



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel: +221 33 865 60 00 - Fax: +221 33 820 39 67 – +221 33 820.04.03

Email : anacim@anacim.sn

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N°19

(RAS 19)

GESTION DE LA SÉCURITÉ

Deuxième Edition

Novembre 2019



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel: +221 33 865 60 00 - Fax: +221 33 820 39 67 – +221 33 820.04.03

Email : anacim@anacim.sn

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N°19

(RAS 19)

GESTION DE LA SÉCURITÉ

Deuxième Edition

Novembre 2019

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p style="text-align: center;">RAS 19</p> <p style="text-align: center;">GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Liste des Références Page 1 de 1 Edition: 2 Date: Novembre 2019</p>
--	---	---

LISTE DES RÉFÉRENCES

- **Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300)**
- **Loi n° 2015-10 du 04 mai 2015 portant code de l'Aviation civile**
- **Décret n° 2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de Supervision de la sécurité de l'Aviation civile au Sénégal**
- **RAS 19 première édition janvier 2016**

- **Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale**
 - Annexe 1 — Licences du personnel
 - Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs
 - Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions
 - Partie 2 — Aviation générale internationale — Avions
 - Partie 3 — Vols internationaux d'hélicoptères
 - Annexe 8 — Navigabilité des aéronefs
 - Annexe 11 — Services de la circulation aérienne
 - Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation
 - Annexe 14 — Aéroports
 - Volume I — Conception et exploitation technique des aéroports

- **Manuels**
 - Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859)
 - Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984)
 - Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335)
 - Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734)
 - Partie A — Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité
 - Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Doc 10059)
 - Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10004)



TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1^{ER}. DÉFINITIONS	1-1
CHAPITRE 2. APPLICATION	2-1
CHAPITRE 3. RESPONSABILITE DE L'ETAT EN MATIERE DE GESTION DE LA SECURITE	3-1
3.1. PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS)	3-1
3.2. POLITIQUE, OBJECTIFS ET RESSOURCES DE L'ETAT EN MATIERE DE SECURITE	3-1
3.3 GESTION DES RISQUES DE SECURITE PAR L'ÉTAT	3-2
3.4 ASSURANCE DE LA SECURITE PAR L'ÉTAT	3-5
3.5 PROMOTION DE LA SECURITE PAR L'ÉTAT	3-5
CHAPITRE 4. SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS)	4-1
4.1 GENERALITES	4-1
4.2 AVIATION GENERALE INTERNATIONALE – AVIONS	4-2
CHAPITRE 5. COLLECTE, ANALYSE, PROTECTION, PARTAGE ET ECHANGE DES DONNEES DE SECURITE ET DES INFORMATIONS DE SECURITE	5-1
5.1 SYSTEMES DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DES DONNEES DE SECURITE	5-1
5.2 ANALYSE DES DONNEES DE SECURITE ET DES INFORMATIONS DE SECURITE	5-2
5.4 PARTAGE ET ECHANGE D'INFORMATIONS DE SECURITE	5-4
APPENDICE 1. ÉLÉMENTS CRUCIAUX (EC) D'UN SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (SNSS)	APP 1-1
1. LEGISLATION AERONAUTIQUE DE BASE (EC-1)	APP 1-1
2. REGLEMENTS D'EXPLOITATION SPECIFIQUES (EC-2)	APP 1-2
3. SYSTEME ET FONCTIONS DE L'ETAT (EC-3)	APP 1-2
4. PERSONNEL TECHNIQUE QUALIFIE (EC-4)	APP 1-3
5. INDICATIONS TECHNIQUES, OUTILLAGE ET FOURNITURE DE RENSEIGNEMENTS CRITIQUES POUR LA SECURITE (EC-5)	APP 1-3
6. OBLIGATIONS EN MATIERE DE DELIVRANCE DE LICENCES, DE CERTIFICATION, D'AUTORISATION ET D'APPROBATION (EC-6)	APP 1-3
7. OBLIGATIONS DE SURVEILLANCE (EC-7)	APP 1-3
8. RESOLUTION DES PROBLEMES DE SECURITE (EC-8)	APP 1-3



APPENDICE 2. CADRE POUR UN SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS)..... APP 2-1

1. POLITIQUE ET OBJECTIFS DE SECURITE.....APP 2-1
2. GESTION DES RISQUES DE SECURITE.....APP 2-1
3. ASSURANCE DE LA SECURITEAPP 2-1
4. PROMOTION DE LA SECURITEAPP 2-2

**APPENDICE 3. PRINCIPES RELATIFS À LA PROTECTION DES DONNÉES DE SÉCURITÉ, DES
INFORMATIONS DE SÉCURITÉ ET DES SOURCES CONNEXES..... APP 3-1**

1. PRINCIPES GENERAUXAPP 3-1
2. PRINCIPES REGISSANT LA PROTECTION.....APP 3-2
3. PRINCIPES REGISSANT LES DEROGATIONSAPP 3-2
4. DIVULGATION AU PUBLICAPP 3-3
5. RESPONSABILITE DU GARDIEN DES DONNEES DE SECURITE ET DES INFORMATIONS DE SECURITEAPP 3-4
6. PROTECTION DES DONNEES ENREGISTREES.....APP 3-4



ABRÉVIATIONS

(a) ADREP	Compte rendu d'accident/incident
(b) ATS	Services de la circulation aérienne
(c) CVR	Enregistreur de conversations de poste de pilotage
(d) MGS	Manuel de gestion de la sécurité
(e) PNS	Programme national de sécurité
(f) RAIO	Organisation régionale d'enquête sur les accidents et incidents
(g) RSOO	Organisation régionale de supervision de la sécurité
(h) SARP	Normes et pratiques recommandées
(i) SDCPS	Système de collecte et de traitement des données de sécurité
(j) SGS	Système de gestion de la sécurité
(k) SMP	Groupe d'experts en gestion de la sécurité
(l) SNSS	Système national de supervision de la sécurité

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 19</p> <p>GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Chapitre 1 Page 1 de 3 Edition: 2 Date: Novembre 2019</p>
--	---	---

CHAPITRE 1^{er}. DÉFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans le présent règlement ont les significations suivantes :

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

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

- dans l'aéronef, ou
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées,
- ou directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ou ;

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

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

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

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

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

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

Note 3 : Le type de système d'aéronef non habité qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué dans le RAS N° 13.

