	5 ans
Bilan mensuel de l'indicateur nombre de FOD sur les aires de mouvement	Responsable PC aires	Informatique réseau : L:/PCAires/insp_pistes/indicateurs/FOD	3 ans
FNE	Responsable SGS	Papier - dossiers (Bat 5 pièce 45)	5 ans
Tableau de suivi des actions correctives suite à audits internes	Responsable SGS	Informatique réseau : L:/SGS/enregistrements/tableau_acap	3 ans
...

IV.2. Surveillance de la sécurité

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 définis sont suivis en permanence. L'activité de surveillance est basée sur le suivi des indicateurs, le suivi





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

des évènements liés à la sécurité, les audits internes lorsque la taille de l'organisation le permet, et le suivi des actions correctives.

IV.2.1. Suivi de la sécurité

Suivi des indicateurs

L'exploitant définit des objectifs d'amélioration de la sécurité pour son aéroport. Il définit et suit des indicateurs permettant de vérifier l'atteinte de ces objectifs et de détecter toute évolution négative pour la sécurité. Il prend les mesures appropriées pour remédier à toute évolution négative et atteindre les objectifs définis qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

A cet effet, l'exploitant d'aéroport met en place un tableau de bord comportant les objectifs de sécurité et les indicateurs. Les indicateurs sont définis à partir des objectifs de sécurité. Ils sont mesurables et peuvent s'accompagner d'une valeur cible permettant de vérifier le respect des objectifs de sécurité.

Certaines valeurs cibles ne peuvent être déterminées que l'année suivant la mise en place du SGS car le nombre de données recueillies doit parfois être suffisamment conséquent pour que de telles valeurs puissent être fixées.

Le mécanisme de suivi mis en place permet d'identifier l'évolution (positive ou négative) de la valeur de ces indicateurs et de vérifier si la valeur cible définie pour chaque indicateur est atteinte ou non. Si cette dernière est atteinte, une nouvelle valeur cible peut être définie. Elle vise, dans la mesure du possible, à améliorer les performances du système.

Les modalités de suivi des indicateurs doivent être définies et formalisées (qui est en charge du suivi, quelle est l'origine des données, comment est fait le calcul de l'indicateur, quelle est la fréquence de suivi, etc.). La fréquence de suivi doit permettre de détecter les évolutions négatives et de réagir rapidement (un suivi annuel, par exemple, semble insuffisant pour détecter rapidement une évolution négative et une réaction dans un délai approprié).

Pour les objectifs risquant de ne pas être atteints, une analyse est menée afin d'en identifier les raisons et de prendre les mesures appropriées. Si l'indicateur ou la valeur cible s'avère inadapté, il convient de les redéfinir.

Les actions qui en résultent sont suivies dans le temps et leur traçabilité est assurée.

Exemple de tableau de suivi des indicateurs :





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

Réf.	Objectifs de sécurité	Indicateur	Année en cours	T1	T2	T3
1	Réduire le nombre d'incursions sur piste	Nombre d'incursions sur pistes par des piétons				
		Nombre d'incursions sur pistes par des véhicules				
2	Réduire le nombre d'intrusions sur piste	Nombre d'intrusions sur pistes par des animaux				
3	Réduire le délai de traitement des évènements de sécurité	Proportion de dossiers traités dans les délais				
		Moyenne du nombre de jours passés pour traiter un évènement				
4	Réduire le nombre d'évènements d'origine technique	Nombre de pannes radio				
		Nombre de pannes téléphone				
		Nombre de pannes véhicules SSLIA				
...				

Suivi des évènements liés à la sécurité :

Le système de recueil et d'analyse des évènements mis en place est un outil permettant d'identifier les dysfonctionnements du système.

Le suivi des évènements liés à la sécurité permet notamment de détecter un nombre anormal d'évènements du même type qui, pris isolément, ne semblent pas avoir d'impact sur la sécurité mais dont la multiplication témoigne probablement d'un problème sous-jacent plus grave et, par conséquent, de mettre en place des mesures appropriées.

