



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP 8184 AEROPORT MILITAIRE L.S. SENGHOR

Tel : (+221) 33 865 60 00 – Fax : (+221) 33 820.04.03

Email : anacim@anacim.sn

**PROGRAMME NATIONAL DE
SECURITE (PNS)
DU SENEGAL**



Agence Nationale de l'Aviation Civile et
de la Météorologie

**Programme national de sécurité (PNS)
du Sénégal**

Page :3 de 57
Edition :2
Date :janvier 2022

PAGE DE VALIDATION

REDACTION	VERIFICATION	APPROBATION
<p><i>Responsable de la Gestion de la Sécurité</i></p> <p></p> <p><u>Mamadou NIANG</u></p> <p>Date: janvier 2022</p>	<p><i>Le Coordonnateur de la Cellule Qualité et Gestion de la Sécurité</i></p> <p></p> <p><u>Amadou Bassirou MBODJ</u></p> <p>Date: janvier 2022</p>	<p><i>Le Directeur général de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM)</i></p> <p></p> <p><u>Sidy GUEYE</u></p> <p>Date: janvier 2022</p>

Le présent document a été examiné par la Commission d'élaboration et d'Amendements des Règlements aéronautiques du Sénégal (CARAS) en ses séances du 14,17,19, 20, 24 et 25 janvier 2022.





HISTORIQUE DE L'EVOLUTION DU DOCUMENT

Le tableau ci-dessous retrace la succession des différentes éditions du présent document.

Date	Réf.	Acteurs	Raison de l'évolution	Pages modifiées
07/01/11	V1-R0-11 (version initiale) cf : Décision N°00021/ANACS/DTAET du 07/01/11	DTAET	1 ^{ère} version approuvée	Sans objet
14/04/14	V2-R0-14	DCSQ	Prise en compte de la 1 ^{ère} édition du RAS n° 21	Toutes les pages
15/03/16	V2-R1-16	CCPNS	Prise en compte de la loi n°2015-10 du 04 mai 2015 portant code de l'aviation civile Prise en compte du décret n°2015/1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de Supervision de la sécurité de l'Aviation civile au Sénégal Prise en compte de l'arrêté n°03038 du 29 février 2016 portant approbation des Règlements aéronautiques du Sénégal Prise en compte des décisions ci-dessous: - Résolution n°2016 CS 17.6 du 29 décembre 2016 portant réaménagement de l'organigramme de l'ANACIM et - n°00069/ANACIM/DG du 1 ^{er} janvier 2016 portant approbation de la procédure d'élaboration, d'adoption et d'amendement des RAS et documents associés	Toutes les pages
25/01/22	Edition 2	CQGS	Prise en compte de : - l'amendement n°01 de la deuxième édition du RAS 19 ; et - la 4 ^{ème} édition du Manuel de gestion de la sécurité de l'OACI (Doc 9859)	Toutes les pages



Table des matières

Définitions	7
Abréviations et sigles	9
Introduction	12
Evolution du manuel	14
Chapitre 1. Description du système de l'aviation civile du Sénégal.....	15
1.1. Organisations de l'Etat :	15
1.2. Prestataires de services :	16
1.3. Organismes régionaux de supervision de la sécurité :	16
Chapitre 2. Politique, objectifs et ressources de l'Etat en matière de sécurité. 18	
2.1. Cadre législatif en matière de sécurité	18
2.2. Système et fonctions de l'Etat	19
2.3. Personnel technique qualifié	29
2.4. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité	29
Chapitre 3. Gestion des risques de sécurité par l'Etat	30
3.1. Obligation en matière de délivrance de licences, de certifications, de permis, d'autorisation et d'approbation	30
3.2. Obligations relatives au système de gestion de la sécurité.....	31
3.3. Enquêtes sur les accidents et les incidents	33
3.4. Identification des dangers et évaluation des risques de sécurité	33
3.5. Gestion des risques de sécurité	34
Chapitre 4. Assurance de la sécurité par l'Etat	37
4.1. Obligations de surveillance.....	37
4.2. Performance de sécurité	37
4.3. Revue interne du PNS : garantie de la qualité des processus.....	40
Chapitre 5. Promotion de la sécurité par l'Etat.....	43
5.1. Communication interne et diffusion des informations sur la sécurité	43



Agence Nationale de l'Aviation Civile et
de la Météorologie

**Programme national de sécurité (PNS)
du Sénégal**

Page :6 de 57
Edition :2
Date :janvier 2022

5.2. Communication externe et diffusion des informations sur la sécurité 44

Chapitre 6. Plan de mise en œuvre du PNS 45

6.1. Equipe de mise en œuvre du PNS 45

6.2. Analyse des carences du PNS 45

6.3. Plan de mise en œuvre du PNS 45

**Annexe 1. Responsabilités et imputabilités de gestion de la sécurité des
organismes nationaux du PNS 47**

**Annexe 2. Enoncé de politique de sécurité du directeur général de l'ANACIM
dans le cadre de la mise en œuvre du programme national de sécurité 50**

**Annexe 3. Tableau récapitulatif des objectifs et du contenu des différents
niveaux de formation 51**

**Annexe 4. Niveaux de performance de sécurité acceptables (ALoPS) du
programme national de sécurité (PNS) 53**

Annexe 5. Diagramme « nœud papillon » (bow-tie) et analyse des risques 54

**Annexe 6. Processus d'évaluation continue du SMS des prestataires/ boucle
« PFCA » (prévoir-faire- contrôler-améliorer) 55**

11 7 2022



Définitions

- **Accident** : un événement ou une série d'événements imprévus liés à l'utilisation d'un aéronef qui entraînent une perte en vie humaine, une lésion corporelle, un dommage matériel, ou la disparition de l'aéronef (pour une définition plus détaillée cf. RAS13).
- **Assurance de la Sécurité** : ensemble des fonctions de gestion des processus du SGS qui permettent de garantir que les activités de gestion de la sécurité sont exécutées conformément à un plan prédéterminé et satisfont ou dépassent les exigences en matière de sécurité.
- **Danger** : situation ou objet pouvant causer un incident ou un accident d'aviation ou y contribuer.
- **Défenses** : mesures d'atténuation spécifiques, contrôles préventifs ou mesures de rétablissement mises en place pour empêcher qu'un danger se réalise ou s'accroisse jusqu'à une conséquence indésirable.
- **Dirigeant responsable** : personne identifiable à qui incombe la responsabilité de la performance efficace et efficiente du SGS du prestataire de services.
- **Données de sécurité** : ensemble défini de faits ou ensemble de valeurs de sécurité collectés de diverses sources liées à l'aviation qui est utilisé pour maintenir ou améliorer la sécurité.
- **Erreur** : action ou inaction d'une personne en fonction, conduisant à des écarts par rapport aux intentions ou aux attentes de l'organisation ou de cette personne.
- **Événement** : accidents, incidents graves et incidents ainsi que tout autre défaut ou dysfonctionnement d'un système ou d'un de ses éléments.
- **Facteur déclencheur** : valeur établie d'un niveau ou d'un critère pour un indicateur spécifique de performance de sécurité qui sert à déclencher une action requise (p. ex. une évaluation, un ajustement ou une action correctrice).
- **Gestion du changement** : processus formel permettant de gérer systématiquement les changements au sein d'une organisation, afin qu'avant leur mise en œuvre, il soit tenu compte des incidences qu'ils pourraient avoir sur les dangers identifiés et sur les stratégies d'atténuation des risques.
- **Incident** : événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.
Note. — Les types d'incidents qui intéressent les études de sécurité comprennent ceux qui sont indiqués dans le Supplément C du RAS 13.
- **Indicateur de performance de sécurité** : paramètre basé sur des données utilisé pour le suivi et l'évaluation de la performance de sécurité.
- **Informations de sécurité** : données de sécurité traitées, organisées ou analysées dans un contexte donné de manière à être utiles pour la gestion de la sécurité.
- **Niveau acceptable de performance de sécurité (ALoSP)** : niveau de performance en matière de sécurité convenu par les autorités d'un Etat pour le système de l'aviation civile de cet Etat, comme défini dans le programme national de sécurité (PNS), exprimé en termes de cibles de performance de sécurité et d'indicateurs de performance de sécurité.



- **Objectif de sécurité** : brève déclaration de haut niveau sur les réalisations en matière de sécurité ou sur le résultat escompté à atteindre par le programme national de sécurité ou par le système de gestion de la sécurité du prestataire de services.
- **Performance de sécurité** : résultats d'un Etat ou d'un prestataire de services en matière de sécurité, par rapport aux cibles et indicateurs de performance de sécurité qu'il s'est fixés.
- **Politique de sécurité** : définit l'approche de gestion de la sécurité qui doit être adoptée au sein de l'organisation. De plus, la politique de sécurité détermine l'engagement de l'organisation envers la sécurité ainsi que la vision globale en matière de sécurité.
- **Prestataire de services** : tout organisme fournissant des services aéronautiques. Le terme inclut les exploitants de services aériens, les sociétés d'assistance en escale, les organismes de maintenance agréés, les organismes responsables de la conception de type et/ou de la construction d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne, les exploitants d'aérodromes soumis à l'obligation de certification et les organismes de formation agréés qui sont exposés à des risques de sécurité opérationnels liés à la fourniture de leurs services.
- **Programme national de sécurité (PNS)** : un ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.
- **Revue de sécurité** : examen systématique visant à recommander des améliorations nécessaires à l'assurance de la sécurité des activités en cours et à confirmer l'adéquation avec les éléments pertinents du SGS.
- **Risque de sécurité** : probabilité et gravité prévues des conséquences ou des 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.
- **Supervision de la sécurité** : fonction exécutée par un Etat pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité aéronautique respectent les lois et les règlements nationaux concernant la sécurité.
- **Surveillance** : activités par lesquelles un Etat vérifie de façon proactive, au moyen d'inspections et d'audits que les titulaires de licences, de certificats, d'autorisations ou d'approbations aéronautiques se conforment en permanence aux exigences établies et fonctionnent au niveau de compétence et de sécurité requis par l'Etat.
- **Système** : structure organisée, intentionnelle, constituée d'éléments et composants corrélés et interdépendants et de politiques, procédures et pratiques connexes créées pour effectuer une activité spécifique ou pour résoudre un problème.
- **Système de gestion de la sécurité (SGS)** : 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.

Handwritten signature or initials



Abréviations et sigles

AAMAC	Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile
AAS (2AS)	AIBD Assistance Services S.A.
ACSAC	Agence Communautaire de Supervision de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation civile des Etats membres de l'UEMOA
ACS	Amélioration Continue de la Sécurité
ADREP	Compte rendu d'accident/incident
AGA	Aérodromes et Aides au sol (Aerodromes and Ground Aids)
AIBD	Aéroport International Blaise Diagne
AIR	Navigabilité des Aéronefs
ALoSP	Niveau acceptable de performance de sécurité
ANACIM	Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie
ANAT	Agence Nationale de l'Aménagement du Territoire
ANS	Services de navigation aérienne (Air Navigation Services)
ARTP	Autorité de Régulation des Télécommunications et des Postes
ASECNA	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et en Madagascar
OFA (ATO)	Organisme de Formation agréé (Approved Training Organisation)
ATS	Services de la circulation aérienne
BEA	Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la sécurité de l'Aviation civile
CCS	Centre de Coordination et de Sauvetage
CDP	Commission de protection des Données Personnelles
CQGS	Cellule Qualité et Gestion de la Sécurité
CSA	Comité de Sécurité Aérienne
DSF	Direction de la Sûreté et de la Facilitation
DSV	Direction de la Sécurité des Vols
DTA	Direction du Transport Aérien
CVR	Enregistreur de conversations de poste de pilotage
DEM	Direction de l'Exploitation de la Météorologie
DNAA	Direction de la Navigation Aérienne et des Aérodromes
DTGC	Direction des Travaux Géographiques et Cartographiques
EC	Elément Critique
ERP	Plan d'intervention en cas d'urgence
ECCAIRS	Centre européen de coordination des systèmes de notification des accidents et des incidents (European Co-ordination Center for Accident and Incident Reporting Systems)
FDA	Analyse des données de vol
FDR	Enregistreur de données de vol
FIR	Région d'Information de Vol (Flight Information Region)
FRMS	Système de gestion des risques de fatigue
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GGRS	Groupe de Gestion des Risques de Sécurité
GRS	Gestion des Risques de Sécurité
HAAS	Haute Autorité des Aéroports du Sénégal
LAS	Limak-AIBD-Summa
MCTDAT	Ministère des Collectivités Territoriales, du Développement et de l'Aménagement des Territoires
MSGs	Manuel du Système de Gestion de la Sécurité



OACI	Organisation de l'Aviation civile internationale
OMM	Organisation Météorologique Mondiale
OPS	Opération Aérienne
PEA	Permis d'exploitation aérienne
PEL	Licence du Personnel
PFCA	Prévoir-Faire-Contrôler-Agir
PLNS	Plan national pour la sécurité de l'aviation civile
PNS	Programme national de sécurité
RAS	Règlement Aéronautique du Sénégal
SARP	Normes et pratiques recommandées
SDCPS	Système de collecte et de traitement des données de sécurité
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
SHS	Sénégal Handling Services
SMS	Système de Gestion de la Sécurité (Safety Management System)
SPI	Indicateur de performance de sécurité
SPT	Cible de performance de sécurité
SSO	Supervision de la sécurité par l'Etat (State Safety Oversight)
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité

A # 4



REFERENCES

- Plan mondial de navigation aérienne : GANP (Doc 9750, édition 6, OACI) ;
- Plan mondial pour la sécurité de l'aviation : GASP (Doc 10004, 2020-2022, OACI) ;
- Règlement Aéronautique du Sénégal (RAS 19, édition 2) ;
- Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859, édition 4, OACI) ;
- Manuel sur l'élaboration des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation (Doc 10131, édition 1, 2020, OACI).



Introduction

Le programme national de sécurité est un ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité. Il s'appuie sur un environnement prescriptif déjà existant et qui sera combiné à un environnement fondé sur les performances à créer.

Un PNS est donc un système de gestion visant la réglementation et l'administration de la sécurité par l'Etat. Il permet à l'Etat de s'organiser, d'allouer les ressources nécessaires en vue de s'acquitter de ses obligations en matière de sécurité et de s'assurer que les prestataires de services gèrent de manière équilibrée les objectifs de production et ceux de protection (sécurité).

La mise en place d'un Programme National de Sécurité pour le Sénégal (PNS) et de Systèmes de Gestion de la Sécurité (SGS), sont des normes de l'OACI répondant à une volonté d'avoir une approche proactive du management de la sécurité par les Etats signataires de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

La sécurité, au sens de l'OACI, est « l'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 ».

Les exigences de l'OACI au travers du PNS couvrent l'ensemble de la réglementation relative à la sécurité aérienne. Par ce processus, qui s'appuie sur une approche structurée de gestion de la sécurité, les Etats s'efforcent d'atteindre les objectifs de sécurité qu'ils se sont fixés en optimisant les actions relevant de leurs compétences, notamment en orientant les ressources humaines et financières disponibles vers les actions jugées les plus utiles en termes d'atténuation des risques.

Pour atteindre ces objectifs, le PNS dispose de leviers d'action – la réglementation, la surveillance et la promotion de la sécurité en sont des exemples – et s'appuie sur les processus d'amélioration continue de la sécurité interne à l'Autorité et sur les systèmes de gestion de la sécurité (SGS ou SMS) des opérateurs d'aviation civile, qu'il fait interagir.

Le PNS a pour objectif :

- a) d'assurer que l'Etat a mis en place un cadre législatif efficace avec, à l'appui, des règlements d'exploitation spécifiques ;
- b) d'assurer une coordination et une synergie entre la Gestion des Risques de sécurité (GRS) et l'assurance de la sécurité entre autorités aéronautiques nationales pertinentes ;
- c) d'appuyer la mise en œuvre efficace et l'interaction appropriée avec les SGS des prestataires de services ;
- d) de faciliter le suivi et la mesure de la performance de sécurité du secteur aéronautique de l'Etat ;
- e) de maintenir et/ou de continuellement améliorer la performance globale de sécurité de l'Etat.

Le présent Programme National de Sécurité (PNS) fait également ressortir l'importance d'établir des processus pour le maintien et l'évaluation de l'efficacité dudit programme.

Les principes de gestion de la sécurité constituent une base pour l'établissement parallèle du PNS par l'ANACIM et des SGS par les prestataires de services. En mettant en place le cadre législatif de la sécurité, le Sénégal a établi des exigences en matière de SGS, emmenant les prestataires de services à mettre en œuvre leurs capacités de gestion de la sécurité afin de détecter effectivement les lacunes systémiques de sécurité et de résoudre les problèmes de sécurité.