Note 4 : Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément E du RAS N°13.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p style="text-align: center;">RAS 19</p> <p style="text-align: center;">GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Chapitre 1 Page 3 de 3</p> <p>Edition: 2</p> <p>Date: Novembre 2019</p>
--	---	---

- (10) **État de conception.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.
- (11) **État de construction.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.
- (12) **État de l'exploitant.** État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
- (13) **Hélicoptère.** Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenu principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.
- (14) **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 Règlement aéronautique N°13.
- (15) **Indicateur de performance de sécurité.** Paramètre basé sur des données utilisé pour le suivi et l'évaluation de la performance de sécurité.
- (16) **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.
- (17) **Performance de sécurité.** Résultats d'un État ou d'un prestataire de services en matière de sécurité, par rapport aux objectifs et indicateurs de performance de sécurité qu'il s'est fixés.
- (18) **Personnel d'exploitation.** Personnel participant aux activités aéronautiques qui est en mesure de communiquer des renseignements sur la sécurité.
Note. — Ce personnel comprend notamment les membres d'équipage de conduite, les contrôleurs de la circulation aérienne, les opérateurs de station aéronautique, les techniciens de maintenance, le personnel des organismes de conception et de construction d'aéronefs, les membres d'équipage de cabine, les agents techniques d'exploitation, le personnel d'aire de trafic et le personnel d'assistance en escale.
- (19) **Programme national de sécurité (PNS).** Ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité.
- (20) **Risque de sécurité.** Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger.
- (21) **Sécurité.** Etat dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.
- (22) **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.
- (23) **Supervision de la sécurité.** Fonction exécutée par un État pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité aéronautique respectent les lois et les règlements nationaux concernant la sécurité.
- (24) **Surveillance.** Activités par lesquelles un État 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'État.



CHAPITRE 2. APPLICATION

Le présent règlement prescrit les exigences en matière de gestion de la sécurité et s'appliquent aux fonctions de gestion de la sécurité qui concernent ou appuient directement la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

Note 1. — Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité qui s'adressent à l'État figurent au chapitre 3 et se rapportent au programme national de sécurité (PNS).

Note 2. — Dans le contexte du présent règlement, l'expression « prestataire de services » désigne les organismes énumérés au Chapitre 3, § 3.3.2.1, et n'englobe pas les exploitants de l'aviation générale internationale.

Note 3. — Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité qui s'adressent aux prestataires de services de navigation aérienne et exploitants concernés figurent dans le chapitre 4 et se rapportent à des systèmes de gestion de la sécurité (SGS).

Note 4. — Aucune disposition du présent règlement n'a pour objet de transférer à l'État les responsabilités incombant au prestataire de services aéronautiques ou à l'exploitant. Ceci inclut les fonctions qui sont liées à la sécurité de l'exploitation des aéronefs ou qui l'appuient directement.

Note 5. — Dans le contexte du présent règlement, « responsabilité » (singulier) désigne la « responsabilité de l'État » vis-à-vis des obligations internationales que lui impose la Convention relative à l'aviation civile internationale, tandis que « responsabilités » (pluriel) désigne des fonctions et des activités qui peuvent être déléguées.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p style="text-align: center;">RAS 19</p> <p style="text-align: center;">GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Chapitre 3 Page 1 de 6 Edition: 2 Date: Novembre 2019</p>
--	---	---

CHAPITRE 3. RESPONSABILITE DE L'ETAT EN MATIERE DE GESTION DE LA SECURITE

Note 1. — Les éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision de la sécurité (SNSS), qui sont énumérés à l'Appendice 1, constituent le fondement d'un PNS.

Note 2. — Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité qui concernent des types spécifiques d'activités aéronautiques figurent dans les règlements applicables aux activités en question.

Note 3. — Les principes de base de la gestion de la sécurité qui s'appliquent au processus d'évaluation médicale des titulaires de licences figurent dans le RAS 01 (Licences du personnel). On trouve des orientations à ce sujet dans le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984 de l'OACI).

3.1. Programme national de sécurité (PNS)

L'Autorité doit établir et tenir à jour un PNS proportionnel à la taille et à la complexité de son système d'aviation civile, mais elle peut déléguer des fonctions et des activités liées à la gestion de la sécurité à un autre État, à une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO) ou à une organisation régionale d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO).

Note 1. — L'Autorité conserve la responsabilité des fonctions et activités liées à la gestion de la sécurité qu'elle délègue à un autre État, à une RSOO ou à une RAIO.

Note 2. — Des orientations sur le PNS et la délégation de fonctions et d'activités liées à la gestion de la sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité de l'OACI (MGS) (Doc 9859 de l'OACI).

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

3.2.1 Législation aéronautique de base

3.2.1.1 L'Etat du Sénégal a adopté et promulgué une loi portant code de l'aviation civile et des textes d'application en conformité avec la section 1 de l'Appendice 1.

3.2.1.2 Le Ministère en charge de l'aviation civile doit établir une politique d'application qui spécifie les conditions et les circonstances dans lesquelles les prestataires de services dotés d'un SGS peuvent traiter et résoudre à l'interne les événements liés à certains problèmes de sécurité, dans le cadre de leur SGS et à la satisfaction de l'autorité nationale compétente.