IV.2.2. Audits internes

L'exploitant d'aérodrome, sauf dans le cas où la taille de son organisation ne le permet pas, procède régulièrement à des audits internes de sécurité, afin de s'assurer que les éléments du système de gestion de la sécurité sont mis en œuvre. Il prend





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

alors des mesures correctives appropriées qui s'imposent pour la bonne mise en œuvre de ces éléments et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

Les audits internes permettent de vérifier régulièrement que les objectifs définis sont atteints, que les procédures du SGS sont appliquées et que les mesures correctives nécessaires sont prises.

Ils permettent également de s'assurer périodiquement que les spécifications relatives au SGS sont conformes aux objectifs fixés.

L'exploitant d'aérodrome définit les modalités de réalisation des audits internes qui couvrent au moins les points suivants :

- le référentiel et le périmètre audités ;
- formation des auditeurs (par qui, comment) ;
- planification des audits (par qui, comment) ;
- enregistrement des résultats de l'audit (rapports d'audit) ;
- suivi des résultats de l'audit, définition des actions correctives et suivi de ces actions (par qui, comment).

Un planning d'audits internes est mis en place afin de s'assurer que tous les éléments du SGS sont couverts. Des audits non programmés peuvent être réalisés lorsque des dérives sont constatées. Les audits internes concernent également les activités des sous-traitants de l'exploitant d'aérodrome.

Les vérifications menées pendant les audits internes doivent être relatives à la sécurité. Des audits de suivi peuvent être programmés pour vérifier que les actions correctives ont été effectuées et qu'elles sont efficaces.

L'exploitant s'assure que les personnes directement responsables des activités auditées ne font pas partie de l'équipe d'audit. Les responsabilités des auditeurs sont clairement définies dans la documentation appropriée. Les auditeurs doivent être compétents et qualifiés pour la conduite d'audits.

Les audits internes font l'objet d'un rapport qui entre dans la documentation du SGS.

Suite à l'audit, l'exploitant établit :

- l'importance des constats et le besoin éventuel d'une action corrective immédiate ;
- l'origine du constat ;
- les actions correctives nécessaires pour s'assurer du traitement de l'écart, ainsi que leur programmation ;
- l'identification des personnels responsables de la mise en œuvre des actions correctives.





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

Dans le cas où un système qualité est mis en place sur la plate-forme, les auditeurs internes qualité peuvent également être auditeurs internes sécurité. Les auditeurs doivent néanmoins recevoir une formation relative au référentiel du SGS.

Il est possible de faire appel à des organismes extérieurs (ou à d'autres exploitants d'aérodrome) pour réaliser les audits internes.

NOTE : Les aérodromes « où la taille de son organisation ne le permet pas » : n'ont pas l'obligation de procéder à des audits internes.

IV.3. Suivi des actions correctives et préventives

Le nombre d'actions correctives sont décidées dans le cadre du SGS. Elles peuvent être d'origines différentes :

- traitement d'un évènement de sécurité ;
- suivi des indicateurs ;
- analyse d'impact sur la sécurité avant modification ;
- revue ou comité de sécurité ;
- proposition d'amélioration formulée par les agents ;
- audit interne.

Pour chacune de ces actions correctives sont identifié au minimum :

- la référence ;
- l'origine (voir les différentes origines possibles ci-dessus) ;
- le responsable de la mise en œuvre de l'action (personne ou service désigné pour réaliser l'action) ;
- l'échéance fixée pour la réalisation de l'action ;
- l'avancement (notamment pour des actions avec une longue échéance de réalisation : cet item permet de savoir à quel stade de réalisation est l'action) ;
- le statut (une action peut être réalisée mais non close, c'est-à-dire que l'efficacité de cette dernière n'a pas encore été établie).

La mise en œuvre des actions correctives fait l'objet d'un suivi formalisé et actualisé régulièrement. La formalisation de ce suivi peut se faire au travers d'un tableau unique (voir exemple ci-après).

Des mesures doivent être prises quand des retards sont constatés dans la mise en œuvre des actions correctives.