Handwritten signature



Les SGS des prestataires de services doivent faire l'objet d'une surveillance réglementaire efficace. Par ailleurs, un SGS est essentiellement un système axé sur les performances qui dépend de l'échange approprié d'informations de sécurité avec des acteurs internes et externes.

Par **ses fonctions PNS**, l'ANACIM s'acquitte de ses fonctions de supervision et facilite les activités de regroupement des données de sécurité appropriées et de partage d'informations de sécurité.

Le PNS permet aussi de réaliser l'harmonisation entre les organes de réglementation et les organes d'administration de l'Etat dans leurs rôles respectifs de gestion des risques de sécurité.

Les organismes du système national d'aviation civile du Sénégal concernés en premier lieu sont :

- le Ministère en charge de l'aviation civile;
- le Ministère en charge des forces armées.
- l'Autorité de l'Aviation civile (ANACIM), établissement disposant d'une autonomie de gestion sous la tutelle du Ministre en charge de l'Aviation civile ;
- le Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la Sécurité de l'Aviation civile (BEA) ;
- la Haute Autorité des Aéroports du Sénégal (HAAS) ;
- le Centre de Coordination et de sauvetage (CCS) ;
- les entités étatiques ne faisant pas partie du système d'aviation civile mais avec lesquelles l'ANACIM a signé des accords, notamment : l'Agence nationale pour l'aménagement du territoire (ANAT) à travers la Direction des Travaux géographiques et de la Cartographie (DTGC), l'Autorité de Régulation des Postes et Télécommunications (ARTP);

Au niveau de l'industrie, le PNS fonctionne en interaction avec les SGS :

- des prestataires de services de la circulation aérienne ATS ;
- des exploitants d'aérodromes certifiés ;
- des exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international ;
- des organismes de maintenance agréés qui assurent des services à des exploitants d'avions ou d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international ;
- des organismes de formation agréés qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services ;
- des opérateurs d'assistance en escale ;
- des exploitants de l'aviation générale internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteur.



Evolution du manuel

Le PNS établi par le Sénégal et les SGS développés par les opérateurs et prestataires de services devront être mis à jour en fonction de l'évolution et du développement des principes de gestion de la sécurité mis en œuvre par l'ANACIM. Par conséquent, les premières versions de ce Manuel du Programme National de Sécurité serviront de base au développement d'un PNS mature, plus efficace et adapté au cadre de l'aviation civile du Sénégal. Ce développement doit impérativement être réalisé en collaboration avec les entités concernées du système national de l'aviation civile, opérateurs et prestataires en conformité avec les normes de l'OACI.

Le manuel PNS sera revu régulièrement au moins une fois par an et à chaque fois que de besoin en fonction de l'évolution du système de l'aviation civile national et international.



Chapitre 1. Description du système de l'aviation civile du Sénégal

Les organisations d'aviation du Sénégal qui participent aux activités spécifiques liées à la gestion de la sécurité sont décrites dans les sections suivantes.

1.1. Organisations de l'Etat :

L'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM), est la maîtresse d'œuvre du PNS. Entité administrative créée par décret n°2011-1055 du 28 juillet 2011, elle est placée sous la tutelle technique du ministre chargé de l'Aviation civile et la tutelle financière du ministre chargé des Finances. La supervision de ses activités est assurée par le conseil de surveillance, en application des orientations et de la politique définies par le Gouvernement de la République du Sénégal.

L'ANACIM est chargée de la gestion, du contrôle et de la réglementation des activités de l'Aviation civile et de la Météorologie du Sénégal.

Outre les attributions et missions prévues par le Code de l'Aviation civile, l'Agence est également chargée de l'application de la politique de l'Etat en matière de météorologie.

Le Bureau Enquêtes et Analyse pour la Sécurité de l'Aviation civile (BEA), créé par loi n°2015-10 du 04 mai 2015 est chargé notamment :

- d'élaborer des plans de prévention des accidents et incidents graves en collaboration avec les services concernés ;
- de mener des enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves d'aviation civile sur l'ensemble du territoire sénégalais et sur les espaces aériens qui sont confiés à l'Etat du Sénégal et
- de participer aux enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation civile survenus en dehors du territoire et de l'espace aérien confié.

Le centre de Coordination et de Sauvetage (CCS), créé par décret n°68 -1274 du 11 décembre 1968, est chargé de l'organisation, de la direction et du contrôle des opérations de recherche et de sauvetage dans les F.I.R. Dakar Terrestre et Dakar Océanique rattachées au RCC Dakar. Ce service est placé sous la double tutelle du Ministre chargé des transports aériens qui en assure la direction administrative sur le plan national et international et du Ministre chargé des Forces armées qui coordonne les opérations de recherche et de sauvetage.

La Haute Autorité des Aéroports du Sénégal (HAAS) est une structure administrative créée par décret N° 2017-1343 du 15 juin 2017 portant élargissement des compétences de la Haute Autorité de l'Aéroport Léopold Sédar Senghor et modifiant sa dénomination. Elle est placée sous la tutelle technique du Ministre en charge de l'Aviation civile. Elle est chargée de la coordination de la mise en œuvre des mesures de sûreté au niveau des aéroports du Sénégal. A ce titre, elle participe aux opérations liées à la préservation des indices en cas d'incident ou d'accident et aux enquêtes judiciaires y afférentes.

Note : Il existe d'autres organismes nationaux parties prenantes du PNS. L'ANACIM à cet effet, coordonne une série de problèmes de gestion de la sécurité de l'aviation dans le fonctionnement du PNS. On peut en citer : le Ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène Publique, la Direction des Travaux Géographiques et de la Cartographie, l'Autorité de Régulation des Télécommunications et des postes, la Commission de Protection des Données Personnelles, le Ministère de l'Intérieur, le Ministère en charge des forces armées etc...



1.2. Prestataires de services :

Les organisations ci-dessous sont citées pour montrer leurs rôles, leur degré d'implication dans le PNS et leur degré d'indépendance vis-à-vis des structures régaliennes.

- ✦ ASECNA : agence régionale établie par la Convention de Saint Louis, modifiée par celle de Dakar. Après la deuxième révision, la nouvelle convention qui régit actuellement l'Agence est officiellement appelée « LA CONVENTION DE DAKAR REVISEE » adoptée à OUAGADOUGOU (BURKINA FASO) et signée à LIBREVILLE (REPUBLIQUE GABONAISE). L'Agence est fournisseur de services de la navigation aérienne, notamment sur l'espace du Sénégal et sur les Régions d'Information de Vol (FIR) Dakar Terrestre et Dakar Océanique qui ont été confiés au Sénégal par la Communauté internationale. Elle gère par ailleurs des écoles de formation. Le Comité des Ministres, qui est l'organe suprême de l'ASECNA, veille au respect des exigences de sécurité des services fournis. Conformément aux dispositions du cahier des charges, les infractions aux règlements de la circulation aérienne commises par les usagers dans les espaces aériens que le Sénégal a confiés à cette agence sont rapportées par cette dernière à l'ANACIM ;
- ✦ Air Sénégal S.A : compagnie aérienne de droit privé, concessionnaire du portefeuille des droits de trafic du Sénégal ;
- ✦ AIBD S.A. : Aéroport International Blaise DIAGNE SA, société mise en place dans le cadre de la construction du nouvel aéroport international Blaise Diagne (AIBD) de DIASS. La société AIBD SA est aujourd'hui fusionnée avec l'ancienne structure en charge des aéroports régionaux (AIBD SA devient donc à la fois société de projet et de prestataire de services qui a comme mission la promotion et la mise en œuvre de la politique gouvernementale en matière de développement et d'exploitation des aérodromes) ;
- ✦ LIMAK AIBD SUMMA est chargé de l'exploitation de l'aéroport international Blaise Diagne conformément au contrat de concession le liant à AIBD S.A. ;
- ✦ Les sociétés d'assistance en escale : les prestataires de services d'assistance en escale agréés par l'Autorité de l'aviation civile notamment :
 - AIBD Assistance Services (2AS) : la société AIBD Assistance Services S.A, est autorisée à exercer des services d'assistance aux compagnies aériennes et aux passagers à l'aéroport international Blaise Diagne ;
 - SENEGAL HANDLING SERVICES S.A. est une société anonyme, de droit sénégalais spécialisée dans l'assistance en escale des compagnies aériennes ;
 - Air Sénégal S.A est une société anonyme, agréée comme société d'assistance en escale dans les aéroports de Cap Skiring et Ziguinchor.

1.3. Organismes régionaux de supervision de la sécurité :

- ✦ ACSAC : Au plan communautaire, les Etats membres de l'UEMOA ont créé le 22 décembre 2010, par acte additionnel au Traité de l'UEMOA, l'Agence Communautaire de Supervision de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile (ACSAC). Les attributions de l'ACSAC sont, entre autres :

- élaborer et soumettre à la Commission de l'UEMOA pour adoption conformément aux dispositions du Traité, tous les projets de règlements et de directives propres à réaliser les objectifs définis par l'article 2 du code communautaire, ainsi que les projets de procédures



que les autorités compétentes doivent suivre pour en assurer une application effective et uniforme ;

- effectuer la certification et la surveillance des organisations établies dans les pays tiers et de celles établies dans un Etat membre prestant des services dans le territoire de plusieurs Etats membres ;
- mener pour le compte des Etats membres les tâches liées à l'approbation et au suivi du concept des produits, des pièces et des équipements aéronautiques et délivrer les certificats de type correspondants ;
- mener toute tâche de certification et de surveillance à la demande d'un Etat membre ;
- conduire les inspections et les audits des autorités compétentes des Etats membres et des opérateurs ainsi que les organismes travaillant pour leur compte, de façon à vérifier le respect de leurs obligations, notamment l'application conforme des procédures de certification ;
- mettre en place et gérer, en coopération avec les autorités compétentes des Etats membres, un système de recueil, d'échange et d'analyse des données de sécurité et de la sûreté générées par l'application du présent Acte additionnel ;
- établir chaque année un rapport sur l'Etat de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile dans l'espace communautaire.

✚ **AAMAC** : Autorités Africaines et Malgaches de l'Aviation Civile, organisation régionale de coordination et de supervision de la sécurité de l'Aviation civile.

L'AAMAC est chargée d'exécuter les tâches suivantes :

- élaborer tous les règlements propres à réaliser ses objectifs, ainsi que les documents interprétatifs permettant d'en faciliter la compréhension et la mise en œuvre;
- élaborer les procédures que les Autorités compétentes doivent suivre pour assurer une application effective et uniforme des règlements mentionnés ci-dessus;
- assister les parties dans la mise en œuvre des règlements et procédures susvisés en organisant le cas échéant, la mise en place d'un groupe d'experts composé de personnels de l'organisation elle-même, des Parties ou d'organismes externes spécialisés;
- mener pour le comptes des parties les tâches techniques de certification et de surveillance de l'ASECNA, y compris les systèmes, composants et équipements qu'elle utilise, et émettre les recommandations appropriées pour la délivrance et le suivi par les parties des certificats correspondants;
- mener toute tâche technique de certification et de surveillance, à la demande d'une ou plusieurs parties, dans les conditions fixées par le Conseil;
- auditer les autorités compétentes des parties, ainsi que des organismes travaillant pour leur compte, de façon à vérifier l'application effective de leurs obligations, notamment la transposition des règlements et l'application conforme des procédures de certification;
- mettre en place et gérer, en coopération avec les parties, un système de recueil, d'échange et d'analyse des données de sécurité générées par l'application du présent Traité.



Chapitre 2. Politique, objectifs et ressources de l'Etat en matière de sécurité

Le composant « Politiques, objectifs et ressources en matière de sécurité de l'Etat » définit la manière dont l'Etat gère la sécurité dans son système d'aviation. Il comprend la détermination des responsabilités et des imputabilités des différents organismes liés au PNS, ainsi que les objectifs généraux de sécurité visés par le PNS et les ressources allouées.

2.1. Cadre législatif en matière de sécurité

2.1.1. Législation aéronautique de base

La législation aéronautique de base est constituée par la Loi n° 2015-10 du 4 mai 2015 portant Code de l'aviation civile, qui est le principal instrument du dispositif législatif en matière d'aviation civile au Sénégal. Elle est renforcée par des textes réglementaires portant sur la mise en place et sur le fonctionnement des structures de l'aviation civile.

Le Sénégal fait partie de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) qui a adopté un code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA par le règlement N°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013.

2.1.2. La protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes

La protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes repose sur le nouveau cadre de protection applicable depuis le 1^{er} janvier 2020, à savoir :

- la section 5.3 du RAS n°19 sur la Gestion de la Sécurité ;
- l'Appendice 3 du RAS 19 sur la Gestion de la Sécurité- Principes relatifs à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes.

Par ce cadre, le Sénégal assure la protection des données de sécurité saisies dans les systèmes de compte rendu volontaire en matière de sécurité, celle des informations de sécurité provenant de ces systèmes et celle des sources connexes, conformément aux dispositions de l'Appendice 3 du Règlement aéronautique du Sénégal n°19 sur la Gestion de la Sécurité.

La protection visée est étendue aux données de sécurité saisies dans les systèmes de compte rendu obligatoire en matière de sécurité, aux informations de sécurité provenant de ces systèmes et aux sources connexes.

A travers la politique de sécurité, le Directeur général de l'ANACIM s'engage à mettre en place un mécanisme pour la protection des données de sécurité (voir annexe 2).

2.1.3. Politique d'application

Conformément aux articles 2 et 12 de la loi n° 2015-010 du 04 mai 2015 portant code de l'aviation civile, l'ANACIM a pour fonction, de développer la réglementation applicable à l'aviation civile et d'en assurer la mise en œuvre effective par le personnel de l'industrie, les exploitants et les prestataires de services, à travers l'élaboration de stratégies d'application efficaces pour assurer le respect des normes de sécurité de l'aviation.



L'article 30 du décret n° 2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de Supervision de la sécurité de l'Aviation civile au Sénégal encourage dans le cadre de la mise en place des systèmes de compte rendu d'évènements de sécurité, la participation spontanée des acteurs concernés.

La politique d'application de l'ANACIM approuvée est définie au chapitre 1 du Manuel de politique d'application des textes législatifs et réglementaires.

2.1.4. Règlements d'exploitation spécifiques

La structure réglementaire du Sénégal en matière de sécurité de l'aviation civile est composée d'un ensemble cohérent de règlements applicables sur lesquels s'appuie le Programme National de Sécurité. La structure des règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) est similaire et porte la même numérotation que les Annexes (1 à 19) à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

En outre, les spécifications techniques en annexe aux règlements aéronautiques du Sénégal et les procédures applicables sont régulièrement mises à jour et publiées.

Par ailleurs, le Sénégal, à l'instar des autres Etats membres de l'UEMOA applique la réglementation communautaire.

2.2. Système et fonctions de l'Etat

2.2.1. Organisation responsable de la coordination du PNS

Le Sénégal a créé une Autorité de l'aviation civile à travers l'article premier de la loi n°2015-10 du 4 mai 2015 portant Code de l'Aviation civile. Le décret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011, modifié par le décret n°2015-981 du 10 juillet 2015 fixe les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM).

Les responsabilités de l'Etat en matière de gestion de la sécurité de l'Aviation civile sont confiées à l'ANACIM. Elle est chargée de coordonner la tenue à jour et la mise en œuvre du PNS. Le Sénégal a également mis en place d'autres organismes nationaux dotés de ressources et qui travaillent en collaboration avec l'ANACIM pour gérer la sécurité de l'Aviation civile.