3.2.2 Règlements d'exploitation spécifiques

3.2.2.1 L'Autorité doit établir des règlements d'exploitation spécifiques en conformité avec la section 2 de l'Appendice 1.

3.2.2.2 L'Autorité doit examiner périodiquement les règlements d'exploitation spécifiques, les orientations et les politiques de mise en œuvre pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et appropriés.



3.2.3 Système et fonctions de l'État

3.2.3.1 L'État du Sénégal a établi un système national et des fonctions en conformité avec la section 3 de l'Appendice 1.

3.2.3.2 *L'Autorité doit déterminer, définir et documenter les exigences, obligations, fonctions et activités en ce qui concerne l'établissement et la tenue à jour du PNS y compris les directives pour planifier, organiser, réaliser, tenir à jour, conduire et améliorer continuellement le PNS d'une manière qui répond aux objectifs de sécurité de l'État.*

3.2.3.3 *Le Ministère en charge de l'aviation civile élabore une politique et des objectifs de sécurité qui traduisent son engagement envers la sécurité et contribuent à promouvoir une culture positive de la sécurité au sein de la communauté aéronautique.*

3.2.3.4 *La politique et les objectifs de sécurité doivent être publiés et examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence à l'État.*

3.2.4 Personnel technique qualifié

L'Autorité doit fixer les qualifications que doit posséder le personnel technique en conformité avec la section 4 de l'Appendice 1.

Note. — L'expression « personnel technique » désigne les personnes qui exercent des fonctions liées à la sécurité pour l'État ou en son nom.

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

L'Autorité doit établir des indications techniques et des outils et fournir des renseignements critiques pour la sécurité en conformité avec la section 5 de l'Appendice 1.

3.3 Gestion des risques de sécurité par l'État

3.3.1 Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation

L'Autorité doit satisfaire à ses obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation en conformité avec la section 6 de l'Appendice 1.

3.3.2 Obligations relatives au système de gestion de la sécurité

3.3.2.1 L'Autorité exige, conformément aux lois et règlements, que les prestataires de services suivants qui relèvent de son autorité mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) :

a) les organismes de formation agréés, conformément au RAS 01 (Licences du personnel), qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services ;



b) les exploitants d'avions ou d'hélicoptères autorisés à effectuer du transport commercial international, conformément au RAS 06 (Exploitation technique des aéronefs), Partie 1, ou Partie 3, Section II, respectivement ;

Note. — Les activités de maintenance qui ne sont pas exécutées par un organisme de maintenance agréé, conformément au RAS 06, Partie 1, section 8.7, mais qui sont effectuées dans le cadre d'un système équivalent visé par les dispositions du RAS 06, Partie 1, § 8.1.2, ou Partie 3, Section II, § 6.1.2, sont incluses dans le champ d'application du SGS de l'exploitant.

c) les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément au RAS 06 (Exploitation technique des aéronefs), Partie 1, ou Partie 3, Section II, respectivement ;

d) les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices, conformément au RAS 08 (Navigabilité des aéronefs) ;

e) les prestataires de services de la circulation aérienne (ATS), conformément au RAS 11 (Services de la circulation aérienne) ;

f) les exploitants d'aérodromes certifiés, conformément au RAS 14 (Aérodromes), Volume I.

g) les prestataires de services d'assistance en escale, agréés par l'Autorité, conformément à l'annexe 2 du RAS 06.

Note. — Le Chapitre 4 contient d'autres dispositions sur la mise en œuvre d'un SGS par les prestataires de services.

3.3.2.2 L'Autorité doit veiller à ce que les indicateurs et cibles de performance de sécurité établis par les prestataires de services et par les exploitants lui soient acceptables.

Note. — Des orientations sur la détermination d'indicateurs et de cibles de performance de sécurité appropriés figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité de l'OACI (MGS) (Doc 9859 de l'OACI).

3.3.2.3 L'Autorité doit établir des critères pour la mise en œuvre d'un SGS par les exploitants de l'aviation générale internationale qui exploitent des avions lourds ou à turboréacteurs immatriculés au Sénégal, conformément au RAS 06, (Exploitation technique des aéronefs) Partie 2, Section 3. Cette disposition est étendue aux exploitants établis au Sénégal et qui exploitent des aéronefs non immatriculés au Sénégal.

L'Autorité doit établir des critères pour la mise en œuvre d'un SGS par les exploitants de l'aviation générale internationale établis au Sénégal et qui exploitent des avions lourds ou à turboréacteurs non immatriculés au Sénégal, conformément au RAS 06, (Exploitation technique des aéronefs) Partie 2, Section 3.

Note. — Le Chapitre 4 contient d'autres dispositions sur la mise en œuvre d'un SGS par les prestataires de services.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 19</p> <p>GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Chapitre 3 Page 4 de 6 Edition: 2 Date: Novembre 2019</p>
--	---	---

3.3.2.4 Les critères établis par l'Autorité en application du § 3.3.2.3 doivent tenir compte du cadre et des éléments du SGS figurant dans l'Appendice 2.

Note. — Des orientations sur l'établissement de critères pour la mise en œuvre d'un SGS par les exploitants de l'aviation générale internationale figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859 de l'OACI).

3.3.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents

L'État du Sénégal a mis en place un processus d'enquête sur les accidents et les incidents en conformité avec les dispositions du RAS 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* afin d'appuyer la gestion de la sécurité à l'intérieur de l'État.

3.3.4 Détermination des dangers et évaluation des risques de sécurité

3.3.4.1 L'Autorité doit établir et tenir à jour un processus pour déterminer les dangers à partir des données de sécurité collectées.

Note 1. — Le Chapitre 5 contient d'autres renseignements sur la collecte et l'analyse des données de sécurité ainsi que sur le partage et l'échange des informations de sécurité.

