

GUIDE DE MISE EN ŒUVRE D'UN SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE SUR UN AERODROME

EST ENTÉRINÉ LE 8 NOVEMBRE 2023

PAR LE DIRECTEUR GENERAL DE L'OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE
D'HAÏTI CONFORMEMENT AUX POUVOIRS QUI LUI SONT CONFERES PAR LA
NOUVELLE LOI ORGANIQUE PUBLIEE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA
MISSION ET LES ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC.


Lt. Col. Laurent Joseph DUMAS
Directeur Général



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI



OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE

Guide de mise en œuvre d'un Système de gestion de la sécurité par l'exploitant d'aéroport

Octobre 2023



GUIDE DE MISE EN ŒUVRE D'UN SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE PAR L'EXPLOITANT D'AERODROME

Approuvé par le Directeur Général de l'OFNAC et publié sous son autorité.

EDITION 2023

République d'Haïti
Office National de l'Aviation Civile

Table des matières

Table des matières	4
1 Introduction	5
1.1 Contexte	5
1.2 Objet et limites du présent guide.....	5
1.3 Lien avec le guide d'élaboration d'un manuel d'aéroport.....	5
1.4 Structure du guide	6
2 Le contexte dans lequel s'inscrit le SGS d'un aéroport	6
3 Dispositions générales du SGS	8
3.1 Engagement du dirigeant responsable et définition des objectifs de sécurité	8
3.2 Indépendance de la fonction chargée du SGS	12
3.3 Définition des lignes de responsabilité en matière de sécurité	14
4 Mise en œuvre de la politique de sécurité	17
4.1 Gestion des compétences et formation dans le domaine de la sécurité.....	17
4.2 Evaluation et atténuation des risques	18
4.3 Documentation	19
4.4 Evénements liés à la sécurité.....	20
4.5 Tiers intervenant sur la plateforme.....	21
5 Assurance de la sécurité	24
5.1 Enregistrements de sécurité.....	24
5.2 Suivi des indicateurs :.....	25
5.3 Suivi des événements liés à la sécurité :	26
5.4 Suivi des changements	27
5.5 Vérifications périodiques du fonctionnement du SGS.....	27
5.6 Comité de sécurité.....	29
6 Promotion de la sécurité	30
6.1 Diffusion des enseignements	30
6.2 Incitation du personnel	30
Annexe : Check-list d'évaluation du SGS	31

1 Introduction

1.1 Contexte

L'OACI a établi dans l'annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale la norme 1.4.4 qui stipule : « Dans le cadre du processus de certification, les Etats veilleront à ce qu'un manuel d'aéroport, contenant tous les renseignements utiles sur le site, les installations, les services, l'équipement, les procédures d'exploitation, l'organisation et la gestion de l'aéroport, y compris un système de gestion de la sécurité, soit soumis par le postulant pour approbation ou acceptation avant la délivrance du certificat d'aéroport. » Cette rédaction élève donc au niveau de la norme la présence d'un système de gestion de la sécurité pour l'exploitation d'un aéroport certifié.

Cette norme est transposée en Haïti, pour la certification et l'exploitation des aéroports recevant du trafic commercial international, dans le code de l'aviation civile, dans le RACH 19 pour les principes généraux d'un SGS et, plus précisément, dans le RACH14 sous partie C, chapitre 4, article 4.9.6, pour les exigences applicables à un exploitant d'aéroport certifié.

La définition et la mise en œuvre d'un SGS, ainsi que la démonstration que ce système peut fonctionner sont donc des exigences préalables à la délivrance du certificat de sécurité aéroportuaire. Ces points sont vérifiés lors des audits de certification de l'exploitant. La réalité du fonctionnement du SGS et de son efficacité est ensuite vérifiée par la DSACH dans le cadre de la surveillance continue de l'exploitant.

1.2 Objet et limites du présent guide

Ce guide constitue une aide à la définition et à la mise en œuvre d'un SGS par un exploitant d'aéroport certifié soumis aux dites exigences.