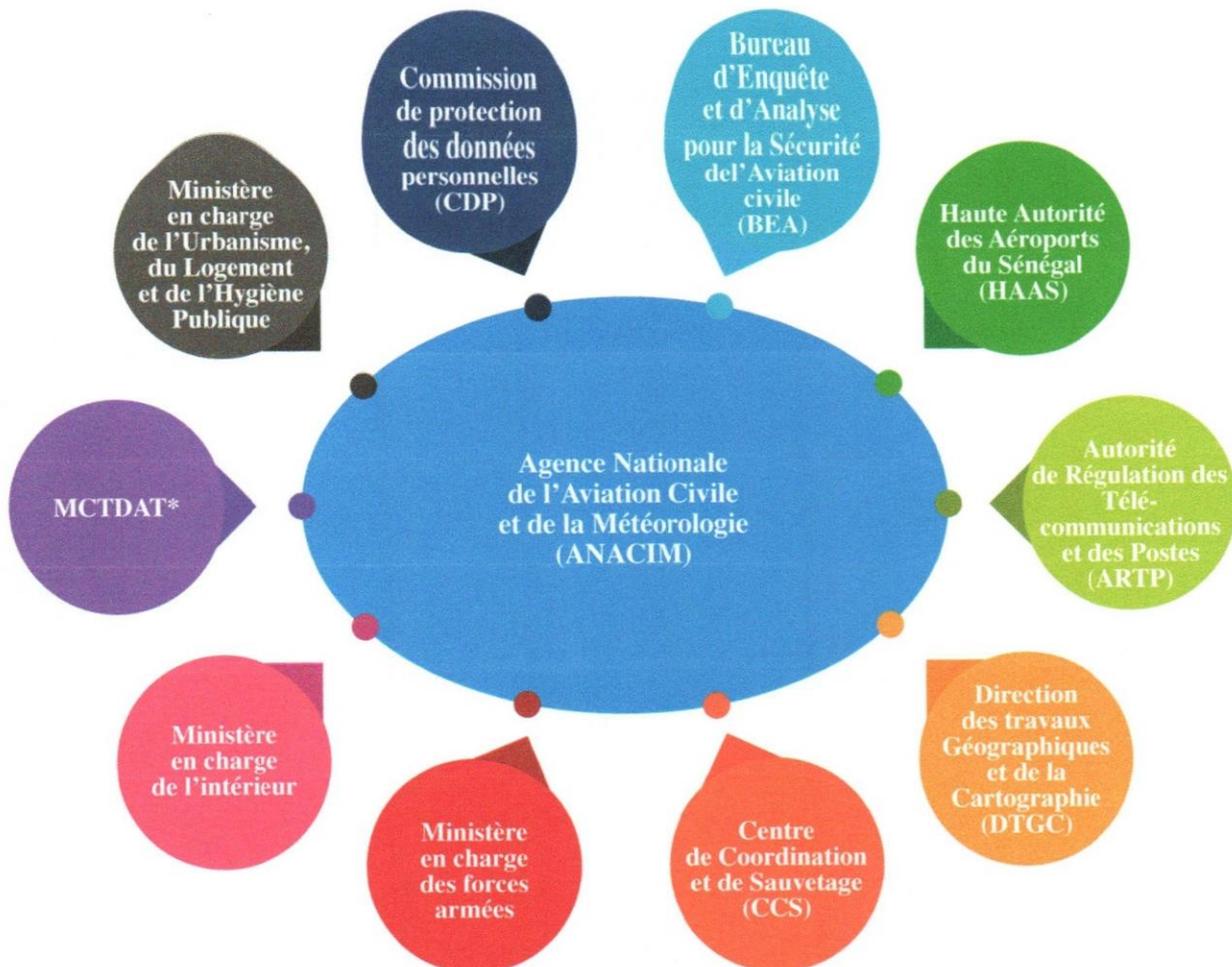
Les principaux organismes nationaux qui interviennent dans le fonctionnement du PNS sont :

- le Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la Sécurité de l'Aviation civile (BEA);
- la Haute Autorité des Aéroports du Sénégal (HAAS) ;
- l'Autorité de Régulation des Télécommunications et des Postes (ARTP) ;
- la Direction des Travaux géographiques et de la Cartographie (DTGC) ;
- le Centre de Coordination et de Sauvetage (CCS) ;
- le Ministère en charge des forces armées ;
- le Ministère en charge de l'intérieur ;
- le Ministère en charge des Collectivités territoriales, du Développement et de l'Aménagement des Territoires (MCTDAT) ;
- le Ministère en charge de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène publique ;
- la Commission de protection des données personnelles (CDP).

Handwritten signature or initials in blue ink.



Les rôles et les responsabilités de ces acteurs sont décrits au paragraphe en **annexe 1**. Une description de la structure organisationnelle et l'intégration des divers organismes nationaux impliqués dans le fonctionnement du PNS est illustré à la figure suivante :



*Ministère en charge des Collectivités territoriales, du Développement et de l'Aménagement des Territoires

⇔ Liens avec des Accords entre ANACIM et autres Organismes nationaux impliqués dans le PNS

Figure 1. Organismes nationaux membres du PNS

Accords entre l'ANACIM et les Organismes nationaux parties prenantes du PNS

L'ANACIM coordonne une série de problèmes de gestion de la sécurité de l'aviation civile avec les autres organismes nationaux impliqués dans le fonctionnement du PNS à travers des accords. Ces accords visent à garantir que les responsabilités et les protocoles de communication sont clairement définis entre l'ANACIM et les organismes concernés, notamment le BEA, l'ARTP, DTGC, MULHP, CDP, Ministère de l'intérieur, Ministère des Forces armées et le Centre de Coordination et de Sauvetage (CCS).

2.2.2. Coordination au sein du système de sécurité de l'Aviation



2.2.2. Coordination au sein du système de sécurité de l'Aviation

Les performances globales de la sécurité aérienne du système d'aviation nécessitent une approche cohérente et collaborative qui est essentielle dans la mise en œuvre du PNS. Il existe deux (02) comités de coordination qui rassemblent les organismes nationaux qui interviennent dans la mise en œuvre et le fonctionnement du PNS. Ces comités renforcent la coopération et la coordination entre ces organismes sur des sujets de sécurité aérienne :

- Comité National de sécurité de l'aviation civile ;
- Comité de revue de sécurité ;

En plus de ces comités, il est créé par Décision n°01847/ANACIM/DG/CQS du 15 juillet 2021 au niveau de l'ANACIM une équipe chargée de l'animation du PNS et dirigée par un coordinateur.

Le coordonnateur de l'équipe est chargé de la coordination de l'ensemble des activités liées au fonctionnement de l'équipe.

Cette équipe est chargée :

- de conduire la mise en œuvre du PNS (phase mise en œuvre – phase opérationnelle) ;
- de coordonner le processus d'analyse d'écart du PNS ;
- de développer le plan de mise œuvre du PNS ;
- d'élaborer et mettre à jour le manuel PNS ;
- d'établir un mécanisme de formation pour le PNS ;
- de veiller à la progression de la mise en œuvre du PNS ;
- de participer aux activités internes et externes de promotion de la sécurité.

Par ailleurs, il est organisé avec les exploitants et prestataires de services :

- des rencontres régulières dans le cadre de l'assurance qualité ;
- des forums dans le cadre de la communication et la promotion des informations de sécurité.

Une présentation des comités PNS ainsi que les organismes nationaux participants, est illustrée à la figure suivante :



MINISTRE EN CHARGE DE L'AVIATION CIVILE

**COMITE NATIONAL
DE SECURITE
DE L'AVIATION
CIVILE**

**COMITE DE REVU
DE SECURITE**

**BUREAU D'ENQUETE
ET D'ANALYSE
POUR LA SECURITE
(BEA)**

**MINISTRE
DE L'INTERIEUR**

**AGENCE NATIONALE
DE LAVIATION
CIVILE
ET DE LA
METEOROLOGIE
(ANACIM)**

**MINISTRE
DE L'URBANISME
DU LOGEMENT
ET DE
L'HYGIENE PUBLIQUE
(MULHP)**

**MINISTRE
DES FORCES ARMEES**

**AUTORITE
DE REGULATION
DES TELE-
COMMUNICATIONS
ET DE LA POSTE
(ARTP)**

**COMMISSION
DE PROTECTION
DES DONNEES
PERSONNELLES
(CDP)**

**DIRECTION
DES TRAVAUX
GEOGRAPHIQUES
ET DE LA
CARTOGRAPHIE
(DTGC)**

**CENTRE
DE COORDINATION
ET DE
SAUVETAGE
(CCS)**

- ORGANISMES NATIONAUX MEMBRES DU COMITÉ NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE
- ORGANISMES NATIONAUX MEMBRES DU COMITÉ DE REVUE DE SÉCURITÉ

COMITES PNS ET ORGANISMES NATIONAUX PARTICIPANTS

Figure 2. Organismes nationaux participants

2.2.2.1. Comité national de sécurité de l'aviation civile

Il est établi un comité qui est une plate-forme nationale de coordination de la sécurité aérienne avec la participation de tous les organismes nationaux de réglementation et d'administration de l'aviation.

Au cours des réunions de ce comité, les sujets relatifs à l'établissement, à l'examen périodique et les processus décisionnel et d'établissement de politiques portant sur les activités du PNS sont discutés. Le Comité national du PNS valide les orientations à mettre en œuvre dans le cadre du PNS.

L'ordre du jour est proposé par la Personne en charge du PNS et soumis à l'approbation de l'administrateur responsable du PNS.

Au cours de ses réunions, le comité examine :

- la politique de sécurité ;
- les indicateurs de sécurité ;
- la politique d'exécution ;
- la protection et le partage des informations de sécurité ;
- les dispositions réglementaires du SMS ; et
- l'examen interne du PNS et les résultats.

Ainsi un examen et une évaluation couvrant certains aspects du PNS dont la politique nationale de sécurité sont réalisés au cours des réunions du comité pour assurer la conformité et l'amélioration continue du PNS. Ce processus d'examen dispose d'un degré approprié d'indépendance et d'imputabilité dans le suivi. A l'issue de chaque réunion, un compte rendu est rédigé par le Coordonnateur des activités de la Cellule Qualité et de la Gestion de la Sécurité (Personne en charge du PNS).

Le comité national de sécurité de l'aviation civile se réunit une (01) fois par an et de manière extraordinaire en cas de besoin. Le Comité national de sécurité de l'aviation civile est dirigé par le Ministère en charge de l'aviation civile et comprend :

- Un (01) représentant du ministère en charge de l'aviation civile (assurant la présidence dudit comité);
- le Directeur général de l'ANACIM ;
- le Responsable du Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la Sécurité de l'Aviation civile (BEA); ou son représentant ;
- le Directeur général de l'Autorité de Régulation des Télécommunications et des Postes (ARTP) ou son représentant ;
- le Directeur des Travaux géographiques et de la Cartographie (DTGC) ou son représentant ;
- le Responsable du Centre de Coordination et de Recherches (CCS) de Dakar ou son représentant ;
- le représentant du Ministre chargé des Forces Armées;
- le représentant du Ministre de l'intérieur ;
- le représentant du Ministre de l'urbanisme ;
- le représentant du Ministre des Collectivités territoriales, du Développement et de l'Aménagement des Territoires (MCTDAT) ;
- le représentant de la Commission de protection des données personnelles (CDP).

Le secrétariat du comité national de sécurité de l'aviation civile est assuré par le Coordonnateur des activités de la Cellule Qualité et Gestion de la Sécurité. En cas de de besoin, le Comité peut s'adjoindre les compétences de toute personne ou organisme jugées utiles.



2.2.2.2. Comité de revue de sécurité

Missions :

Les missions du comité de revue de sécurité sont les suivantes :

- s'assurer du bon fonctionnement des procédures adoptées dans le cadre du PNS ;
- suivre les risques de sécurité de la cartographie du PNS ;
- examiner les événements de sécurité significatifs ;
- statuer sur les actions concrètes à mettre en œuvre dans le cadre du PNS pour réduire la récurrence d'événements ou de types d'événements signalés, en assurer le suivi et proposer les évolutions jugées souhaitables.

Le comité de revue de sécurité comprend :

- le Directeur Général de l'ANACIM, Administrateur Responsable du PNS assurant les fonctions de coordination ;
- le Coordonnateur de la Cellule Qualité et Gestion de la sécurité ;
- le Directeur de la Sécurité des vols ;
- le Directeur de la Navigation aérienne et des Aéroports ;
- le Directeur du Transport aérien ;
- le Directeur de l'Exploitation de Météorologie ;
- l'Agent comptable ;
- le Conseiller juridique ;
- le Chef de Département Opérations et Licences ;
- le Chef de Département Navigabilité ;
- le Chef Département de la Navigation Aérienne ;
- le Chef Département des Normes et de la Sécurité des Aéroports ;
- le Responsable de la Gestion de la Sécurité ;
- le Responsable de la Qualité ;
- le point focal PNS du Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la Sécurité de l'Aviation civile ;
- le point focal PNS de l'Autorité de Régulation des Télécommunications et des Postes (ARTP) ;
- le point focal PNS du Ministère des Forces Armées ;
- le point focal PNS de la Direction des travaux géographiques et de la Cartographie (DTGC) ;
- le point focal PNS du Centre de Coordination et de Sauvetage de Dakar ;
- le point focal PNS du Ministère de l'Intérieur ;
- le point focal PNS du Ministère des collectivités territoriales, du développement et de l'aménagement des territoires (MCTDAT) ;
- le point focal PNS du Ministère de l'Urbanisme ;
- le point focal PNS de la Commission de Protection des Données Personnelles ;
- les points focaux PNS des exploitants et gestionnaires des aéroports et compagnies aériennes ;
- les points focaux PNS des autres types de prestataires de services.

Le comité de revue de sécurité peut faire appel à toute personne ressource en cas de besoin. Le comité de revue de sécurité est présidé par l'Administrateur Responsable du PNS et le secrétariat est assuré par le Coordonnateur de la Cellule Qualité et Gestion de la Sécurité (Responsable du PNS).



Fréquence et objectifs de la réunion du comité de revue de sécurité

Le comité de revue de sécurité se réunit deux (02) fois par an et à chaque fois que de besoin. L'une des réunions de ce comité doit précéder la réunion annuelle du comité national de sécurité aérienne. Ainsi, les conclusions du comité de revue de sécurité sont discutées au comité national de la sécurité aérienne. L'objectif de cette réunion du comité est de :

- présenter le niveau de sécurité et les indicateurs du PNS ;
- présenter le bilan des actions réalisées par l'ANACIM dans le cadre du PNS ;
- présenter les éventuelles évolutions règlementaires relatives au PNS ainsi que les évolutions du SGS ;
- échanger sur les priorités de l'ANACIM en matière de gestion de risques de sécurité ;

Ordre du jour de la réunion du comité de revue de sécurité

L'ordre du jour de la réunion dudit comité est proposé par le Coordonnateur de la Cellule Qualité et Gestion de la Sécurité et validé par l'Administrateur Responsable du PNS. Les points suivants sont examinés au cours de la réunion de ce comité :

- l'évaluation du niveau de sécurité et des indicateurs de performance de sécurité ;
- les propositions d'évolution de la cartographie des risques ;
- les remontées du processus d'amélioration continue et les décisions sur les suites à leur donner ;
- des sujets de sécurité proposés par les participants, sujets qui peuvent provenir de diverses sources (événements notifiés/analyses, résultats d'audits, études externes, etc.) ;
- l'analyse de l'efficacité des actions réalisées ;
- le bilan des actions de communication et d'information.

Le comité de revue de sécurité peut décider d'actions à mener en matière de réglementation, de surveillance ou de promotion de la sécurité. Les sujets éventuels à diffuser à travers les bulletins de sécurité sont aussi discutés au cours des réunions du comité opérationnel/ revue de sécurité.

2.2.3. Fonctions et activités

Conformément à **l'article 13 de la loi n° 2015-010 du 04 mai 2015** portant code de l'aviation civile, l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM) est chargée d'élaborer et d'approuver le PNS. Elle veille aussi à la mise à jour et la mise en œuvre du PNS.

2.2.3.1. Administrateur responsable du PNS

Le Directeur Général de l'ANACIM est l'administrateur responsable du PNS. A cet effet il a la responsabilité, l'autorité, l'imputabilité et l'obligation redditionnelle administrative, au nom de l'Etat, pour l'établissement, la mise en œuvre, la coordination et le maintien du PNS dans tout le système d'aviation civile. Il dispose de :

1. l'autorité et l'imputabilité, au nom de l'Etat, pour la mise en œuvre et le maintien du PNS dans tout le système d'aviation civile, à l'exception du Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la Sécurité de l'Aviation Civile;
2. l'autorité sur les questions de ressources humaines liées à l'organisation du PNS ;
3. l'autorité sur les questions financières importantes liées à l'organisation du PNS ;
4. l'autorité sur la supervision de la certification, de l'homologation, des permis et autorisations, de l'agrément des prestataires de services ;



5. la responsabilité de la coordination à l'échelle nationale de toutes les questions liées au PNS ;
6. la responsabilité de désigner les membres de l'équipe d'élaboration et de mise en œuvre du PNS ;
7. la responsabilité d'approuver le document PNS.