Les modalités de mise en place et du suivi des actions correctives sont définies par l'exploitant :

- entité chargée de la décision des actions correctives ;





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY

GUIDE TECHNIQUE

**RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR
LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Ref DSA.AGA.MAN.810

Ed 01 du 11/06/2018

Rev 00 du .././2018

- entité en charge du suivi ;
- fréquence du suivi ;
- diffusion des tableaux de suivi des actions préventives et correctives ;
- mesures de l'efficacité de ces actions ;
- modalités de clôture des actions engagées ;
- etc.

La définition des actions correctives ne peut se faire sans l'entité concernée par cette action.

Exemple : tableau de suivi des actions correctives et actions préventives

Référence de l'action	Description de l'action corrective et/ou préventive	Origine	Responsable	Echéance	Avancement	Statut
ACT 08-01	Elaborer un modèle de fiche de notification d'évènement plus adapté à la plateforme à partir du modèle fourni par la CCAA	Audit interne du 15/02/18	Responsable SGS	30/06/08	Fiche établie et mise en service le 15 mars 2018. Période de test effectuée du 15 mars au 15 juin 2018.	Clos
ACT 08 – 02	Mettre à jour et diffuser la procédure d'affectation des postes de stationnement	Etude de sécurité du ...	Adjoint au directeur des opérations	30/09/18	Procédure en cours de mise à jour	En cours
ACT 08 – 03	Mettre en œuvre une formation à l'analyse des évènements pour les agents de la cellule	Revue de sécurité du ...	Responsable SGS	01/07/18	Programme de formation élaboré - Session de formation réalisée le 10/06/18	Réalisé





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

	Analyse et traitement des évènements de sécurité					
--	--	--	--	--	--	--

IV.4. Revues de sécurité internes

L'exploitant procède régulièrement à des revues de sécurité internes afin d'évaluer le fonctionnement du système de gestion de la sécurité. Il prend alors les mesures correctives et préventives qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

Les revues de sécurité internes sont des réunions organisées par le responsable chargé de la mise en œuvre du SGS, présidées par le dirigeant responsable, auxquelles participent les représentants de l'organisation de l'exploitant. La fréquence des revues de sécurité est définie dans les documents relatifs au SGS (partie 5 du manuel d'aérodrome). Les revues de sécurité font l'objet d'un compte-rendu qui fait apparaître notamment le nom des participants et les mesures prises au cours de la réunion. L'objectif des revues de sécurité est d'évaluer le fonctionnement du SGS.

Les revues de sécurité consistent en un examen systématique et régulier des mesures prises ou à prendre. Pour ce faire, le responsable chargé du SGS, établit préalablement à la réunion :

- un bilan des indicateurs relatifs à la sécurité ;
- un bilan des résultats des audits internes ;
- un bilan des évènements liés à la sécurité ;
- un bilan des actions correctives ou préventives menées ou programmées (y compris celles issues du comité de sécurité).

Les réunions visent à recommander des améliorations lorsque des problèmes sont identifiés ou que des éléments précurseurs sont détectés. Elles visent également à vérifier l'adéquation des ressources attribuées au fonctionnement du SGS. Des mesures correctives à mettre en place sont décidées avec attribution des responsabilités et des échéances associées (plan d'action).

Une fréquence minimale de deux revues de sécurité par an est recommandée. La programmation des revues de sécurité peut s'adapter à la situation sur la plate-forme (la revue peut être avancée si le nombre d'évènements de sécurité est important ou retardée si on ne dispose que de peu d'éléments d'entrée). Les résultats des revues de sécurité servent à alimenter les comités de sécurité.





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

Le responsable chargé du SGS effectue le suivi de leur mise en œuvre ; il avertit autant que de besoin le dirigeant responsable d'une éventuelle dérive dans la mise en œuvre des actions correctives.