Le présent guide a pour objet de fournir une aide à l'exploitant d'aéroport pour la définition et la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SGS) conforme aux prescriptions du RACH 14.C.4.9 et de la NMO correspondante :

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

Le présent guide n'a pas vocation à imposer de méthode pour la définition et la mise en œuvre d'un SGS mais d'aider l'exploitant d'aéroport dans cette tâche. Ainsi ses dispositions doivent être considérées comme un moyen possible parmi d'autres d'assurer la conformité aux exigences réglementaires.

Un exemple de liste de vérifications annexée au présent guide permet à l'exploitant d'aéroport de réaliser une auto-évaluation de son système de gestion de la sécurité. Son utilisation ne garantit toutefois pas, à elle seule, la conformité aux exigences réglementaires.

1.3 Lien avec le guide d'élaboration d'un manuel d'aéroport

L'exploitant décrit la constitution et les modalités de mise en œuvre du SGS dans la partie 6 du manuel d'aéroport. Pour accompagner l'exploitant dans cette tâche, l'OFNAC a publié le guide d'élaboration d'un manuel d'aéroport.

Pour élaborer et mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité répondant aux exigences réglementaires et le décrire dans le manuel, il est conseillé d'utiliser conjointement le présent guide SGS et le guide d'élaboration d'un manuel d'aéroport.

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



1.4 Structure du guide

Le chapitre 2 ci-après rappelle le cadre organisationnel dans lequel s'inscrit le système SGS d'un exploitant d'aéroport certifié.

En ce qui concerne le système en lui-même, les chapitres 3, 4, 5 et 6 sont associés aux 4 grands principes de l'organisation d'un SGS, tels qu'identifiés dans la 14.C.NMO.4.9 et précisés dans le guide d'élaboration du manuel d'aéroport, à savoir :

- Dispositions générales du SGS,
- Mise en œuvre de la politique de sécurité,
- Assurance de la sécurité,
- Promotion de la sécurité.

Pour chacun des thèmes, les liens avec les 16 items de définition et de mise en œuvre du SGS spécifiés dans la 14.C.NMO.4.9 sont établis et des éléments de définition et de mise en œuvre sont proposés.

Il est rappelé que la structure de la partie 6 (SGS) du manuel d'aéroport prend en compte les dispositions de la NMO associée au RACH 19.1.4 et en précise celles-ci dans une forme qui, à l'expérience, est adaptée au fonctionnement du système SGS d'un exploitant d'aéroport. La gestion des risques de sécurité, par exemple, s'intègre dans le processus de mise en œuvre de la politique de sécurité qui alimente celui de l'assurance de la sécurité.

2 Le contexte dans lequel s'inscrit le SGS d'un aéroport.

Le RACH 14.C.4.9 prescrit les exigences auxquelles un aéroport certifié doit se conformer en matière d'organisation et de personnel. C'est dans ce chapitre du règlement qu'apparaît l'exigence de mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SGS).

14.C.4.9.1. L'exploitant d'aéroport désigne un dirigeant responsable qui a l'autorité pour veiller à ce que toutes les activités soient financées et exécutées conformément aux exigences applicables.

L'élément clé en matière de personnel pour un aéroport certifié est la désignation par l'exploitant d'aéroport d'un Dirigeant responsable qui dispose de l'autorité et des moyens nécessaires au fonctionnement de l'aéroport avec le niveau de sécurité attendu. C'est le dirigeant responsable qui est responsable, in fine, de l'efficacité du SGS grâce à la mise en place d'une politique de sécurité, de procédures adaptées, de moyens techniques et humains lui permettant de fonctionner en accord avec les exigences réglementaires applicables et les objectifs définis en matière de sécurité.

En théorie, le dirigeant responsable doit disposer de tous les moyens financiers nécessaires au fonctionnement de l'aéroport. En pratique, dans la plupart des organisations, le dirigeant responsable ne dispose pas d'une autonomie totale dans ce domaine, notamment pour le financement d'actions exceptionnelles ou nécessitant des investissements lourds.

Dans une telle situation, il convient alors de s'assurer que le dirigeant responsable dispose des pouvoirs décisionnels appropriés lui permettant d'ajuster le fonctionnement de l'aéroport aux ressources effectivement disponibles. Cela peut passer, par exemple, par la mise en place de mesures opérationnelles adaptées ou de restrictions d'exploitation pour maintenir le niveau de sécurité de l'exploitation. L'objectif réglementaire est alors réputé être respecté.