2.2.3.2. Personne en charge du PNS

Sous l'autorité du DG de l'ANACIM (Administrateur responsable du PNS), le Coordonnateur des activités de la Cellule Qualité et Gestion de la Sécurité est la personne en charge du PNS. Ce dernier coordonne les activités liées à la mise en œuvre, au maintien et à l'amélioration du PNS. Les tâches du Coordonnateur de la Cellule Qualité et Gestion de la Sécurité comprennent :

1. la collecte et l'exploitation des rapports et des éléments nécessaires à la définition du programme national de sécurité ;
2. la préparation et la soumission pour validation du programme national de sécurité par l'administrateur responsable ;
3. l'élaboration et les mises à jour de la politique nationale de sécurité pour validation par l'administrateur général du PNS ;
4. la définition des ressources nécessaires à la mise en place et au maintien du PNS ;
5. l'élaboration, en coordination avec les directions et cellules concernées, des plans d'actions spécifiques à la démarche de gestion de la sécurité ;
6. l'élaboration du rapport annuel relatif à la sécurité ;
7. l'élaboration des projets de règlements relatifs à la Gestion de la Sécurité ;
8. la notification à l'OACI des différences entre les règlements nationaux et les normes de l'annexe 19 ;
9. la mise à jour du Manuel du PNS ;
10. la mise à jour du Plan de mise en œuvre du PNS ;
11. la validation des éléments indicatifs de mise en œuvre du SGS en coordination avec les chefs de services des différents domaines audités ;
12. l'organisation et la préparation de la réunion annuelle du Comité national de sécurité de l'aviation civile ;
13. l'organisation et la préparation de la Revue de Sécurité ;
14. la coordination des processus d'Amélioration Continue de la Sécurité (ACS) ;
15. la définition du niveau de performance de la sécurité des opérateurs et prestataires de services, en coordination avec les directions et cellules concernées ;
16. le suivi des indicateurs de performance des systèmes de gestion de la sécurité des exploitants en coordination avec les directions et cellules concernées ;
17. la mise en place des méthodes d'identification des dangers et d'évaluation des risques devant être utilisées par les opérateurs et prestataires de services, en coordination avec ces derniers ;
18. la mise en place et la gestion du système de recueil et d'analyse des données de sécurité en coordination avec les directions et services techniques concernés ;
19. la coordination et la coopération avec les instances régionales et internationales en matière de Gestion de la Sécurité, ainsi qu'avec les autres autorités nationales directement ou indirectement impliquées avec l'aviation civile.

Les directions et cellules rattachées suivantes de l'ANACIM interviennent dans le fonctionnement du PNS :



- la Direction de la Sécurité des Vols (DSV) ;
- la Direction de la Navigation Aérienne et des Aéroports (DNAA) ;
- la Direction du Transport Aérien (DTA) ;
- la Cellule Juridique ;
- La Direction de la sûreté et de la facilitation (DSF).

2.2.4. Politiques et objectifs de sécurité de l'ANACIM

2.2.4.1. Politique de sécurité de l'ANACIM

Le gouvernement du Sénégal à travers le Ministère en charge de l'aviation civile, définit les orientations générales de la politique de sécurité de l'aviation civile. Ces orientations générales sont traduites en objectifs de politique de sécurité par l'Administrateur Responsable du PNS. Dans le but d'atteindre ces objectifs, un certain nombre d'organismes nationaux doivent collaborer et animer le programme national de sécurité de l'aviation civile (PNS).

Conformément à **l'article 8 du Décret N° 2015-1968 fixant le cadre de Supervision de la sécurité de l'Aviation civile au Sénégal en date du 21 Décembre 2015**, la politique nationale de sécurité de l'aviation civile est indiquée dans le Programme National de Sécurité (PNS).

Cette politique figure en **annexe 3** du présent document et est signée par l'Administrateur Responsable du PNS (Directeur général de l'ANACIM). Elle est communiquée aux employés de toutes les organisations aéronautiques du Sénégal par **Note Circulaire N°02269/ANACIM/DG/CQGS/GS du 06 Septembre 2021**.

La politique et les objectifs de sécurité fournissent aux administrateurs et au personnel des orientations et des directives qui maintiennent sur la bonne voie les activités de Gestion de la Sécurité. Des moyens sont définis pour s'assurer que cette politique est bien comprise, mise en œuvre et observée à tous les niveaux au sein des organismes d'aviation du Sénégal. Les moyens privilégiés sont :

- les séances de sensibilisation organisées par l'ANACIM au cours desquelles la politique de sécurité est présentée ;
- les échanges par courrier et par E-mail ;
- la publication sur le site web de l'ANACIM.

La politique nationale de sécurité de l'aviation civile est revue une fois par an.

2.2.4.2. Objectifs de sécurité

Le Sénégal a des fonctions et des objectifs de sécurité déclarés qui lui permettent de s'acquitter de ses responsabilités en matière de Gestion de la Sécurité.

Les objectifs de sécurité sont :

- 1) renforcer la capacité de supervision de la sécurité du Sénégal et placer le Sénégal dans le peloton de tête des Etats africains dont les exploitants sont les plus sûrs en aviation commerciale ;
- 2) faire des SGS la pierre angulaire de l'amélioration de la sécurité chez les exploitants et prestataires de service ;
- 3) aller vers une plus grande synergie entre le PNS et les SGS des exploitants et prestataires de service ;
- 4) mettre en place progressivement une surveillance fondée sur l'évaluation des risques ;
- 5) renforcer la connaissance et la mise en place de la culture positive de la sécurité au sein de la communauté aéronautique.



2.2.5. Ressources affectées à la sécurité

2.2.5.1. Ressources financières

La Gestion de la Sécurité exige que l'ANACIM soit capable de surveiller et d'analyser en permanence ses propres processus pour gérer les risques de sécurité. Ainsi, elle dispose d'une autonomie financière et de gestion. Les ressources de l'ANACIM pour la gestion de la sécurité sont définies dans le code de l'Aviation civile et ses textes d'application notamment :

- le décret n°2018-2107 modifiant le décret n°2017-2201 du 04 décembre fixant les redevances relatives de l'aviation civile du Sénégal ;
- le décret n°2019-1120 fixant l'assiette et les taux des redevances et produits dus pour services rendus par l'Autorité de l'aviation civile ;
- décret n° 2019-1833 Du 06 Novembre 2019 fixant les redevances relatives à l'aviation civile au Sénégal abrogeant et remplaçant le décret n°2017-2201 du 4 décembre 2017
- l'arrêté interministériel n°017388 du 11 juillet 2019 fixant les modalités de recouvrement et de répartition de la redevance de concession due par la société Limak AIBD Summa (LAS S.A.), gestionnaire de l'Aéroport international Blaise Diagne (AIBD).

2.2.5.2. Ressources humaines

Le Sénégal a pris des mesures nécessaires pour faire en sorte de recruter du personnel qualifié pour exécuter les fonctions de supervision de la sécurité et le conserver.

De plus, le personnel exécutant des fonctions de supervision de la sécurité, a reçu des orientations à travers des sensibilisations sur l'éthique, la conduite personnelle et la prévention des conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exercice de leurs fonctions.

L'ANACIM dispose et met en œuvre une procédure de détermination des effectifs cibles des inspecteurs pour déterminer les besoins en personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité, en tenant compte de l'ampleur et de la complexité des activités de l'ANACIM.

2.2.6. Développement du Plan national pour la Sécurité de l'aviation

Au stade actuel de développement du PNS, un plan national pour la sécurité de l'aviation sera élaboré par l'ANACIM.

2.2.7. Documentation du PNS

La documentation du PNS inclut, notamment :

- la structure du PNS ;
- les programmes associés et leurs interactions ;
- les rôles des différentes autorités aéronautiques ;
- les processus et les procédures complémentaires décrivant le fonctionnement des divers sous programmes du PNS aux fins d'améliorer la sécurité ;
- les références croisées des responsabilités et obligations redditionnelles des autorités dans des documents d'appui.

Afin de permettre à tout le personnel concerné d'avoir une compréhension commune sur le PNS, toute la documentation y relative est mise dans une bibliothèque (numérique et physique) dotée des contrôles appropriés.

Un support physique comprenant les éléments pertinents de la documentation PNS est transmis aux destinataires concernés.



Agence Nationale de l'Aviation Civile et
de la Météorologie

Programme national de sécurité (PNS) du Sénégal

Page :29 de 57

Edition :2

Date :janvier 2022

2.3. Personnel technique qualifié

Le Sénégal a fixé les qualifications minimales que le personnel technique chargé de fonctions liées à la sécurité doit posséder et fournit au-dit personnel une formation initiale et périodique appropriée pour maintenir et renforcer sa compétence à un niveau souhaité.

Ainsi en application de *l'article 6 du décret n° 2015-1968 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'Aviation civile au Sénégal*, le conseil de surveillance lors de sa quatorzième session ordinaire en date du 30 mars 2016 a pris la résolution n°2016 CS 14-3 pour approuver le manuel des conditions et modalités pratiques de sélection, de nomination, de formation et d'emploi des inspecteurs de l'Aviation civile.

En application des dispositions pertinentes du Manuel, le Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile établit, par décision, une politique, un programme et un planning de formation et d'emploi des inspecteurs de l'Aviation civile. De même, la résolution consacre que les inspecteurs de l'Aviation civile bénéficient de la formation requise pour remplir leur fonction et maintenir leur compétence.

En outre, l'Autorité de l'Aviation civile établit un code de déontologie auquel les inspecteurs de l'aviation civile doivent se conformer.

Tous les enquêteurs du BEA complètent leur formation en passant d'un niveau d'enquêteur de première information jusqu'à un niveau d'enquêteur confirmé, conformément aux programmes et plannings de formation établis. Aussi, il est mis en place un système pour la tenue des dossiers de formation du personnel technique dans tous les organismes nationaux d'administration du PNS et ce système est mis en œuvre.

Selon ce système, les dossiers individuels de tout le personnel de l'ANACIM sont détenus par le Département administratif et financier. Un accès au système est accordé à la Cellule Qualité et Gestion de la Sécurité (CQGS). En dehors de l'ANACIM, les dossiers de formation sur le PNS/SGS des points focaux des autres organismes nationaux d'administration du PNS sont tenus par le Coordonnateur des activités de la Cellule Qualité et Gestion de la Sécurité.

2.4. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité

L'ANACIM a fourni au personnel technique des installations appropriées notamment des bâtiments, des outils et équipements et des moyens de transport pour lui permettre de s'acquitter de ses fonctions de supervision de la sécurité avec efficacité, conformément aux procédures établies et d'une manière normalisée. L'ANACIM a établi des orientations et procédures techniques complètes et à jour, des renseignements critiques pour la sécurité.

L'ANACIM a aussi fourni à l'industrie du transport aérien des orientations techniques sur l'application des règlements pertinents à travers des guides dans le cadre des processus des diverses certifications et de la surveillance continue. La priorité absolue pour la réglementation et l'administration du PNS est de maintenir et d'améliorer la performance de la sécurité aérienne. Ceci est réalisé grâce à une gamme de stratégies et d'initiatives fournissant des conseils techniques, des ressources et des formations pour renforcer la capacité du personnel.

Les principes de sécurité aérienne mettent l'accent sur l'importance pour l'industrie et les organismes nationaux impliqués dans la mise en œuvre et l'administration du PNS de s'engager dans la fourniture des ressources y compris les équipements au personnel afin que ce dernier ait les compétences et l'expertise nécessaires pour s'acquitter efficacement de leurs responsabilités.

De plus amples conseils sur la façon dont les organismes nationaux impliqués dans le PNS diffusent des informations sur la sécurité sont décrits dans le chapitre 5 (Promotion de la sécurité).



Chapitre 3. Gestion des risques de sécurité par l'Etat

La gestion des risques de sécurité du système aéronautique est une responsabilité partagée entre l'industrie et l'administrateur du PNS. Il est important que l'industrie de l'aviation et les organismes nationaux de sécurité aérienne travaillent de manière collaborative pour produire les meilleurs résultats en matière de sécurité aérienne.

Le PNS reconnaît la nécessité d'une transition d'une approche basée sur le système de supervision de la sécurité vers une surveillance axée sur les risques. Ce changement accorde plus de responsabilité aux organisations de réglementation et modifie la façon dont les régulateurs exercent leurs rôles de supervision.

L'identification et la gestion des risques de sécurité aérienne s'effectuent dans le cadre d'un processus à plusieurs niveaux permettant d'agréger les informations sur les systèmes et les risques dans des catégories d'ordre supérieur, ce qui aboutit à une évaluation du niveau de risque dans l'industrie de l'aviation.

L'ANACIM en ce qui la concerne est structurée, outre les services rattachés au Directeur général, en quatre directions directement liées à la sécurité:

- la Direction de la Navigation aérienne et des Aéroports (DNAA) ;
- la Direction de la Sécurité des Vols (DSV) ;
- la Direction du transport aérien (DTA) ;
- la Direction de la Sureté et de la Facilitation (DSF).

En vue d'optimiser les ressources et compte tenu des fonctions à remplir dans le cadre de la supervision de la sécurité, les inspecteurs sont répartis dans les différentes directions.

Un mécanisme de coordination des inspections issues des différentes directions établit la communication inter-directions et assure ainsi la collaboration, l'harmonisation et le retour d'expérience.

3.1. Obligation en matière de délivrance de licences, de certifications, de permis, d'autorisation et d'approbation

Le Sénégal a mis en place des processus et des procédures documentés pour s'assurer que les personnes et les organisations qui assurent une activité aéronautique remplissent les conditions établies avant qu'il leur soit permis d'exercer les privilèges d'une licence, d'un certificat, d'un permis, d'un agrément, d'une homologation, d'une autorisation et/ou d'une approbation pour l'activité en question.

3.1.1. Délivrance de certificats des exploitants de services aériens

Afin d'optimiser les ressources et de minimiser les risques, la responsabilité en ce qui concerne la certification des exploitants de services aériens est assurée par la Direction de la Sécurité des Vols (DSV).

3.1.2. Délivrance de certificats des exploitants d'aéroport

La responsabilité en ce qui concerne la certification des exploitants de services aéroportuaires est assurée par la Direction de la Navigation Aérienne et des Aéroports (DNAA).



3.2. Obligations relatives au système de gestion de la sécurité

Les dispositions relatives à la Gestion de la Sécurité ainsi qu'à l'établissement et à la mise en œuvre d'un SGS s'adressent aux services ou organismes concernés suivants :

- organismes de formation agréés conformément au RAS 01, qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services ;
- les exploitants d'avions ou d'hélicoptères autorisés à effectuer du transport commercial international conformément au RAS 06 ;
- les organismes de maintenance agréés conformément au RAS 08 ;
- les prestataires de service de la circulation aérienne (ATS) conformément au RAS 11 ;
- les exploitants d'aérodromes certifiés conformément au RAS 14 volume 1 ;
- Les opérateurs d'assistance en escale agréés conformément à l'annexe 2 du RAS 06 ;
- les exploitants de l'aviation générale internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs conformément au RAS 06.

Les prestataires de services ci-dessus mentionnés se conforment aux dispositions prévues dans le RAS 19. Le RAS 19 et les éléments indicatifs connexes sont révisés périodiquement, en tenant compte des rétroactions de l'industrie, ainsi que de la situation en vigueur et de l'applicabilité des SARP et des éléments d'orientation de l'OACI sur les SGS.

3.2.1 Acceptation du SGS des exploitants et prestataires de services

L'ANACIM a mis en place un processus permettant d'évaluer l'acceptation du SGS d'un prestataire de service ou d'un exploitant, afin de s'assurer que son SGS est en conformité avec le cadre réglementaire. Le processus comprend :

- les guides d'orientation technique ;
- les procédures d'évaluation et/ou d'acceptation réglementaire des SGS des prestataires de services (évaluation et/ou l'acceptation initiale ou évaluation de routine) ; et
- les listes de vérification associées.

3.2.1.1. Acceptation du SGS des compagnies aériennes, des organismes de gestion de maintien de navigabilité et organismes de maintenance

L'acceptation du système de gestion de la sécurité des compagnies aériennes, des organismes de gestion de maintien de navigabilité et des organismes de maintenance dépend d'une part du degré de conformité de l'entité aux règlements applicables (RAS 06, RAS 08, RAS 19) et d'autre part de la performance de son système par rapport aux indicateurs et aux cibles de performance acceptés par l'ANACIM.

3.2.1.2. Acceptation du SGS des organismes de conception et production

[Réservé]

3.2.1.4. Acceptation du SGS des exploitants d'aérodrome

L'acceptation du système de gestion de la sécurité des exploitants d'aérodrome dépend d'une part du degré de conformité de l'entité aux règlements applicables (RAS 14 et RAS 19) et d'autre part de la performance de son système par rapport aux indicateurs et aux cibles de performance acceptés par l'ANACIM.

[Signature]



3.2.1.5. Acceptation du SGS des prestataires de services de la circulation aérienne

L'acceptation du système de gestion de la sécurité des prestataires de services de circulation aérienne dépend d'une part du degré de conformité de l'entité aux règlements applicables (RAS 11 et RAS 19) et d'autre part de la performance de son système par rapport aux indicateurs et aux cibles de performance acceptés par l'ANACIM.

3.2.1.6. Acceptation du SGS des organismes de formations ATO

L'acceptation du système de gestion de la sécurité des organismes de formations (ATO) dépend d'une part du degré de conformité de l'entité aux règlements applicables (RAS 01 et RAS 19) et d'autre part de la performance de son système par rapport aux indicateurs et aux cibles de performance acceptés par l'ANACIM.

3.2.1.7. Acceptation du SGS des opérateurs d'assistance en escale

L'acceptation du système de gestion de la sécurité des opérateurs d'assistance en escale dépend d'une part du degré de conformité de l'entité aux règlements applicables (RAS 06 et RAS 19) et d'autre part de la performance de son système par rapport aux indicateurs et aux cibles de performance acceptés par l'ANACIM.