IV.5. Comité de sécurité

L'exploitant d'aérodrome met en place un comité de sécurité qui examine tous les aspects relevant de la sécurité de l'aérodrome et propose les mesures d'amélioration de la sécurité et des méthodes de suivi de ces mesures. Ce comité est composé des représentants des différents intervenants susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité de l'aérodrome. Les mesures mises en œuvre par l'exploitant d'aérodrome, à la suite de ces propositions, font l'objet par celui-ci d'un retour d'expérience.

Un comité de sécurité est généralement animé par le dirigeant responsable de l'exploitant et réunit d'autres cadres dirigeants. Le responsable SGS en assure le secrétariat. De façon générale, le comité de sécurité est composé des représentants de tous les principaux départements de l'organisation ainsi que des représentants des différents acteurs intervenant sur la plate-forme (exploitants d'aéronefs, sous-traitants, assistants en escale, prestataire de services de la navigation aérienne).

L'objectif d'un comité de sécurité est de traiter des problèmes de sécurité de la plate-forme. Il permet un croisement des informations relatives à la sécurité entre les différents acteurs intervenant sur la plate-forme. Le comité de sécurité examine les résultats de la performance en matière de sécurité (bilans des événements liés à la sécurité, tableaux de suivi des indicateurs, tableaux des actions correctives et préventives ...).

Il émet des recommandations basées sur la politique de la sécurité et préconise des actions à mettre en œuvre par les différentes entités.

Il fait l'objet d'un compte-rendu qui est archivé et fait partie des enregistrements de sécurité.

Le rôle du comité de sécurité est clairement défini dans les documents relatifs au SGS de l'exploitant, notamment dans le chapitre 5 du manuel d'aérodrome.

V. PROMOTION DE LA SÉCURITÉ

La promotion de la sécurité constitue le mécanisme par lequel les leçons tirées d'enquêtes sur les événements relatifs à la sécurité et d'autres activités liées à la sécurité sont mises à disposition de l'ensemble des personnes concernées. Elle fournit également un moyen d'encourager le développement d'une culture positive de la





CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY – DIRECTION OF AVIATION SAFETY	
GUIDE TECHNIQUE	Ref DSA.AGA.MAN.810
RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Ed 01 du 11/06/2018
	Rev 00 du .././2018

sécurité et de garantir qu'une fois installée, cette culture de la sécurité sera maintenue.

En effet, une culture « positive » de la sécurité est essentielle pour qu'un SGS puisse fonctionner de manière efficace. Elle est caractérisée par : un engagement actif de la direction, un système de diffusion des informations performant, des personnels formés et conscients de leurs responsabilités et des conséquences de leurs actes.

V.1. Diffusion des enseignements

L'exploitant d'aérodrome diffuse à tout niveau de son organisation et aux tiers concernés les enseignements relatifs à la sécurité sur l'aérodrome, dont les enquêtes sur les événements liés à la sécurité.

L'exploitant maintient la sécurité au centre de ses préoccupations en tenant son personnel, celui de ses sous-traitants ainsi que les autres intervenants informés de toute action ou question importante, relative à la sécurité. Pour ce faire, l'exploitant prévoit un mécanisme de diffusion des enseignements pour toutes les activités liées à la sécurité.

L'exploitant choisit les supports les plus adaptés en fonction des thèmes et du public visé : bulletins internes, affichages, courriers (poste, fax, courriel), cours, séminaires, réunions d'information, etc.

V.2. Incitation du personnel

L'exploitant d'aérodrome s'assure que l'ensemble de son personnel s'implique dans la gestion et la promotion de la sécurité de l'aérodrome.

Le responsable SGS met en place un mécanisme qui permet de recueillir les propositions d'amélioration de la sécurité faites par ses agents ou ses sous-traitants. Ce mécanisme comprend une analyse de ces propositions. Par ailleurs, afin que les agents se sentent réellement impliqués dans le SGS, il est important que le mécanisme prévoie, dans la mesure du possible, les modalités de réponse aux agents.

Le système de gestion de la sécurité assure une approche formalisée et explicite de la gestion de la sécurité qui anticipe d'une manière active et continue les événements redoutés au regard de la sécurité, en mettant en place des procédés d'identification des dangers potentiels.