Note 2. — Des renseignements supplémentaires sur la détermination des dangers et des problèmes de sécurité sur lesquels baser les mesures préventives peuvent figurer dans les rapports finaux d'accidents et d'incidents.

3.3.4.2 L'Autorité doit élaborer et tenir à jour un processus permettant d'évaluer les risques de sécurité liés aux dangers identifiés.

3.3.5 Gestion des risques de sécurité

3.3.5.1 L'Autorité doit mettre en place des mécanismes pour la résolution des questions de sécurité en conformité avec la section 8 de l'Appendice 1.

3.3.5.2 L'Autorité doit élaborer et tenir à jour un processus pour gérer les risques de sécurité.

Note 1. — Les mesures que l'on peut prendre pour gérer les risques de sécurité peuvent comprendre l'acceptation, l'atténuation, l'évitement ou le transfert.

Note 2. — Les risques de sécurité et les problèmes de sécurité ont souvent des facteurs sous-jacents qui doivent être soigneusement analysés.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p style="text-align: center;">RAS 19</p> <p style="text-align: center;">GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Chapitre 3 Page 5 de 6 Edition: 2 Date: Novembre 2019</p>
--	---	---

3.4 Assurance de la sécurité par l'État

3.4.1 Obligations de surveillance

3.4.1.1 L'Autorité doit satisfaire à son obligation de surveillance en conformité avec la section 7 de l'Appendice 1.

Note. — La surveillance d'un prestataire de services prend en compte la performance de sécurité ainsi que la taille et la complexité de ses produits ou services aéronautiques.

3.4.1.2 L'Autorité doit établir des procédures pour hiérarchiser les inspections, audits et enquêtes en faveur des domaines où la sécurité soulève une plus grande préoccupation ou représente un plus grand besoin.

Note. — Les profils de risques organisationnels, les résultats de la détermination des dangers et de l'évaluation des risques, et les résultats de la surveillance peuvent fournir des informations pour la hiérarchisation des inspections, audits et enquêtes.

3.4.1.3 L'Autorité doit examiner périodiquement la performance de sécurité de chacun des prestataires de services.

3.4.2 Performance de sécurité de l'État

3.4.2.1 L'Autorité doit fixer le niveau acceptable de performance de sécurité à qu'elle doit atteindre au moyen de son PNS.

Note 1. — L'Autorité peut atteindre un niveau acceptable de performance de sécurité par la mise en œuvre et la tenue à jour d'un PNS ainsi que d'indicateurs et de cibles de performance de sécurité qui montrent que la sécurité est gérée efficacement et fondée sur la mise en œuvre des SARP sur la sécurité existantes.

Note 2. — Des orientations sur l'établissement d'indicateurs et de cibles de performance de sécurité ainsi que d'un niveau acceptable de performance de sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859 de l'OACI).

3.4.2.2 L'Autorité doit élaborer et tenir à jour un processus pour évaluer l'efficacité des mesures prises pour gérer les risques de sécurité et résoudre les problèmes de sécurité.

Note. — Les résultats des évaluations de la sécurité peuvent être utilisés pour sous-tendre la hiérarchisation des mesures de gestion des risques de sécurité.

3.4.2.3 L'Autorité doit évaluer l'efficacité de son PNS afin de maintenir ou de constamment améliorer son niveau global de performance de sécurité.

3.5 Promotion de la sécurité par l'État

3.5.1 Activités internes de communication et de sensibilisation en matière de sécurité



L'Autorité doit renforcer la sensibilisation à la sécurité ainsi que le partage et l'échange des informations de sécurité pour appuyer, au sein des organisations d'aviation de l'État, la réalisation d'une culture positive de la sécurité qui favorise l'efficacité du PNS.

3.5.2 Activités externes de communication et de sensibilisation en matière de sécurité

L'Autorité doit renforcer la sensibilisation à la sécurité et encourager le partage et l'échange des informations de sécurité avec la communauté aéronautique pour favoriser le maintien et l'amélioration de la sécurité et appuyer la réalisation d'une culture positive de la sécurité.

Note 1. — La section 5.3 du Chapitre 5 contient de plus amples renseignements sur le partage et l'échange des informations de sécurité.

Note 2. — Le renforcement de la sensibilisation à la sécurité peut inclure la détermination d'activités de formation accessibles en matière de sécurité pour la communauté aéronautique.



CHAPITRE 4. SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS)

Note 1. – Des orientations sur la mise en œuvre d'un SGS figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS).

Note 2. – Un organisme peut élargir l'application d'un SGS à plusieurs activités de prestation de services.

4.1 Généralités

4.1.1 Le SGS d'un prestataire de services doit être:

- a) établi conformément au cadre présenté en Appendice 2 ;
- b) proportionnel à la taille des activités du prestataire et à la complexité de ses produits ou services aéronautiques.

4.1.2 L'Autorité doit veiller à ce que le prestataire de services élabore un plan pour faciliter la mise en œuvre du SGS.

4.1.3 Le SGS d'un organisme de formation agréé, conformément au RAS 01 (Licences du personnel), qui est exposé à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de ses services doit être acceptable pour l'Autorité.

4.1.4 Le SGS d'un exploitant certifié d'avions ou d'hélicoptères qui est autorisé à effectuer du transport commercial national et/ou international, conformément au RAS 06 (Exploitation technique des aéronefs), Partie 1 ou Partie 3, section II, respectivement, doit être acceptable pour l'Autorité.

Note. – Les activités de maintenance qui ne sont pas exécutées par un organisme de maintenance agréé, conformément au RAS 06 (Exploitation technique des aéronefs), Partie 1, section 8.7, mais qui sont effectuées dans le cadre d'un système équivalent visé par les dispositions du RAS 6, Partie 1, § 8.1.2, ou Partie 3, Section II, § 6.1.2, sont incluses dans le champ d'application du SGS de l'exploitant.