3.2.2 Accord sur la performance de sécurité des prestataires de services

3.2.2.1. Acceptation initiale des indicateurs de performance de sécurité

Dans le cadre du processus d'acceptation du SGS, les indicateurs de performance de sécurité (SPI) proposés par le prestataire de services et les cibles et alertes connexes sont examinés et convenus avec l'ANACIM.

Les indicateurs de performance de sécurité (SPI) et des cibles (SPT) des prestataires de service doivent être compatibles avec ceux établis par l'ANACIM.

Une procédure de détermination des indicateurs de performance de sécurité (SPI) et des cibles (SPT) est établie par l'ANACIM (Procédure de liaison avec les prestataires de services en vue de l'établissement des indicateurs de performance de sécurité (SPI), des cibles et des niveaux d'alerte réalistes).

Dans le cadre du processus de mise en œuvre de son PNS, l'ANACIM peut accepter un plan de mise en œuvre du SGS d'un prestataire de services en vue de l'acceptation ultérieure de ses SPI et SPT. Dans tous les cas, l'acceptation complète d'un SGS signifie que l'ANACIM est d'accord que les SPI et SPT proposés sont appropriés et pertinents pour les activités aéronautiques du prestataire de services intéressé.

3.2.2.2. Évaluation périodique des SGS des fournisseurs de services.

Les SPI et les cibles et niveaux d'alerte connexes de chaque prestataire de services font l'objet d'examens périodiques. Ces examens organisés de concert avec les prestataires de services, tiennent compte des performances et de l'efficacité de chaque SPI et de ses cibles et alertes connexes. Toute modification requise des SPI, des cibles ou niveaux d'alerte précédemment acceptés, doit être justifiée par des informations de sécurité appropriées et documentées. Les évaluations périodiques des SGS des prestataires de services incluent les mesures suivantes :

- examen des spécifications des SGS et des éléments indicatifs connexes pour en assurer la pertinence et le bien-fondé ;
- examen des procédures d'identification des dangers et de gestion des risques de sécurité des prestataires de services répondant aux exigences réglementaires ;
- examen des performances de sécurité des SGS pour s'assurer que les SPI, les cibles et les alertes restent pertinentes.



Le processus d'examen périodique est mis en œuvre à travers des réunions et des inspections. La périodicité de l'examen est précisée dans les procédures d'évaluation régulière du SGS des prestataires de services et la politique générale de surveillance de l'ANACIM. Il est aussi précisé dans la procédure de liaison précitée ci-dessus.

3.3. Enquêtes sur les accidents et les incidents

Le Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la Sécurité de l'Aviation civile (BEA), entité administrative autonome rattachée au Ministère en charge de l'aviation civile, créé par la loi n° 2015-010 du 04 mai 2015 portant Code de l'Aviation civile est chargé de mener les enquêtes sur les accidents et incidents au sens du RAS 13. Les règles d'organisation et de fonctionnement du Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la Sécurité de l'Aviation civile sont fixées par le décret n° 2015-1240 du 05 septembre 2015.

Les rapports d'enquête sur les accidents ou incidents sont publiés conformément aux exigences du RAS 13. Toutefois, certains incidents font l'objet d'une enquête par l'ANACIM dans le cadre de ses missions de supervision de la sécurité.

3.4. Identification des dangers et évaluation des risques de sécurité

L'ANACIM surveille la façon dont les exploitants et prestataires de services identifient les dangers opérationnels et gèrent les risques de sécurité qui en découlent. Les exigences et les règlements d'exploitation spécifiques sont produits par l'ANACIM et examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils sont en permanence adaptés à l'exploitation. L'ANACIM s'assure donc que les exigences applicables à la gestion de la sécurité par les exploitants et prestataires de services sont respectées et que ces derniers, au minimum :

- identifient les risques en matière de sécurité ;
- s'assurent de la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien d'un niveau de performance de sécurité acceptable ;
- s'assurent de la surveillance permanente et de l'évaluation régulière du niveau de sécurité existant ;
- veillent à l'amélioration continue du niveau d'ensemble de la sécurité ;
- définissent clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation de l'exploitant, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.

Le Sénégal établit et tient à jour le processus ci-dessus décrit pour déterminer les dangers à partir des données de sécurité collectées. De même, il est élaboré et tenu à jour un processus permettant d'évaluer les risques de sécurité liés aux dangers identifiés.

Note : Les systèmes de sécurité aérienne dépendent de reports précis et informatifs sur les incidents et les événements de sécurité. Le fait d'avoir les remontées de ce qui se passe dans le système permet d'identifier les tendances, de résoudre les problèmes récurrents, de mesurer les risques au sein du système et de réagir de manière appropriée par rapport à ces risques.

3.4.1. Notification d'évènements de sécurité

Conformément aux dispositions pertinentes du RAS 19, l'ANACIM a mis en place un système de compte rendu obligatoire et volontaire par décision n° 001839/ANACIM/DG du 15 juillet 2016 portant validation de la procédure de notification des événements de sécurité. L'objectif de cette procédure est d'améliorer la sécurité aérienne en garantissant que les informations pertinentes concernant l'aviation civile en matière de sécurité sont notifiées.



Cette procédure établit des règles relatives à la notification d'événements qui mettent en danger ou qui, s'ils ne sont pas corrigés ou traités, mettraient en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, le matériel ou une installation ayant une incidence sur l'exploitation de l'aéronef, et à la notification d'autres informations relatives à la sécurité pertinentes dans ce contexte. Elle s'applique aux événements et aux autres informations relatives à la sécurité impliquant des aéronefs civils.

La procédure de notification des événements de sécurité est vulgarisée auprès des prestataires de services par la note **Circulaire n°002117/ANACIM/DG du 09 Août 2016**. Les usagers aériens renseignent les formulaires annexés à ladite procédure selon la catégorie de l'évènement et les transmettent dans les meilleurs délais. Il en est de même des comptes rendus volontaires.

La note Circulaire n°002154/ANACIM/DG du 12 août 2016 portant Alerte instantanée de notification d'incidents survenant sur les plateformes aéroportuaires, comme mesures additionnelles institue une permanence opérationnelle 24h/24 au niveau de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM).

Les exploitants reportent immédiatement à l'ANACIM tout évènement qui surviendrait sur l'ensemble des aéroports du Sénégal. Des comptes rendus sommaires desdits évènements sont transmis par la suite à l'ANACIM.

En prolongement de la Note Circulaire ci-dessus précitée, **la Décision N°00453/ANACIM/DG du 15 février 2019**, portant approbation de la procédure de traitement des événements de sécurité (incidents) définit le mécanisme de traitement des événements de sécurité (incidents) notifiés à l'Autorité de l'Aviation Civile, dans le cadre de sa mission de supervision de la sécurité de l'Aviation civile.

La Note Circulaire N°0536/MTTA/DTA/jrs du 10 Juillet 2019 portant notification d'incidents d'aviation civile, rappelle à tout propriétaire, exploitant ou pilote d'aéronef, tout prestataire de services de la navigation aérienne, d'aérodrome ou d'assistance au sol d'informer obligatoirement le BEA de tout accident, de tout incident d'aviation civile sans délais et par tout moyen approprié conformément à **l'article 2 de l'arrêté N°11669 du 9 août 2016** qui fixe la liste des incidents d'aviation civile devant être portés à la connaissance du Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA).

3.4.2. Culture de sécurité

Le Sénégal encourage le développement d'une culture de sécurité au niveau de l'industrie, dans laquelle le personnel opérationnel et tous les intervenants sont prêts à communiquer les incidents qui se produisent et les erreurs qu'ils commettent. Conformément à l'approche de la « culture juste », les personnes qui signalent des incidents et des erreurs ne sont normalement pas poursuivies ou punies, sauf dans les cas de négligence grave, faute volontaire ou un acte criminel.

3.5. Gestion des risques de sécurité

L'ANACIM élabore et documente une stratégie ayant pour but d'atténuer les risques de sécurité, par le biais de :

- l'intervention directe auprès d'un prestataire de services ;
- la mise en œuvre de politiques ou de réglementations supplémentaires ;
- la publication de consignes d'exploitation ;
- l'influence au moyen d'activités de promotion.

Un diagramme « nœud Papillon » (Bow-Tie) utilisé comme méthode d'analyse des risques est présenté à l'annexe 5.



3.5.1. Groupe de Gestion du Risque de Sécurité de l'ANACIM (GGRS)

Durant la phase opérationnelle du PNS, le Groupe de Gestion des Risques de Sécurité (GGRS) et le Comité de Sécurité Aérienne sont fortement impliqués dans le suivi de la performance globale du système.

Dans le cadre de l'exploitation courante, les risques de sécurité sont gérés au niveau des prestataires de services de façon à les rendre acceptables ou tolérables. Des mesures d'atténuation et de suivi/évaluation sont nécessaires la plupart du temps pour une amélioration continue de la sécurité.

Le rôle du GGRS est de rechercher et d'examiner les informations susceptibles d'affecter la sécurité et d'identifier les préoccupations et risques de sécurité qui sont de haute importance et de proposer au Directeur général de l'ANACIM un plan d'actions apte à les contrôler et à les atténuer.

En particulier les tâches du GGRS comprennent :

- l'identification des risques ;
- l'évaluation des risques identifiés ;
- l'évaluation des méthodes et mesures d'atténuation ;
- l'examen des bulletins et rapports relatifs aux indicateurs de performances ;
- la coordination des tâches et le partage d'informations ;
- la préparation des réunions du Comité de Sécurité Aérienne (CSA) ;
- la préparation des consultations avec les prestataires de services avec la définition d'un calendrier précis;
- la formulation de propositions d'amélioration du Programme National de Sécurité;
- l'examen périodique (tous les semestres) des exigences, règlements d'exploitation spécifiques et politiques de mise en œuvre des politiques du SGS pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence aux prestataires de services ;
- l'examen périodique (tous les ans) de la performance de sécurité du SGS convenue individuellement avec les prestataires de services pour s'assurer qu'elle demeure pertinente et qu'elle convienne en permanence aux prestataires de services.

Composition :

Le GGRS est composé des directions et services de l'ANACIM qui concourent à la sécurité ainsi que le Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA).

Il comprend : la cellule Qualité et Gestion de la Sécurité (CQGS), la Direction de la Navigation Aérienne et des Aéroports (DNAA), la Direction du Transport Aérien, la Direction de la Sécurité des Vols (DSV), la Direction de la sûreté et de la facilitation (DSF) et la Direction de l'Exploitation de la Météorologie (DEM).

3.5.2. Comité de Sécurité Aérienne (CSA)

Créé par Décision n° 01297/ANACS/DG/DCS du 13 novembre 2009, le CSA est placé sous la présidence du Directeur général de l'ANACIM. Outre les services de l'ANACIM, il comprend les prestataires de services, les associations professionnelles de l'aéronautique civile, l'Armée de l'Air et peut s'adjoindre de toute compétence nécessaire, en particulier, toute organisation d'aviation citée à la section 1.2. Le CSA se réunit au moins trois fois par année.

Le CSA est chargé de :

- contribuer au système de collecte des données liées à la sécurité ;
- analyser et échanger sur des préoccupations en matière de sécurité ;
- promouvoir un système de compte rendu volontaire et non punitif sur les incidents et les faits, événements ou circonstances pouvant affecter la sécurité ;
- contribuer au développement des SGS au niveau des prestataires de services.



3.5.3. Processus de Gestion du Risque de Sécurité

Le GGRS se réunit au moins deux fois par an et toutes les fois que cela s'avère nécessaire. Un président de séance et un rapporteur sont désignés à chaque session. Un compte rendu y afférant avec des recommandations est adressé au Directeur général avec ampliation au BEA.

Dans le cadre de la préparation des réunions du GGRS, chaque direction est chargée de préparer les dossiers qu'elle gère habituellement ou qui entrent dans le domaine de ses prérogatives et d'en présenter les aspects qui peuvent avoir un impact sur la sécurité en général ou sur le PNS en particulier.

3.5.4. Résolution des problèmes de sécurité

La résolution des problèmes de sécurité s'appuie sur la mise en œuvre de processus et de procédures visant à remédier aux carences ayant des incidences sur la sécurité de l'aviation (pouvant être inhérentes au système) détectées par l'autorité de réglementation ou d'autres organismes appropriés.

Les dispositions énoncées dans le présent paragraphe participent à l'accomplissement de l'élément critique EC-8 sur la résolution des problèmes de sécurité et sont ainsi énumérés :

- l'élaboration de stratégies d'application efficaces pour assurer le respect des normes de sécurité aérienne ;
- l'établissement de processus d'exécution pour assurer le respect des exigences de sécurité aérienne ;
- l'application des procédures d'exécution, conformément au décret n° 2015-1968 du 21 Décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile en son article 29 sur la résolution des problèmes de sécurité;
- la description d'un processus documenté à travers la mise en œuvre de la procédure d'audit et de gestion des non-conformités pour prendre les mesures correctives appropriées, y compris des mesures d'exécution, pour résoudre les problèmes de sécurité constatés ;
- la résolution rapide des problèmes de sécurité constatés en utilisant un système de suivi et d'enregistrement des progrès réalisés, y compris des mesures prises par les personnes et les organisations qui assurent une activité aéronautique pour résoudre les problèmes en question ;
- l'utilisation d'un SGS, qui comprend des mesures correctrices, correctives et préventives telles que par l'intermédiaire d'un système de déclaration interne pour faire face aux lacunes en matière de sécurité ;
- la mise en place d'actions d'atténuation et de suivi/évaluation nécessaires par les prestataires de services.



Chapitre 4. Assurance de la sécurité par l'Etat

L'assurance de sécurité par l'ANACIM est accomplie par des activités de supervision et de surveillance des prestataires de services, ainsi que par l'examen en interne au niveau de l'Autorité de l'Aviation civile de ses processus réglementaires et administratifs. Le rôle important de la collecte des données de sécurité, de leur analyse et de leur diffusion est également couvert. Les programmes de surveillance de l'ANACIM doivent être fondés sur les données, afin de concentrer et de prioriser les ressources en fonction des domaines présentant les risques correspondant aux problèmes de sécurité les plus graves. Deux éléments sont essentiels pour garantir globalement la sécurité :

- les obligations de surveillance ; et
- les performances de sécurité.

4.1. Obligations de surveillance

L'ANACIM a mis en place des processus de surveillance documentés, en définissant et planifiant de manière continue des inspections, des audits, des enquêtes, des sondages et des activités de suivi, afin de s'assurer de façon proactive que les titulaires de licences, certificats, permis, autorisations et/ou approbations d'aviation remplissent en permanence les conditions établies. Les obligations de surveillance englobent aussi la surveillance du personnel chargé par l'Etat d'assurer des fonctions de supervision de la sécurité en son nom.

La surveillance des prestataires de services ne se limite pas à un contrôle de leur existence conformément aux obligations réglementaires. La surveillance porte également sur leur fonctionnement effectif (notification des incidents, analyse des événements et des risques, adoption de mesures d'atténuation des risques, indicateurs de suivi, etc.).

4.1.1. Surveillance et supervision fondées sur les risques

L'ANACIM a établi des procédures pour prioriser les inspections, audits et sondages en fonction des domaines où la sécurité soulève une plus grande préoccupation ou représente un plus grand besoin, en utilisant les résultats de l'analyse des données sur les dangers, leurs conséquences en exploitation et l'évaluation des risques de sécurité. Les données ou renseignements tirés des sites de l'OACI et des agences régionales de supervision de la sécurité sont aussi utilisés dans le cadre de la planification et de la préparation des inspections.

La démarche entreprise par l'ANACIM pour le développement du PNS répond au principe de donner la priorité aux domaines où le risque et les niveaux de sécurité sont au-delà des limites acceptables. Une telle démarche de priorisation fondée sur les risques facilitera la répartition des ressources aux domaines présentant les plus grands risques, problèmes ou besoins. Les données à utiliser pour une telle modulation de la surveillance incluent des indicateurs de performance liés à des secteurs d'activités aéronautiques particuliers, ainsi que les résultats tirés de rapports de surveillance ou d'audits antérieurs de divers prestataires de services.

4.1.2. Profil de risque de sécurité

L'ANACIM a mis en place un mécanisme visant à déterminer les profils de risque de sécurité organisationnelle pour chaque secteur de l'aviation afin d'appuyer le processus de modification de la portée et de la fréquence des activités de surveillance.



4.2. Performance de sécurité

L'ANACIM a fixé les niveaux acceptables de performance de sécurité à atteindre au moyen du PNS. Le document sur le niveau acceptable de performance de sécurité (ALoSP) figure à l'annexe 4 du PNS et sera développé ultérieurement.