14.C.4.9.2. L'exploitant d'aéroport désigne une personne responsable du fonctionnement du système de gestion de la sécurité (SGS) défini ci-après. Cette personne agit indépendamment des autres responsables au sein de l'organisation et a un accès direct au dirigeant responsable et lui rend compte directement pour ce qui concerne le fonctionnement du système de gestion de la sécurité.

Pour exercer ses responsabilités en matière de sécurité, le dirigeant responsable s'appuie sur un Responsable du système de gestion de la sécurité qui lui rend compte directement pour les points relatifs à la gestion de la sécurité et, ce, quelle que soit sa position hiérarchique au sein de l'organisation, notamment si, par ailleurs il exerce des fonctions dans un service opérationnel. Des précautions particulières sont alors à respecter comme précisé plus loin.

14.C.4.9.3. L'exploitant d'aéroport nomme des personnes responsables des domaines suivants :
1. Services opérationnels de l'aéroport ; et
2. Entretien de l'aéroport

Outre le dirigeant responsable et le responsable SGS, l'exploitant d'aéroport désigne des responsables pour les domaines clés de l'exploitation : un responsable d'exploitation et un responsable de l'entretien. Selon la taille de l'aéroport, ces fonctions peuvent être individuelles, cumulées partiellement ou en totalité ou, pour certaines, réparties entre plusieurs responsables. Le cumul est soumis à la mise en place de précautions particulières décrites plus loin.

14.C.4.9.6. L'exploitant établit et met en œuvre au sein de son organisation un système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions du RACH 19.3. Le système de gestion de la sécurité répond aux spécifications décrites dans le 14.C.NMO.4.9.

L'annexe 19 de l'OACI précise les normes que l'Etat doit appliquer en matière de système de gestion de la sécurité tant à son niveau qu'à celui des exploitants d'aéroport. En ce qui concerne Haïti, le RACH 19 prescrit les exigences de mise en œuvre d'un SGS par les « prestataires », incluant les exploitants d'aéroport certifiés.

Ces dispositions sont précisées et complétées par le 14.C.4.9 et la NMO associée.



3 Dispositions générales du SGS

3.1 Engagement du dirigeant responsable et définition des objectifs de sécurité

Comme stipulé dans le RACH 14.C.NMO.4.9 : « Le système de gestion de la sécurité est un ensemble, structuré et organisé, de moyens, de procédures et de procédés, visant à assurer en toute sécurité et conformément aux normes en vigueur l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs dont la gestion incombe à l'exploitant d'aéroport. »

A travers la définition et la mise en œuvre du SGS, l'exploitant d'aéroport dispose, d'une part, d'un outil de pilotage et de maîtrise de la sécurité de son exploitation et, d'autre part, démontre à la DSACH, autorité de surveillance, sa capacité à se conformer à une exigence majeure du règlement de certification des aéroports.

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

14.C.NMO.4.9 [...] Le système de gestion de la sécurité assure une approche formalisée et explicite de la gestion de la sécurité qui :

- repose sur une déclaration de politique générale en matière de gestion de la sécurité, cette dernière définissant l'approche fondamentale de l'exploitant d'aéroport dans ce domaine ;*
- anticipe d'une manière active et continue les événements redoutés au regard de la sécurité, en mettant en place des procédés d'identification des dangers potentiels, des techniques de gestion des risques et une surveillance adaptée.*

La déclaration de politique générale en matière de gestion de la sécurité est rédigée et signée par le Dirigeant responsable. La déclaration contient également les objectifs de sécurité stratégiques de l'exploitation de l'aéroport définis à la suite d'une identification des dangers intrinsèques à l'aéroport et à son exploitation et d'une évaluation des risques qui en découlent.

Le détail des objectifs de sécurité et des indicateurs qui y sont normalement associés pour vérifier l'atteinte des objectifs peuvent ne pas être détaillés dans cet engagement qui reste un document de haut niveau.