4.1.5 Le SGS d'un organisme de maintenance agréé qui assure des services à des exploitants d'avions ou d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial, conformément au RAS 06 (Exploitation technique des aéronefs), doit être acceptable pour l'Autorité.

4.1.6 Le SGS d'un organisme responsable de la conception d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices, conformément au RAS 08 (Navigabilité des aéronefs), doit être acceptable pour l'Autorité.

4.1.7 Le SGS d'un organisme responsable de la construction d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices, conformément au RAS 08 (Navigabilité des aéronefs), doit être acceptable pour l'Autorité.

4.1.8 Le SGS d'un prestataire de service ATS, conformément au RAS 11 (Services de la circulation aérienne), doit être acceptable pour l'Autorité.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 19</p> <p>GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Chapitre 4 Page 2 de 2 Edition: 2 Date: Novembre 2019</p>
--	---	---

4.1.9 Le SGS d'un exploitant d'aérodrome certifié, conformément au RAS 14 (Aérodrome), VOLUME I, doit être acceptable pour l'Autorité.

4.1.10 Le SGS d'un prestataire de services d'assistance en escale, agréé par l'Autorité, conformément à l'annexe 2 du RAS 06, doit être acceptable pour l'Autorité.

4.2 Aviation générale internationale – avions

Note. – Des orientations sur la mise en œuvre d'un SGS pour l'aviation générale internationale figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) et les codes de pratiques de l'industrie.

4.2.1 Le SGS d'un exploitant de l'aviation générale internationale qui effectue des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, conformément au RAS 06 (Exploitation technique des aéronefs), doit être compatible avec l'ampleur et la complexité des activités de l'exploitant en question et doit respecter les critères établis par l'Etat d'immatriculation.

Note 1. — D'autres dispositions concernant les critères à établir par l'État d'immatriculation figurent au Chapitre 3.

Note 2. — Des orientations relatives aux responsabilités de l'État d'immatriculation concernant les activités de location, d'affrètement et de banalisation figurent dans le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335 de l'OACI). Des orientations relatives au transfert des responsabilités de l'État d'immatriculation à l'État dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou, à défaut, sa résidence permanente, conformément à l'article 83 bis, figurent dans le Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Doc 10059).

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 19</p> <p>GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Chapitre 5 Page 1 de 4 Edition: 2 Date: Novembre 2019</p>
--	---	---

CHAPITRE 5. COLLECTE, ANALYSE, PROTECTION, PARTAGE ET ECHANGE DES DONNEES DE SECURITE ET DES INFORMATIONS DE SECURITE

Note. – L'objectif des spécifications du présent chapitre est d'assurer la mise à disposition continue des données de sécurité et des informations de sécurité aux fins des activités de gestion de la sécurité.

5.1 Systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité

5.1.1 L'Autorité doit mettre en place des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour effectuer la saisie, le stockage et l'agrégation des données de sécurité et des informations de sécurité et en permettre l'analyse.

Note 1. — L'abréviation SDCPS désigne les systèmes de traitement et de compte rendu de données, les bases de données de sécurité, les mécanismes d'échange de l'information et l'information enregistrée, notamment :

- a) les données et l'information issues d'enquêtes sur des accidents ou des incidents comme l'exige le RAS 13 (Enquêtes sur les accidents et incidents) ;
- b) les données et les informations liées à des enquêtes en matière de sécurité effectuées par les autorités nationales ou par les prestataires de services aéronautiques ;
- c) les systèmes de compte rendu obligatoire en matière de sécurité visés au § 5.1.2 ;
- d) les systèmes de compte rendu volontaire en matière de sécurité visés au § 5.1.3 ; et
- e) les systèmes de compte rendu par auto divulgation, y compris les systèmes de saisie automatique des données, visés au Chapitre 3 du RAS 06, Partie 1, ainsi que les systèmes de saisie manuelle des données.

Note 2. — Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859 de l'OACI) contient des orientations sur les systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité.

Note 3. — L'expression « base de données de sécurité » peut désigner une base de données unique ou des bases de données multiples.

Note 4. — Les SDCPS peuvent inclure des éléments provenant d'États, de l'industrie et de sources publiques, et ils peuvent être basés sur des méthodes réactives et proactives de collecte de données de sécurité et d'informations de sécurité.

Note 5. — Des dispositions sectorielles concernant le compte rendu en matière de sécurité figurent dans d'autres RAS, dans les PANS et dans les SUPP. Il est reconnu qu'une approche intégrée de collecte et

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 19 GESTION DE LA SÉCURITÉ	Chapitre 5 Edition: 2 Date: Novembre 2019
---	--	---

d'analyse des données et des informations de sécurité provenant de toutes les sources favorise l'efficacité de la mise en œuvre d'un PNS.

5.1.2 L'Autorité doit mettre en place un système de compte rendu obligatoire en matière de sécurité qui inclut le compte rendu des incidents.

5.1.3 L'Autorité doit mettre en place un système de compte rendu volontaire en matière de sécurité pour collecter les données de sécurité et les informations de sécurité qui ne sont pas recueillis par les systèmes de compte rendu obligatoire en matière de sécurité.

5.1.4 Les autorités nationales responsables de la mise en œuvre du PNS doivent avoir accès aux SDCPS visés au § 5.1.1 aux fins de leurs responsabilités en matière de sécurité, en conformité avec les principes énoncés à l'Appendice 3.

Note – Les autorités nationales responsables de la mise en œuvre du PNS incluent les services d'enquêtes sur les accidents.

5.1.5 Les bases de données de sécurité doivent utiliser une taxonomie normalisée de façon à faciliter le partage et l'échange des informations de sécurité.

Note. — Les autorités nationales et les prestataires de services sont encouragés à utiliser un système compatible avec l'ADREP. De plus amples renseignements sur l'ADREP figurent dans le RAS 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, Chapitre 7.