4.2.1. Indicateurs de performance de Sécurité

L'ANACIM convient avec les différents prestataires de services de la performance de sécurité de leurs SGS respectifs. La performance de sécurité convenue avec chaque prestataire de services est examinée périodiquement pour s'assurer qu'elle demeure pertinente et qu'elle convienne en permanence au prestataire.

A cet effet, sur la base des données et renseignements liés à la sécurité recueillis sur chaque prestataire de services, l'Autorité examine, accepte ou non les indicateurs proposés par les prestataires de services, dans le cadre du processus d'acceptation du SGS.

L'ANACIM s'assure que les indicateurs de performance de sécurité proposés sont appropriés et correspondent bien aux activités du prestataire de services concerné. Certains des indicateurs de performances de sécurité et des cibles des prestataires de services peuvent être liés à ceux de l'Etat pour la mesure et le suivi de l'ALoSP.

L'ANACIM a adopté une procédure de liaison pour permettre aux prestataires de services d'établir des indicateurs de performance de sécurité (SPI), des cibles (SPT) et des niveaux d'alerte réalistes.

L'ANACIM examine périodiquement les indicateurs et les cibles de chaque prestataire de services. Cet examen prend en considération la performance et l'efficacité de chaque indicateur et cible. Il peut révéler la nécessité d'apporter des ajustements pour soutenir l'amélioration continue de la sécurité.

Dans ce processus, l'ANACIM tient compte de la complexité opérationnelle du prestataire de services ainsi que des ressources mises en œuvre. Le prestataire de services établit un plan d'actions pour atteindre les cibles de performance. Ce plan est soumis à l'ANACIM, pour acceptation.

Les indicateurs de performance de sécurité (SPI), ainsi que les cibles et les niveaux d'alerte réalistes sont examinés en vue d'adoption en étroite collaboration avec les différents prestataires de services après leur établissement par ces derniers, en utilisant la procédure de liaison élaborée à cet effet.

Il est aussi possible pour l'ANACIM d'accepter un plan de mise en œuvre du SGS d'un prestataire de services en vue de l'approbation ultérieure de ses SPI. Dans tous les cas, l'acceptation complète d'un SGS signifie que l'Autorité de l'Aviation civile (ANACIM) convient que les SPI et les cibles proposés sont appropriés et pertinents pour les activités aéronautiques du prestataire de services intéressé.

Examen périodique des indicateurs de performance de sécurité

Un examen périodique est effectué une fois que les SPI du Sénégal sont établis. En effet, un examen périodique des problèmes et processus de l'ANACIM relatifs à la sécurité opérationnelle soutient l'actualisation et l'affinement des objectifs de sécurité de l'Etat et, en conséquence, des SPI et des SPT.

4.2.2. Niveau acceptable de performance de sécurité (ALoSP)

L'ANACIM établit le niveau acceptable de performance de sécurité (ALoSP) à atteindre dans le cadre de son PNS. Pour ce faire l'Agence s'appuie sur :

- a) la mise en œuvre et la tenue à jour du PNS ;
- b) la mise en œuvre et la tenue à jour des indicateurs de performance de sécurité et des cibles en montrant que la sécurité est gérée avec efficacité.

L'ALoSP exprime les niveaux de sécurité que l'ANACIM attend de son système aéronautique, y compris les cibles que chaque prestataire de services doit atteindre et maintenir en matière de sécurité, ainsi



que les mesures visant à déterminer l'efficacité de ses propres activités et fonctions qui ont une incidence sur la sécurité.

En établissant l'ALoSP, l'ANACIM entend faire ressortir les aspects qu'il considère comme importants et qui sont convenus avec les parties prenantes de l'aviation civile à l'échelon national. L'ALoSP n'est pas établi isolément. Au contraire, il est défini en tenant compte d'orientations stratégiques de niveau supérieur (du GASP, des plans régionaux, etc.) et des objectifs de sécurité établis dans le PNS.

Les SPI doivent refléter l'environnement d'exploitation spécifique et servir à mettre en lumière les circonstances qui peuvent être utilisées pour identifier comment les risques de sécurité sont maîtrisés. La stratégie de suivi et de mesure appliquée par l'ANACIM inclut un ensemble de SPI qui couvre tous les domaines du système aéronautique national. Elle reflète à la fois les résultats (p. ex. accidents, incidents, violations de la réglementation) et les fonctions et activités (opérations pour lesquelles les mesures d'atténuation des risques en place ont fonctionné comme prévu). Cette combinaison permet d'évaluer la performance de sécurité sur la base non seulement de ce qui ne fonctionne pas (à savoir les résultats) mais aussi de ce qui fonctionne (à savoir les activités pour lesquelles les mesures d'atténuation des risques de sécurité ont produit les effets escomptés). Dans la pratique, cette approche prend en compte les SPI qui reflètent deux types distincts de risques de sécurité :

- a) les risques liés à la sécurité opérationnelle ;
- b) les risques de sécurité liés à la mise en œuvre des processus.

Le niveau acceptable de performance de sécurité (ALoSP) est établi sur la base des indicateurs de performance de sécurité (SPI) et des cibles de performance de sécurité (SPT) conformément au Doc sur la Gestion de la Sécurité de l'OACI (Doc 9859). Voir figure ci-dessous.

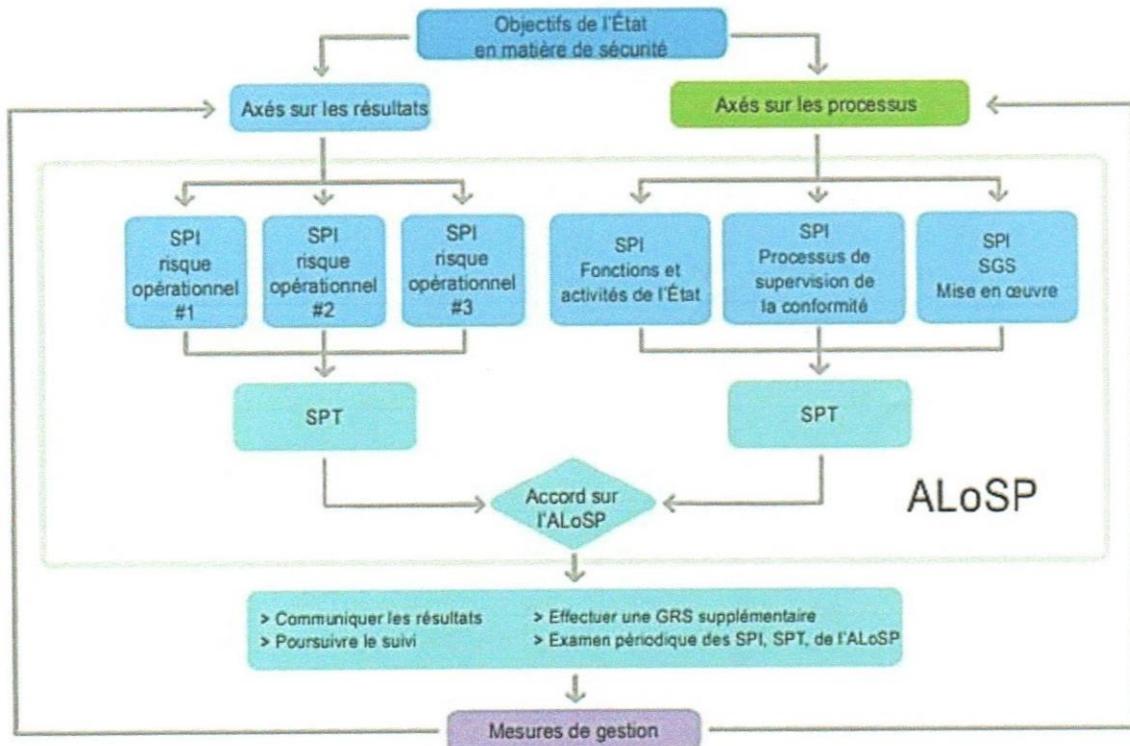


Figure 3. Niveau acceptable de performance de sécurité (ALoSP)

Handwritten initials/signature



Examen périodique de l'ALoSP

L'ANACIM responsable de l'accord d'origine sur l'ALoSP détermine en accord avec les prestataires si l'ALoSP reste approprié. L'examen périodique de l'ALoSP vise à :

- a) identifier les problèmes de sécurité critiques au sein des secteurs de l'aviation civile, en assurant l'inclusion de SPI qui permettent une gestion de la performance de sécurité dans ces domaines ;
- b) identifier des SPT qui définissent le niveau de performance de sécurité à maintenir ou l'amélioration souhaitée à atteindre pour le SPI pertinent de chaque secteur, en vue de renforcer la gestion de la performance de sécurité dans l'ensemble du système aéronautique ;
- c) identifier les facteurs déclencheurs (le cas échéant) lorsqu'un SPI atteint un point qui requiert la prise de mesures ;
- d) revoir les SPI pour déterminer si des modifications ou des ajouts aux SPI, SPT et facteurs déclencheurs (le cas échéant) existants sont nécessaires pour atteindre l'ALoSP convenu.

L'examen périodique des principaux risques au sein du système d'aviation offre une meilleure compréhension de la nature de chaque problème de sécurité opérationnelle avec le degré de précision maximal que renferment les données.

Atteindre l'ALoSP

La performance de sécurité au sein du système d'aviation telle qu'indiquée par les SPI et les SPT permet de montrer que l'ALoSP est atteint. Si aucune des SPT n'a été atteinte, une évaluation est nécessaire pour mieux comprendre pourquoi et pour déterminer quelles actions devraient être prises. Il se peut que :

- a) les cibles n'aient pas été atteignables ou réalistes ;
- b) les actions entreprises pour atteindre la cible n'aient pas été appropriées ou se soient écartées de leur intention d'origine (dérive pratique) ;
- c) des modifications d'autres priorités des risques de sécurité aient redirigé des ressources vers d'autres fins que la réalisation d'une cible particulière ;
- d) des risques émergents soient apparus qui n'avaient pas été envisagés quand les cibles ont été fixées.

Lorsque des cibles n'ont pas été atteintes, l'ANACIM réalise des analyses susceptibles d'identifier certains facteurs de risque qui n'ont pas été traités ou certaines mesures d'atténuation des risques qui se sont avérées inefficaces.

4.3. Revue interne du PNS : garantie de la qualité des processus

4.3.1. Boucles d'amélioration continue de la sécurité (ACS) : principe du processus ACS

Une boucle d'Amélioration Continue de la Sécurité (ACS) est un modèle représentatif du cycle de vie des processus mis en place pour la gestion de la sécurité largement répandue dans les organisations.

La boucle d'Amélioration Continue de la Sécurité est le mécanisme choisi par l'ANACIM pour garantir un processus de surveillance et d'amélioration contrôlée de la sécurité. L'ACS est l'élément clé de l'assurance de la sécurité. Les activités du processus ACS comprennent :

- l'identification des dangers et l'évaluation des risques spécifiques à un domaine d'activité intégrant,



sans s'y limiter, les composantes pertinentes de la cartographie des risques ;

- l'évaluation des mesures correctrices ;
- Le suivi de la mise en œuvre et surtout de l'efficacité de mesures précédentes.

En termes de responsabilités, la gestion de chacun des processus ACS associé à une entité est à la charge des inspecteurs du domaine d'activité en relation avec le point focal, sous la coordination de la personne en charge du PNS.

Chaque processus ACS, schématisé par la figure ci-dessous, est alimenté par les informations provenant du système de recueil et d'analyse des données de sécurité. Il prend également en compte les éléments suivants :

- Le plan d'action stratégique ;
- La cartographie des risques ;
- Les suggestions des opérateurs et prestataires de services.

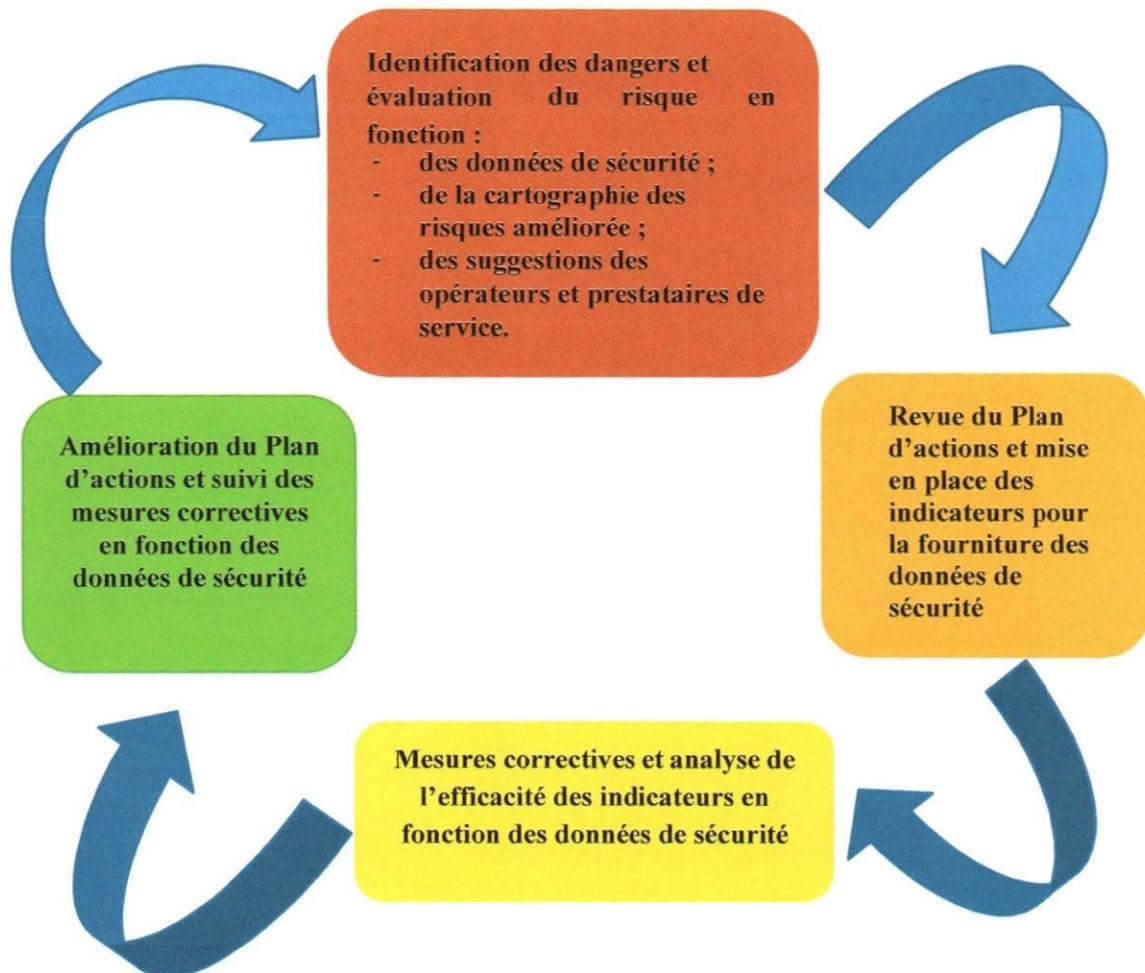


Figure 4. Boucle d'Amélioration Continue de la Sécurité

Handwritten signature or initials



4.3.2. Gestion des processus ACS

La personne en charge du PNS coordonne les processus ACS de l'ensemble des domaines « métiers ». La mise en œuvre et l'exploitation des processus sont réalisées par :

- les points focaux PNS ;
- les Inspecteurs des différents domaines (OPS, ANS, AGA, AIR, PEL, etc.) pendant leur tâche de surveillance ;
- les Enquêteurs d'accidents/incidents d'aviation pendant leurs activités.

Les activités liées aux processus ACS sont formalisées. La documentation relative aux processus ACS comprend au minimum, dans chaque domaine d'activité:

- Une cartographie des dangers et des risques ;
- Un tableau de suivi des indicateurs ;
- La liste des mesures correctives en cours et les documents formalisant le suivi de leur évolution.

Les inspecteurs proposent au point focal des mises à jour de la documentation à chaque fois que de besoin. Ces propositions et les retours de la personne en charge du PNS sont formalisés dans un document.

4.3.2.1. Pilotage du PNS et relation avec les processus ACS

Les Revues de Sécurité du PNS pilotent l'amélioration continue de la sécurité au niveau national grâce à deux éléments principaux :

- La coordination et l'exploitation des résultats des processus ACS dans chaque domaine ;
- La prise en compte des évolutions réglementaires (OACI, UEMOA) relatives à la gestion de la sécurité.

Les résultats des processus ACS sont présentés pendant la Revue de Sécurité et permettent de mesurer la performance de la sécurité au niveau national et de mettre à jour : le manuel PNS, le plan d'action stratégique ainsi que la cartographie des risques.

L'ensemble des résultats des processus ACS permet de définir et hiérarchiser les actions à mettre en œuvre au niveau national.

Les résultats issus de la revue de sécurité sont présentés par le coordonnateur de la cellule Qualité et Gestion de la Sécurité (personne en charge du PNS) durant le Comité national de sécurité de l'aviation civile afin que les nouveaux arrêtés, directives ou décisions soient intégrés et discutés à un haut niveau et que le PNS soit conforme aux exigences.

Le comité de revue décrit à la sous-section 2.2.2.2 analyse, discute et intègre les suggestions recueillies auprès des opérateurs et prestataires. Comme indiqué précédemment, ces éléments sont également des facteurs pris en compte pour alimenter les boucles ACS et pour piloter l'évolution du PNS. Inversement, les bonnes pratiques et retours d'expérience identifiés seront communiqués aux opérateurs et prestataires de services.



Chapitre 5. Promotion de la sécurité par l'Etat

L'ANACIM mène des activités de promotion de la sécurité et entretient une communication ciblée et pertinente sur la sécurité pour favoriser le développement d'une culture positive non seulement au sein de son organisation, mais aussi avec les acteurs du PNS, les opérateurs et prestataires de services. Chaque année, l'ANACIM publie par exemple un rapport sur la sécurité aérienne contenant une analyse du niveau de performance de la sécurité de l'année écoulée. Cette culture positive de la sécurité favorise la réalisation d'un programme national de sécurité efficace et efficient.

La promotion de la sécurité regroupe plusieurs activités, complémentaires à celles citées aux sections précédentes. Entrent notamment dans cette catégorie :

- les échanges d'informations relatives à l'identification des dangers, à la cartographie des risques des opérateurs et prestataires de services, aux indicateurs de performance, dans le cadre des SGS ;
- les échanges d'informations relatives au retour d'expérience (incidents spécifiques, dossier d'analyse d'incidents, dossiers d'enquête accidents pertinents...) ;
- toute information ou démonstration visant à faire comprendre aux opérateurs et prestataires de services l'impact positif sur la sécurité des actions promues par l'ANACIM (Par exemple, pour un nouveau règlement, l'objectif est de faire approprier ce règlement plutôt que de le faire subir en tant que contrainte externe supplémentaire) ;
- l'organisation de réunions, symposiums ou colloques sur les thèmes particuliers : incursions sur piste, sorties de piste, maintenance des aéronefs, processus de délivrance d'un permis d'exploitation aérienne, etc. ;
- les publications régulières sur les résultats des actions du PNS, montrant les bénéfices et les avancées des efforts déployés par tous les acteurs du PNS : bulletins de sécurité, rapports d'enquête, rapport annuel sur la sécurité, etc. ;
- les actions de formation interne et externe: participation aux séminaires de sensibilisation, formations OACI, colloques et symposiums, etc.... Le personnel impliqué dans la mise en œuvre du PNS suit une formation sur le PNS (voir annexe 3 au présent document).

Les activités de Promotion de la Sécurité constituent la quatrième composante du PNS. Elle n'est pas indépendante des trois autres composantes du PNS et fonctionne de façon coordonnée au sein de la boucle d'amélioration continue de la sécurité.

5.1. Communication interne et diffusion des informations sur la sécurité

L'ANACIM assure une formation, renforce la sensibilisation et encourage la communication des renseignements en matière de sécurité pour appuyer, au sein des organisations d'aviation, le développement d'une culture d'organisation favorisant l'efficacité et l'efficience du PNS. La personne en charge du PNS est responsable de la communication interne et de la diffusion des informations de sécurité portant sur:

- a) la documentation du PNS, politiques et procédures ;
- b) les SPI ;
- c) les informations sur la performance de sécurité du secteur ;
- d) les profils de risques liés à la sécurité organisationnelle du secteur ;
- e) la communication de la responsabilité en matière de sécurité du système ;
- f) les leçons tirées des accidents et incidents ;
- g) les concepts et meilleures pratiques de Gestion de la Sécurité.



Des méthodes suivantes pour la communication et la diffusion des informations relatives à la sécurité ont été établies :

- lettres confidentielles;
- courrier électronique.
- site Web;
- consignes de sécurité;
- avis de sécurité;
- bulletins de sécurité;
- circulaires ;
- formations, séminaires, ateliers, réunions, etc..;
- système ECCAIRS

5.2. Communication externe et diffusion des informations sur la sécurité.

L'ANACIM mène des activités d'information, renforce la sensibilisation sur les risques de sécurité et encourage la communication des renseignements en matière de sécurité pour appuyer, chez les prestataires de services, la réalisation d'une culture d'organisation favorisant l'efficacité et l'efficience du SGS.

A cet effet, l'ANACIM appuie la mise en œuvre du SGS en exécutant des séminaires / ateliers pour l'industrie pour promouvoir le développement du SGS, la culture de sécurité active à tous les niveaux et dans tous les domaines fonctionnels de l'industrie de l'aviation. Outre les informations prévues à la section 5.1, les informations à communiquer et à diffuser sont les suivantes :

- a) des éléments indicatifs pour la mise en œuvre des SGS ;
- b) l'importance du compte rendu ;
- c) l'identification des formations liées à la sécurité, disponibles pour la communauté aéronautique ;
- d) la promotion des échanges d'informations de sécurité :
 - avec et entre les prestataires de services ;
 - entre les Etats.

L'ANACIM a établi les méthodes suivantes pour la communication et la diffusion de l'information pertinente relative à la sécurité aérienne nationale et internationale :

- lettres confidentielles;
- courrier électronique.
- site Web;
- consignes de sécurité;
- avis de sécurité;
- bulletins de sécurité;
- circulaires ;
- formations, séminaires, ateliers, réunions, etc..;
- système ECCAIRS

Dans le cadre de la promotion de la sécurité, l'ANACIM a établi un réseau pour le partage ou l'échange des informations de sécurité et retours d'expérience au sein de la communauté aéronautique. Le réseau d'échange et de partage des informations de sécurité est encadré par :

- une charte d'utilisation des informations de sécurité partagées ;
- une convention de partage des informations de sécurité ; et
- une adhésion à la charte d'utilisation des informations de sécurité partagées.



Chapitre 6. Plan de mise en œuvre du PNS

6.1. Equipe de mise en œuvre du PNS

Conformément à l'article 13 de la loi n° 2015-010 du 4 mai 2015 portant code de l'Aviation Civile, l'Autorité de l'Aviation civile est chargée d'élaborer et d'approuver le Programme national de Sécurité (PNS). Une équipe de mise en œuvre du PNS a été créée par décision n° 1847/ANACIM/DG/CQS du 15 juillet 2021, portant désignation de ses membres et fixant ses attributions. Les autres fonctions/activités de ladite équipe incluent, sans s'y limiter :

- 1) la coordination du processus d'analyse des carences ;
- 2) l'établissement du plan de mise en œuvre du PNS à travers un schéma directeur ;
- 3) l'établissement de mécanismes de formation au PNS ;
- 4) la surveillance et le compte rendu des progrès de la mise en œuvre du PNS en soumettant des rapports réguliers de mise à jour, en assurant la coordination avec l'administrateur responsable du PNS et en faisant respecter le calendrier pour les activités des différentes phases.

Pour assurer l'exécution effective du plan de mise en œuvre, l'administrateur responsable du PNS veille à ce que l'équipe d'élaboration de mise en œuvre du PNS dispose de l'autorité et du soutien nécessaire à la gestion.

6.2. Analyse des carences du PNS

Dans le but d'établir un plan de mise en œuvre du PNS, une analyse des carences des structures et des procédures existantes est effectuée par l'équipe d'élaboration et de mise en œuvre. Cela a permis de déterminer l'existence et la maturité des éléments du PNS. Après cette analyse, les composants/éléments/ procédures identifiés comme manquants ou insuffisants, ainsi que les éléments déjà en place, ont constitué la base du plan de mise en œuvre du PNS.

6.3. Plan de mise en œuvre du PNS

Le plan de mise en œuvre du PNS sert de guide pour l'établissement et l'intégration du PNS dans les activités de gestion de la sécurité.

Ce plan :

- 1) établit clairement les activités (éléments/procédures) qui seront entreprises ou achevées selon leurs phases ou dates limites imposées. Ces activités découlent des résultats de l'analyse des carences ;
- 2) détermine un calendrier réaliste, incluant les jalons, pour l'exécution de chaque activité

Le plan de mise en œuvre PNS peut faire l'objet d'une remise à jour en fonction de l'évolution des activités de la mise en œuvre du PNS.



Ce plan nécessite une coordination entre toutes les entités intervenant dans le secteur. Il est articulé autour de trois phases dont les grandes lignes sont :

➤ **Phase I : PNS initial - Conception et rédaction :**

- politique de sécurité y compris sa publication ;
- équipe de mise en œuvre du PNS ;
- assignation des responsabilités ;
- coordination avec les autres entités ;
- budget pour les processus du PNS approuvé ;
- documentation du PNS entamée ;
- formation.

➤ **Phase II : PNS initial - Collecte et Evaluation :**

- sélection des indicateurs de sécurité (ALoS initial) ;
- systèmes confidentiels de compte-rendu ;
- établissement d'une base de données nationale sur les dangers et les risques ;
- acceptation du SGS des prestataires de services ;
- inspections, audits et sondages ;
documentation du PNS (établissement de la bibliothèque nationale de sécurité) ;
- formation.

➤ **Phase III : PNS avancé - Collecte et Evaluation :**

- capacité de collecte et analyse des données de sécurité au plan national ;
- accord sur les indicateurs de performance de sécurité ;
- ALoSP intégrant la mesure de la sécurité et la mesure de la performance de sécurité ;
- documentation du PNS ;
- formation.

L'analyse des écarts est effectuée sur la base de la liste de vérifications conçue à cet effet. Le plan de mise en œuvre est détaillé et inclut un tableau des événements et des résultats assorti d'un calendrier.



Annexe 1. Responsabilités et imputabilités de gestion de la sécurité des organismes nationaux du PNS

Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM) :

Voir section 1.1.

Bureau d'enquêtes et d'analyse pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) :

Voir section 1.1.

Autorité de régulation des télécommunications et des postes (ARTP) :

- participe à la supervision et à l'inspection des équipements dans le domaine des communications électroniques, de navigation et de surveillances nécessaires à la sécurité des vols sur le territoire sénégalais ;
- garantit la protection du spectre de radiofréquences aéronautiques ;
- met à la disposition de l'aviation civile, les comptes rendus sur la notification des incidents relatifs aux interférences de fréquences aéronautiques, le traitement de ces notifications.

Direction des travaux géographiques et de la cartographie (DTCG) :

- participe à l'élaboration des règlements sur les cartes aéronautiques et la supervision en matière de cartographie ;
- met à la disposition de l'aviation civile les données à jour sur les obstacles qui font saillie au-dessus de l'une quelconque des surfaces de limitation d'obstacles sur toute l'étendue du territoire.

Centre de coordination et de sauvetage (CCS) :

- conduit les opérations de recherche des aéronefs en détresse sur le territoire sénégalais et dans les zones confiées ;
- coordonne les activités de sauvetage des occupants des aéronefs en détresse ;
- met à la disposition de l'aviation civile, les comptes rendus sur la notification des incidents relatifs aux aéronefs en détresse.

Ministère des forces armées :

- veille, sous l'autorité du Chef de l'Etat, à l'organisation, au fonctionnement, à l'équipement et à l'approvisionnement des Forces Armées dont le Président de la République est le Chef suprême ;
- prépare et applique la politique définie par le Chef de l'Etat en matière de défense du territoire national et de respect des engagements internationaux signés par le Sénégal ;
- assure que les Forces Armées disposent d'un niveau opérationnel leur permettant de répondre aux décisions prises par le Chef de l'Etat.

Ministre de l'intérieur :

- assure l'administration territoriale et veille à son bon fonctionnement ;
- assure de la sécurité intérieure sur l'ensemble du territoire de la République ;



- assure la sécurité civile et la lutte contre les incendies et les calamités naturelles.

Ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène publique :

- assure la planification urbaine sous réserve des compétences dévolues aux collectivités territoriales. Il veille à l'aménagement des villes et des agglomérations, notamment, par une action concertée avec le Ministère en charge des collectivités territoriales de l'Aménagement du Territoire en matière d'espaces verts et de loisirs ;
- participe, en liaison avec le Ministre chargé de la Culture, à la protection et à la mise en valeur du patrimoine architectural urbain ;
- élabore les règles relatives à la planification urbaine, à l'occupation du sol, à l'urbanisme opérationnel, et veille à leur application ;
- participe à l'élaboration de la législation de l'expropriation et en suit l'application ;
- participe à l'élaboration de la législation fiscale et financière foncière en matière d'urbanisme et d'aménagement et en suit l'application ;
- assure, pour le compte de l'Etat, la construction des édifices et bâtiments publics de tous les ministères, sous réserve des attributions dévolues à d'autres ministères ;
- assure le contrôle des sociétés nationales et des sociétés à participation publique agissant dans le domaine de la construction et du logement ;
- veille à la préservation de la qualité du cadre de vie ;
- assure de la mise en œuvre de la politique de l'habitat ;
- veille au suivi et à la régulation des politiques, stratégies et actions de promotion du Logement.

Ministère des Collectivités territoriales, du Développement et de l'Aménagement des Territoires :

- veille au développement harmonieux, équilibré et cohérent des agglomérations et des activités économiques sur l'ensemble du territoire. Il prend en compte les conséquences sociales de la répartition territoriale des populations et des activités économiques ;
- propose et exécute les mesures nécessaires au renforcement de la décentralisation ;
- développe et promeut des stratégies et programmes propices au développement territorial ;
- assure du bon fonctionnement des collectivités territoriales, veille conjointement avec le Ministre de l'Intérieur, à l'exercice du contrôle de la légalité des actes des collectivités territoriales, favorise l'intercommunalité, la collaboration harmonieuse entre les collectivités territoriales et la promotion des Pôles Territoires ;
- veille au renforcement des capacités des Collectivités territoriales et met en place une politique de formation des élus locaux.

Commission de protection des données personnelles :

- veille à ce que les traitements des données à caractère personnel soient mis en œuvre conformément aux dispositions légales ;
- informe les personnes concernées et les responsables de traitement de leurs droits et obligations ;
- s'assure que les technologies de l'information et de la communication (TIC) ne comportent pas de menace au regard des libertés publiques et de la vie privée des sénégalais ;
- homologue les chartes d'utilisation présentées par des responsables de traitement de l'information ou de données
- tient un répertoire des traitements des données à caractère personnel à la disposition du public ;
- conseille les personnes et organismes qui ont recours aux traitements des données à



Agence Nationale de l'Aviation Civile et
de la Météorologie

**Programme national de sécurité (PNS)
du Sénégal**

Page :49 de 57

Edition :2

Date :janvier 2022

Caractère personnel ou qui procèdent à des essais ou expériences de nature à aboutir à de tels traitements ;

- présente au gouvernement toute suggestion susceptible de simplifier et d'améliorer le cadre législatif et réglementaire à l'égard du traitement des données ;
- publie les autorisations accordées et les avis émis dans le répertoire des traitements des données à caractère personnel ;
- établit chaque année un rapport d'activités remis au Président de la République et au Président de l'Assemblée nationale ;
- formule toutes recommandations utiles en vue de veiller à ce que les traitements des données à caractère personnel soient mis en œuvre conformément aux dispositions en vigueur ;
- coopère avec les autorités de protection des données à caractère personnel des pays tiers et participe aux négociations internationales en matière de protection des données à caractère personnel.



Annexe 2. Enoncé de politique de sécurité du directeur général de l'ANACIM dans le cadre de la mise en œuvre du programme national de sécurité



ENONCE DE POLITIQUE DE SECURITE DU DIRECTEUR GENERAL DE L'ANACIM DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE DE L'ETAT

L'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie du Sénégal (ANACIM) réglemente et supervise la sécurité de l'aviation au Sénégal. A cet effet, nous sommes déterminés à élaborer et à mettre en œuvre des stratégies, des cadres réglementaires et des processus efficaces pour veiller à ce que les activités de l'aviation civile relevant de nos responsabilités atteignent et maintiennent le plus haut niveau possible de sécurité.