5.2 Analyse des données de sécurité et des informations de sécurité

5.2.1 L'Autorité doit mettre en place et tenir à jour un processus d'analyse des données de sécurité et des informations de sécurité provenant des SDCPS et des bases de données de sécurité connexes.

Note.1 – Des dispositions spécifiques relatives à la détermination des dangers dans le cadre des processus de gestion des risques de sécurité et d'assurance de la sécurité figurent au Chapitre 3.

Note 2. — Le but de l'analyse des données de sécurité et des informations de sécurité effectuée par l'Autorité est de déterminer les dangers systémiques ou transsectoriels qui pourraient ne pas avoir été relevés par les processus d'analyse des données de sécurité utilisés par les prestataires de services et les exploitants.

Note 3. — Le processus peut comprendre des méthodes prédictives d'analyse des données de sécurité.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 19</p> <p>GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Chapitre 5 Page 3 de 4 Edition: 2 Date: Novembre 2019</p>
--	---	---

5.3 Protection des données de sécurité et des informations de sécurité

5.3.1 L'État du 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.

Note 1. — Les sources comprennent les personnes et les organisations.

5.3.2 La protection visée au § 5.3.1 doit être 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.

Note 1. — Un environnement dans lequel les employés et le personnel d'exploitation peuvent avoir confiance qu'ils ne seront pas sanctionnés pour des actions ou omissions qui correspondent à leur formation et leur expérience est fondamental pour la communication des comptes rendus en matière de sécurité.

Note 2. — Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859 de l'OACI) contient des éléments indicatifs sur les systèmes de compte rendu obligatoire et volontaire en matière de sécurité.

5.3.3 Sous réserve des § 5.3.1 et 5.3.2, l'État du Sénégal ne met pas à disposition et n'utilise pas les données de sécurité ou les informations de sécurité collectées, stockées et analysées conformément à la section 5.1 ou 5.2 à d'autres fins que le maintien ou l'amélioration de la sécurité, à moins que l'autorité compétente ne détermine conformément à l'Appendice 3 qu'un des principes régissant les dérogations s'applique.

5.3.4 En dépit du § 5.3.3, il n'est pas interdit à l'Autorité d'utiliser des données de sécurité ou des informations de sécurité pour prendre les mesures de prévention, de correction ou de remédiation nécessaires au maintien ou à l'amélioration de la sécurité de l'aviation.

Note. — Le § 1.2 de l'Appendice 3 contient une disposition spécifique visant à assurer qu'il n'y a pas de chevauchement avec la protection des éléments d'enquête prévue dans le RAS 13 (Enquêtes sur les accidents et incidents).

5.3.5 L'Autorité doit prendre les mesures nécessaires, notamment la promotion d'une culture positive de la sécurité, pour encourager la communication des comptes rendus de sécurité au moyen des systèmes visés aux § 5.1.2 et 5.1.3.

Note. — Des orientations relatives à la culture positive de la sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859 de l'OACI).

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 19</p> <p>GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Chapitre 5 Page 4 de 4 Edition: 2 Date: Novembre 2019</p>
--	---	---

5.3.6 L'État du Sénégal facilite et encourage la communication des comptes rendus en matière de sécurité en adaptant ses lois, règlements et politiques selon qu'il convient.

5.3.7 À l'appui de la détermination en question au § 5.3.3, l'État du Sénégal conclut et utilise des arrangements préalables appropriés entre ses autorités et les organismes nationaux chargés de la sécurité de l'aviation et ceux qui sont chargés de l'administration de la justice. Les arrangements en question devraient tenir compte des principes spécifiés à l'Appendice 3.

Note. — Les arrangements peuvent être formalisés au moyen de mesures législatives, de protocoles, d'accords ou de mémoires d'entente.

5.4 Partage et échange d'informations de sécurité

Note. — « Partage » fait référence à « donner », et « échange », à « donner et recevoir en retour ».

5.4.1 Si, en analysant les informations que contient son SDCPS, l'Autorité trouve des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d'autres États, elle doit le leur communiquer dès que possible. Avant de communiquer ces informations, l'Autorité doit convenir avec les États intéressés du niveau de protection et des conditions à appliquer au partage des informations de sécurité. Le niveau de protection et les conditions seront conformes à l'Appendice 3.

5.4.2 L'Autorité doit encourager l'établissement de réseaux pour le partage ou l'échange des informations de sécurité entre les usagers du système aéronautique et faciliter le partage et l'échange des informations de sécurité, sauf indication contraire dans le droit national.

Note. — On trouvera des renseignements sur le partage des informations de sécurité dans le Code de conduite de l'OACI sur le partage et l'utilisation d'informations de sécurité, qui se trouve dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10004 de l'OACI).

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 19</p> <p>GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Appendice 1 Page 1 de 4 Edition: 2 Date: Novembre 2019</p>
--	--	--

APPENDICE 1. ÉLÉMENTS CRUCIAUX (EC) D'UN SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (SNSS)

(Voir Chapitre 3)

Note 1.- Le Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734 de l'OACI), Partie A – Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité, contient des orientations sur les éléments cruciaux (EC) d'un système permettant à un Etat de s'acquitter de ses responsabilités en matière de supervision de la sécurité.

Note 2.- Le membre de phrase «autorité ou agences appropriées» est employé dans un sens générique, de telle sorte qu'il englobe l'ensemble des autorités qui ont des responsabilités en matière de gestion et de supervision de la sécurité de l'aviation et qui peuvent être établies par l'État du Sénégal en tant qu'entités distinctes comme les autorités de l'aviation civile, autorités aéroportuaires, autorités ATS, services d'enquête sur les accidents, administration météorologiques, etc.

Note 3.— Les EC d'un SNSS sont appliqués, selon qu'il convient, aux autorités qui assurent des fonctions de supervision de la sécurité ainsi qu'aux autorités qui exécutent les enquêtes sur les accidents et les incidents ou d'autres activités de l'État du Sénégal concernant la gestion de la sécurité.

Note 4. — Des dispositions applicables en particulier à la supervision de la sécurité des exploitants de transport aérien figurent dans l'Appendice 5 du RAS n°6, Partie 1, et dans l'Appendice 1 du RAS n°6, Partie 3.

1. Législation aéronautique de base (EC-1)

1.1 L'État du Sénégal a promulgué une loi complète et efficace sur l'aviation, proportionnelle à la taille et à la complexité de ses activités aéronautiques et compatible avec les prescriptions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, pour permettre la supervision et la gestion de la sécurité de l'aviation civile et l'application des règlements par l'intermédiaire des autorités ou agences appropriées établies à cette fin.

Note. — Il est compris dans cette disposition qu'il faut veiller à ce que la loi sur l'aviation demeure pertinente et réponde en permanence aux besoins de l'État du Sénégal.

1.2 La loi sur l'aviation prévoit l'accès du personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité aux aéronefs, activités, installations, personnel et dossiers connexes, selon qu'il convient, des personnes et organisations qui assurent une activité aéronautique.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p style="text-align: center;">RAS 19</p> <p style="text-align: center;">GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Appendice 1 Page 2 de 4 Edition: 2 Date: Novembre 2019</p>
--	---	--

2. Règlements d'exploitation spécifiques (EC-2)

L'État du Sénégal promulgue des règlements qui répondent, au minimum, aux exigences nationales issues de la législation aéronautique de base, concernant des procédures d'exploitation, produits, services, équipements et infrastructures normalisés conformes aux RAS.

Note.- Le terme «règlements» est employé dans son sens générique, de telle sorte qu'il englobe les instructions, règles, décrets, directives, ordonnances, etc.

3. Système et fonctions de l'Etat (EC-3)

3.1 L'État du Sénégal met en place des autorités ou agences appropriées, selon qu'il convient, appuyées par un personnel suffisant et qualifié et disposant de ressources financières adéquates pour gérer la sécurité.

3.2 Les autorités ou agences nationales doivent avoir des fonctions et des objectifs de sécurité déclarés qui leur permettent de s'acquitter de leur responsabilité en matière de gestion de la sécurité.

Note. — Cela comprend la participation des organisations d'aviation de l'État à des activités précises liées à la gestion de la sécurité et l'établissement des rôles, responsabilités et interrelations de ces organisations.

3.3 L'Autorité doit prendre les mesures nécessaires, notamment sur les plans de la rémunération et des conditions de service, pour faire en sorte de recruter du personnel qualifié pour exécuter les fonctions de supervision de la sécurité et le conserver.

3.4 L'Autorité doit veiller à ce que le personnel exécutant des fonctions de supervision de la sécurité reçoive des orientations sur l'éthique, la conduite personnelle et la prévention des conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exercice de fonctions officielles.

3.5 L'Autorité doit utiliser une méthode pour déterminer ses besoins en personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité, en tenant compte de l'ampleur et de la complexité de ses activités d'aviation civile.

Note.- Par ailleurs, l'Appendice 5 du RAS 06 (Exploitation technique des aéronefs) partie 1, et l'Appendice 1 du RAS 06 (Exploitation technique des aéronefs) partie 3, exigent que l'Etat de l'exploitant utilise une méthode pour déterminer le nombre d'inspecteurs nécessaires. Les inspecteurs forment un sous-ensemble du personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p style="text-align: center;">RAS 19</p> <p style="text-align: center;">GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Appendice 1 Page 3 de 4 Edition: 2 Date: Novembre 2019</p>
--	---	--

4. Personnel technique qualifié (EC-4)

4.1 L'Autorité doit fixer les qualifications minimales que le personnel technique chargé de fonctions liées à la sécurité doit posséder et fournir une formation initiale et périodique appropriée pour maintenir et renforcer sa compétence au niveau souhaité.

4.2. L'Autorité doit mettre en place un système pour la tenue des dossiers de formation du personnel technique.

5. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité (EC-5)

5.1 L'Autorité doit fournir des installations appropriées, des orientations et procédures techniques complètes et à jour, des renseignements critiques pour la sécurité, des outils et de l'équipement, et des moyens de transport, selon qu'il convient, au personnel technique 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.

5.2 L'Autorité doit fournir aussi à l'industrie du transport aérien des orientations techniques sur l'application des règlements pertinents.

6. Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation (EC-6)

L'Autorité doit mettre 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'une autorisation ou d'une approbation pour l'activité en question.

7. Obligations de surveillance (EC-7)

L'Autorité doit mettre en place des processus de surveillance documentés, en définissant et planifiant de manière continue des inspections, des audits 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 en question englobent aussi la surveillance du personnel chargé par l'autorité d'assurer des fonctions de supervision de la sécurité en son nom.

8. Résolution des problèmes de sécurité (EC-8)

8.1 L'Autorité doit utiliser un processus documenté pour prendre les mesures correctives appropriées, y compris des mesures d'exécution, pour résoudre les problèmes de sécurité constatés.