A cette fin, nous nous engageons solennellement à :

- a) élaborer une réglementation générale et des politiques opérationnelles spécifiques fondées sur des principes de gestion de la sécurité, sur la base d'une analyse complète du système national d'aviation ;
- b) consulter tous les segments de l'industrie de l'aviation sur les questions relatives à l'établissement de réglementations ;
- c) respecter, et si possible dépasser les spécifications et les normes internationales de sécurité ;
- d) assurer qu'au sein de l'ANACIM, des ressources suffisantes soient allouées et que le personnel possède les compétences voulues et soit formé pour s'acquitter de ses responsabilités en matière de gestion des risques de sécurité et de supervision de la sécurité ;
- e) veiller à ce que toutes les activités sous supervision respectent les normes de sécurité au plus haut niveau ;
- f) superviser la mise en œuvre des SMS des prestataires de services ;
- g) promouvoir les concepts et les principes de gestion de la sécurité et assoir une politique de culture juste de la sécurité ;
- h) promulguer une politique d'application qui assure qu'aucun renseignement tiré d'un Système de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) établi dans le cadre du Programme national de Sécurité (PNS) ou d'un Système de Gestion de la sécurité (SGS) ne pourra être utilisé pour servir de base à des mesures d'application, sauf en cas de négligence grave ou d'écarts volontaires ;
- i) établir des dispositions relatives à la protection des données et des informations de sécurité afin qu'il existe un flux d'échanges continus de données de gestion de la sécurité entre l'ANACIM et les prestataires de services ;
- j) appuyer la gestion de la sécurité au niveau national par un système efficace de comptes-rendus de sécurité et de communication ;
- k) interagir efficacement avec les fournisseurs de services dans la résolution des préoccupations de sécurité ;
- l) surveiller et mesurer le rendement et les tendances en matière de sécurité du système d'aviation du Sénégal par le biais d'indicateurs et des cibles de sécurité clairement identifiés et répondre aux préoccupations en matière de sécurité.


Sidy GUEYE



Annexe 3. Tableau récapitulatif des objectifs et du contenu des différents niveaux de formation

NIVEAUX DE FORMATION	
1. Formation de sécurité générique	
Destinataires	Tout le personnel impliqué dans l'établissement et la mise en œuvre du PNS
Objectifs de la Formation	<ul style="list-style-type: none">- Comprendre la politique de sécurité, les objectifs et les principes fondamentaux du PNS/SGS- Fournir une vue d'ensemble des rôles, responsabilités, obligations redditionnelles de sécurité- Assimiler la gestion de la sécurité, en incluant les comptes rendus sur les dangers
Contenu du programme de formation	<ul style="list-style-type: none">- Code de l'aviation civile et règlements nationaux et Sars liés au PNS- Cadres PNS et SGS de l'OACI- Concepts de base de gestion de la sécurité- Identification des dangers, incluant les systèmes de compte rendu de l'Etat et des prestataires de services
2. Formation de sécurité initiale spécifique à la fonction	
Destinataires	Personnels techniques impliqués dans l'établissement et la mise en œuvre du PNS
Objectifs de la Formation	Connaissances approfondies sur la gestion des risques de sécurité en mettant l'accent sur l'identification des dangers et l'évaluation des risques de sécurité
Contenu du programme de formation	<p>En plus de la formation de sécurité générique définie au 1.</p> <ul style="list-style-type: none">- processus d'identification des dangers, évaluation et gestion des risques de sécurité- nature et caractéristiques des différents systèmes de compte rendu- collecte, analyse des données de sécurité ;- briefing sur le manuel PNS et ses procédures liées au PNS.



NIVEAUX DE FORMATION

3. Formation de sécurité avancée

Destinataires	Le personnel d'encadrement impliqué dans l'établissement et la mise en œuvre du PNS
Objectifs de la Formation	Connaissances approfondies de toutes les composantes du PNS en incluant les rôles, responsabilités et obligations de rendre compte à la hiérarchie
Contenu du programme de formation	En plus de la formation de sécurité générique définie en 1 et de la formation de sécurité initiale spécifique à la fonction définie en 2. <ul style="list-style-type: none">- rôles, responsabilités et obligations de rendre compte à la hiérarchie- établissement de l'ALoSP relatif au PNS- mesure de la performance de sécurité du SGS des prestataires de services- connaissances approfondies du manuel PNS et des procédures liées au PNS

4. Briefing de sécurité de haut niveau

Destinataires	Dirigeants responsables des parties prenantes au PNS
Objectifs de la Formation	Fournir une perspective d'ensemble du PNS
Contenu du programme de formation	<ul style="list-style-type: none">- Organisation du PNS- Rôles, responsabilités, imputabilités et obligations de rendre compte- Obligations de fournir les moyens humains, financiers et matériels pour l'établissement et la mise en œuvre du PNS- Politiques et objectifs de sécurité / Gestion des risques de sécurité- Promotion de la sécurité



Agence Nationale de l'Aviation Civile et
de la Météorologie

**Programme national de sécurité (PNS)
du Sénégal**

Page :53 de 57

Edition :2

Date :janvier 2022

**Annexe 4. Niveaux de performance de sécurité acceptables (ALoPS) du
programme national de sécurité (PNS)**

(Réservé)

Handwritten signature or initials in blue ink.



Annexe 5. Diagramme « nœud papillon » (bow-tie) et analyse des risques

Une Cartographie des Risques identifie sous la forme d'une matrice à deux entrées les Evénements Indésirables (EI) et les Evénements Ultimes (EU) qui leurs sont associés. Ces deux notions d'événements sont définies à partir du diagramme « en forme de nœud papillon » utilisé pour les analyses de risques, leurs causes ou origines, leurs conséquences finales potentielles et les différents moyens d'atténuer aussi bien l'apparition de l'Evénement Redouté que la diminution de la gravité de la conséquence ultime de ce dernier. Les EI sont assimilables aux événements redoutés. Les EU sont assimilables aux conséquences opérationnelles.

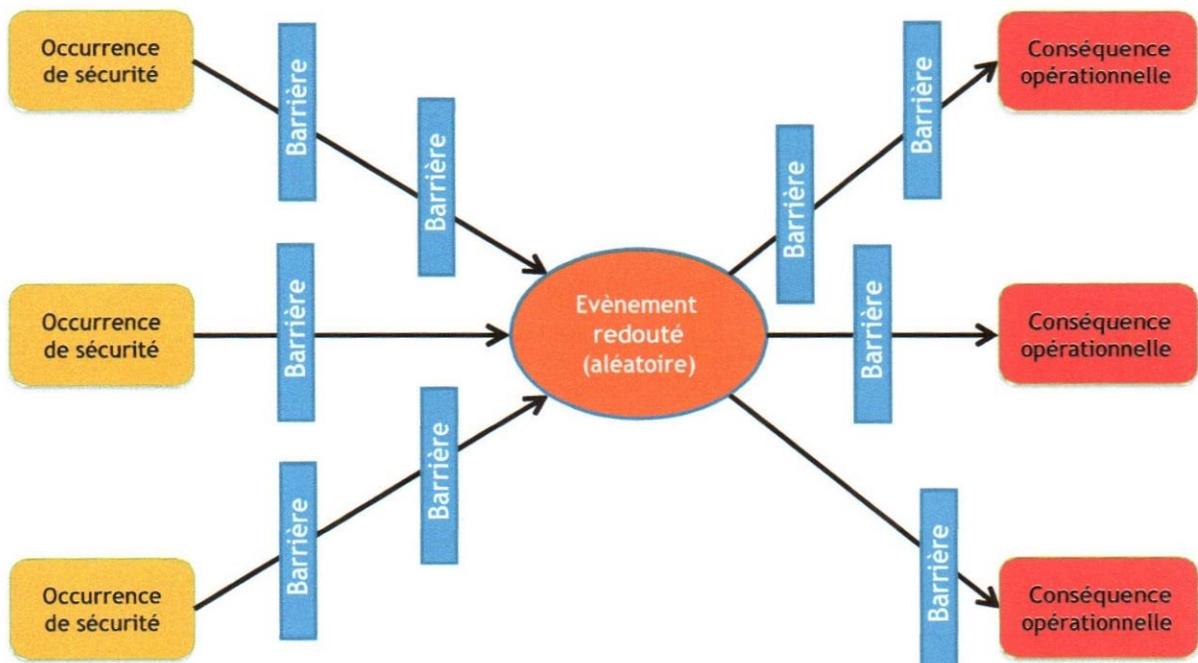


Figure 5 : Diagramme « nœud papillon » (Bow-Tie)

La liste des EI peut être établie sur la base des comptes rendus d'incidents et des analyses récupérés par l'ANACIM auprès des prestataires de services, du Bureau d'Enquête et d'Analyse pour la Sécurité de l'Aviation civile (BEA) et de l'avis des entités externes qui seraient consultées pour l'élaboration de la cartographie des risques.

Les EI peuvent être classés en fonction de la gravité du risque qui leur est associé (plus grave EU, conséquence de l'EI, crédible possible). Selon la place qu'il occupe dans le classement ainsi obtenu, chaque EI se verrait affecté un niveau d'action adapté qui va du simple suivi statistique à la mise en œuvre de travaux spécifiques (information des opérateurs, évolution réglementaire, etc.).

La cartographie des risques est un document par nature évolutif.

Annexe 6. Processus d'évaluation continue du SMS des prestataires/ boucle « PFCA » (prévoir-faire- contrôler-améliorer)

L'évaluation continue du SGS des prestataires et par conséquent la gestion des risques de sécurité par l'ANACIM est en fin de compte un processus d'amélioration continue qui peut être décrit sous la forme d'une boucle « PFCA » (Prévoir-Faire-Contrôler-Améliorer) – ou « PDCA » (Plan – Do – Check-Act) en anglais, tel que W. E. Deming l'a décrit dans un schéma largement emprunté par les méthodes d'amélioration de la qualité au sein des organisations.

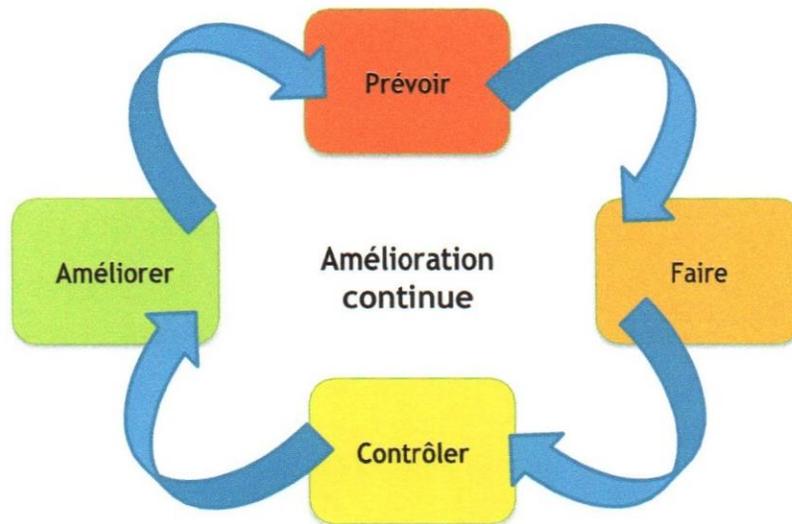


Figure 6: Amélioration continue de la sécurité (principe de Deming)

A. Prévoir (Planifier)

Un des objectifs de haut niveau reconnus par l'ANACIM est de « Devenir une référence africaine dans le domaine de la sécurité aérienne ». Cet objectif de haut niveau se trouve décliné, sous la forme de sous-objectifs, d'actions concrètes et d'orientation en termes de développement du système de l'aviation civile.

Le Plan d'actions stratégique et la Cartographie des Risques constituent deux éléments essentiels dans la planification pour atteindre des objectifs conformes à la politique de sécurité de l'ANACIM. Le premier élément doit chercher à identifier les risques transverses et ciblés et ensuite à les réduire. Le deuxième élément doit chercher à identifier la liste d'événements de sécurité cible, en fonction de l'analyse détaillée du passé en termes d'incidents et d'accidents.

Un troisième élément doit venir compléter l'aspect « planning » de la gestion des risques : l'engagement chiffré (ressources humaines, financières et matérielles) de la Direction Générale de l'ANACIM. Cette « performance » (élément clé réclamé par l'OACI au travers du PNS) devra être accompagnée de déclarations, décrets, règlements et autres textes qui viendront donner un caractère obligatoire à toutes les actions nécessaires à mettre en œuvre par tous les acteurs de l'aviation civile concernés.

L'objectif stratégique évolue en fonction des performances qui seront constatées en matière d'amélioration de la sécurité. Les performances de haut niveau auront un impact sur la manière dont les prestataires de services et opérateurs gèrent leur SGS.

B. Faire

L'étape « FAIRE » du processus PNS détaille les actions effectuées par les acteurs du PNS pour atteindre l'objectif de haut niveau en matière de sécurité aérienne que s'est fixé l'ANACIM. Ces activités peuvent être classées dans trois grandes catégories : réglementation, surveillance et promotion de la sécurité

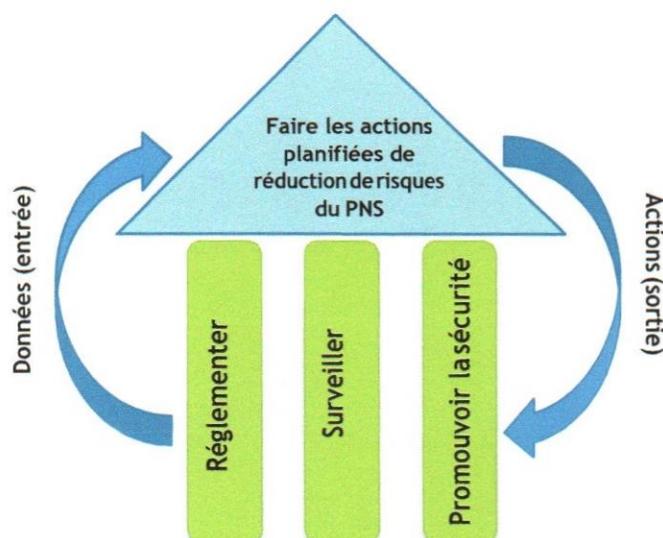


Figure 7 : Moyens de mise en œuvre pour la réduction des risques à partir du plan associé

Réglementation

La réglementation applicable au plan national a principalement une origine internationale : OACI, via les normes figurant dans les annexes à la Convention de Chicago. D'autres normes et règlements régionaux peuvent également être applicables.

La base réglementaire requise par le PNS suit le même processus que le reste de la réglementation applicable au niveau national. Ce processus est décrit par une procédure.

En ce qui concerne le PNS, l'ANACIM élabore et tient à jour des règlements et décisions.

Surveillance

La surveillance couvre essentiellement les activités de certification et de surveillance/contrôle des prestataires de services réalisés par l'ANACIM. Ces activités de surveillance sont effectuées par les inspecteurs.

La surveillance des prestataires de services doit s'appuyer sur les différents manuels de contrôle technique établis à ce titre par l'ANACIM. Dans le contexte du PNS cette surveillance portera notamment sur les SGS mis en place par les prestataires de services.

En sortie de ces actions de surveillance, on trouve des rapports d'audit/inspection, avec la mention d'éventuelles non-conformités qui doivent être corrigées dans des délais acceptés par l'autorité.



Les activités de surveillance exercées par l'ANACIM sont axées sur l'efficacité des SGS et en particulier sur leurs performances. Les prestataires de services doivent démontrer leur progrès par rapport aux exigences de l'ANACIM.

Promotion

La promotion de la sécurité est décrite dans le chapitre 5 du présent document.

C. Contrôler

Cette phase du processus de réduction des risques décrit les mécanismes mis en œuvre pour s'assurer que les attentes initiales fixées par le PNS, déclinées à des niveaux plus opérationnels, ont été satisfaites. Ce processus est assuré par les différents mécanismes de mise en œuvre et les personnes identifiées dans l'organisation du PNS.

Le tableau ci-dessous répertorie, sans être exhaustif, les paramètres à contrôler pour s'assurer de la bonne exécution des mesures d'atténuation des risques à tous les niveaux.

Eléments à contrôler	Personnes/ Mécanismes	Fréquence du contrôle
<ul style="list-style-type: none">▪ Notification d'incidents par les prestataires de services▪ Suivi « local » de la boucle ACS▪ Suivi des actions locales	<ul style="list-style-type: none">▪ Point focal PNS/Revue de sécurité PNS	Au moins tous les 4 mois.
<ul style="list-style-type: none">▪ Suivi des Indicateurs et objectifs spécifiques	<ul style="list-style-type: none">▪ Point focal PNS/Revue de sécurité PNS	Au moins tous les 4 mois.
<ul style="list-style-type: none">▪ Révision du Plan d'action stratégique PNS▪ Révision Cartographie de risques▪ Contenu du Rapport annuel sur la sécurité aérienne	<ul style="list-style-type: none">▪ Responsable du PNS/Comité Directeur PNS	Au moins 1 fois/an.

D. Améliorer

Cette phase décrit le processus devant amener à des décisions visant à apporter des modifications dans la manière où le plan d'actions, pour mieux gérer les risques, est raisonnablement efficace. Pour ce faire, la fiabilité des résultats des phases précédentes du processus (Faire et Contrôler) devra être irréprochable. En effet, les décisions prises peuvent être de nature stratégique avec des coûts en temps et en finance importants. Les décisions sont prises au plus haut niveau lors des réunions du Comité national de sécurité de l'aviation civile.

.....

FIN

17/01