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

RAS 19

GESTION DE LA SÉCURITÉ

Appendice 1

Edition:

Date:

Page 4 de 4

2

Novembre 2019

- 8.2** L'Autorité doit veiller à ce que les problèmes de sécurité constatés soient résolus rapidement 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p style="text-align: center;">RAS 19</p> <p style="text-align: center;">GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Appendice 2 Page de 2 de 5 Edition: 2 Date: Novembre 2019</p>
--	---	---

3.2 La gestion du changement

3.3 Amélioration continue du SGS

4. Promotion de la sécurité

4.1 Formation et sensibilisation

4.2 Communication en matière de sécurité

1. Politique et objectifs de sécurité

1.1 Engagement de la direction

1.1.1 Le prestataire de services doit définir sa politique de sécurité en tenant compte des exigences internationales et nationales. La politique de sécurité doit:

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

1.1.2 Le prestataire de services doit définir des objectifs de sécurité en tenant dûment compte de sa politique de sécurité. Les objectifs de sécurité doivent :

- a) servir de base au suivi et à la mesure de la performance de sécurité visées au § 3.1.2 ;
- b) traduire l'engagement du prestataire de services à maintenir ou à améliorer sans relâche l'efficacité globale du SGS ;
- c) être diffusés dans l'ensemble de l'organisation ;
- d) être périodiquement passés en revue pour veiller à qu'ils restent pertinents et conviennent en permanence au prestataire.

Note. — Des orientations sur l'établissement d'objectifs de sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859 de l'OACI).

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p style="text-align: center;">RAS 19</p> <p style="text-align: center;">GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Appendice 2 Page de 3 de 5 Edition: 2 Date: Novembre 2019</p>
--	---	---

1.2 Obligation de rendre compte et responsabilités en matière de sécurité

Le prestataire de services doit:

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

1.3 Nomination du personnel clé chargé de la sécurité

Le prestataire de services doit désigner un gestionnaire de la sécurité qui aura la responsabilité de la mise en œuvre et de la tenue à jour du SGS .

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

1.4 Coordination de la planification des interventions d'urgence

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

1.5 Documentation relative au SGS

1.5.1 Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour un manuel du SGS qui énonce :

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



APPENDICE 3. PRINCIPES RELATIFS À LA PROTECTION DES DONNÉES DE SÉCURITÉ, DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ ET DES SOURCES CONNEXES

(Voir Chapitre 5, § 5.3)

Note 1. — La protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes est indispensable pour en assurer la mise à disposition continue; en effet, leur emploi à d'autres fins que le maintien ou l'amélioration de la sécurité peut en entraver l'accessibilité future et avoir des effets préjudiciables importants sur la sécurité.

Note 2. — Vu qu'ils ont des systèmes juridiques différents, les États ont la souplesse de formuler leurs lois et règlements en conformité avec leurs politiques et pratiques.

Note 3.— Les principes figurant dans le présent appendice visent à aider les États à établir et à adopter des lois et, règlements et politiques nationaux pour protéger les données de sécurité et les informations de sécurité provenant des systèmes de collecte et de traitement de données de sécurité (SDCPS), et protéger aussi les sources connexes, tout en permettant une administration appropriée de la justice et l'application des mesures nécessaires au maintien ou à l'amélioration de la sécurité de l'aviation.

Note 4. — L'objectif est d'assurer la disponibilité constante des données de sécurité et des informations de sécurité en en limitant l'utilisation lorsqu'elles sont employées à d'autres fins que le maintien ou l'amélioration de la sécurité de l'aviation.

1. Principes généraux

- 1.1** L'État du Sénégal, au moyen de lois et, de règlements et de politiques nationaux protégeant les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes, veille à ce qui suit :
- a) qu'un équilibre soit réalisé entre la nécessité de protéger les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes afin de maintenir ou d'améliorer la sécurité de l'aviation et la nécessité d'assurer l'administration appropriée de la justice ;
 - b) que les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes soient protégées conformément au présent appendice ;
 - c) que les conditions dans lesquelles les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes doivent être protégées soient spécifiées ;
 - d) que les données de sécurité et les informations de sécurité demeurent disponibles dans le but de maintenir ou d'améliorer la sécurité de l'aviation.

Note. — La protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes ne vise pas à entraver l'administration appropriée de la justice ou le maintien ou l'amélioration de la sécurité.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 19</p> <p>GESTION DE LA SÉCURITÉ</p>	<p>Appendice 3 Page 2 de 4 Edition: 2 Date: Novembre 2019</p>
--	---	--

1.2 Lorsqu'une enquête est instituée conformément au RAS 13, *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, les éléments d'enquête sur les accidents et les incidents indiqués au § 5.12 du RAS 13 doivent faire l'objet des protections prévues au RAS 13 et non des protections prévues dans le présent RAS.

2. Principes régissant la protection

2.1 L'Autorité doit s'assurer que les données de sécurité ou les informations de sécurité ne sont pas utilisées :

- a) en vue d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale contre des employés, du personnel d'exploitation ou des organisations ;
- b) en vue d'une divulgation au public ;
- c) dans un but autre que le maintien ou l'amélioration de la sécurité ; à moins qu'un principe régissant les dérogations ne s'applique.

2.2 L'Autorité doit assurer la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes en veillant :

- a) à ce que la protection soit spécifiée compte tenu de la nature des données de sécurité et des informations de sécurité;
- b) à ce qu'une procédure formelle soit établie pour protéger les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes ;
- c) à ce que les données de sécurité et les informations de sécurité ne soient pas utilisées à d'autres fins que celles pour lesquelles elles ont été recueillies, à moins qu'un principe régissant les dérogations ne s'applique ;
- d) dans la mesure où un principe régissant les dérogations s'applique, à ce que l'utilisation des données de sécurité et des informations de sécurité dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale soit régie uniquement par des mesures de protection autoritaires.

Note 1. — La procédure formelle peut prévoir une obligation de fournir une justification pour toute demande de divulgation de données de sécurité ou d'informations de sécurité.

Note 2. — Les mesures de protection autoritaires comprennent des limitations ou restrictions juridiques telles que des mesures conservatoires, des procédures à huis clos, des examens en chambre et la dépersonnalisation des données en vue de l'utilisation ou de la divulgation d'informations de sécurité dans le cadre de procédures judiciaires ou administratives.

3. Principes régissant les dérogations

Les dérogations à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes ne peuvent être accordées que si l'autorité compétente :