14.C.NMO.4.9 § 13 : L'exploitant d'aéroport définit des objectifs d'amélioration de la sécurité pour son aéroport. Il définit et suit les indicateurs permettant de vérifier l'atteinte de ces objectifs et de détecter toute évolution négative pour la sécurité. Il prend les mesures appropriées pour remédier à toute évolution négative et atteindre les objectifs définis.

Cette action découle directement de la politique générale évoquée ci-dessus.

Le choix des objectifs se fait en cohérence avec l'engagement politique du dirigeant responsable. Les objectifs de sécurité font partie intégrante de la politique et doivent donc être formalisés par une intégration dans le manuel d'aéroport, ainsi que les modalités d'analyse et de révision de ces objectifs et des indicateurs associés.

La définition des objectifs se base sur une identification des risques sur la plate-forme lesquels sont évalués suite à une analyse des dangers existants sur l'aéroport, ou des dangers potentiels.

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

Dans un premier temps, les objectifs de sécurité peuvent être qualitatifs. Toutefois, à terme, pour un certain nombre d'indicateurs des valeurs cibles doivent être définies en fonction de la situation sur la plate-forme. Les valeurs cibles sont des objectifs chiffrés définis pour les objectifs de sécurité. Les valeurs cibles peuvent être exprimées en pourcentage ou en valeur absolue.

Il est admis que les indicateurs de certains objectifs de sécurité n'aient pas de valeur cible associée mais soient évalués uniquement à travers l'analyse des tendances de ces indicateurs. Les raisons du choix de cette méthode de suivi doivent être précisés dans le manuel d'aéroport.

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

- Réduire de 15% le nombre de FOD retrouvés sur l'aire de manœuvre (ou sur l'aire de trafic) : des indicateurs chiffrés basés sur le résultat de l'année N-1 sont pertinents ;
- Améliorer les délais d'analyse des événements de sécurité : indicateur de délai avec un objectif de 100% en moins de trois mois ;
- Réduire le nombre d'incursions sur piste : un indicateur avec une cible quantitative peut y être associée mais compte tenu des risques liés à ce type d'événement la cible devrait être Zéro. Par ailleurs la maîtrise de ce risque ne repose pas uniquement sur l'exploitant d'aéroport mais incombe également au prestataire de services du contrôle aérien. Ainsi, pour ce type d'événement, une analyse tendancielle est indispensable, qu'une cible ait été fixée ou non.

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

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

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

Il convient de retenir que les objectifs de sécurité s'appliquent également aux sous-traitants pour les activités qui les concernent.

D'autres exemples d'objectifs de sécurité et d'indicateurs associés sont proposés ci-dessous :

Exemples d'objectifs de sécurité et d'indicateurs associés :

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

Objectifs	Indicateurs possibles
Traitement des événements de sécurité : réduire le délai d'analyse des événements	<ul style="list-style-type: none"> - Moyenne du nombre de jours passés pour réaliser l'analyse d'un événement - Pourcentage d'événements analysés dans les délais (si des délais sont fixés dans une procédure)
Développer, améliorer et pérenniser la sensibilisation des agents à la sécurité Développer la culture de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'actions de sensibilisation effectuées - Taux de personnels sensibilisés à la sécurité - Nombre de correspondants de sécurité sensibilisés à la sécurité (chez les tiers)

Objectifs	Indicateurs possibles
Gestion des tiers sur la plate-forme : Assurer/améliorer l'intégration des sous-traitants dans le SGS de l'exploitant	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de sous-traitants exerçant une activité pérenne sur la plate-forme et ayant mis en place un système de suivi de la compétence de leur personnel, rapporté au nombre total de sous-traitants exerçant une activité pérenne sur la plate-forme - Nombre de sous-traitants ayant mis en œuvre un système de recueil et de report à l'exploitant d'aéroport des événements de sécurité constatés, rapporté au nombre total de sous-traitants. - Nombre de contrats incluant des exigences relatives à la formation et aux compétences pour les sous-traitants ponctuels rapporté au nombre total de contrats de sous-traitance ponctuels.
Information aéronautique : s'assurer de la précision et de l'intégrité de l'information transmise ou de l'information publiée	<ul style="list-style-type: none"> - Taux d'informations aéronautiques publiées détectées comme erronées par rapport aux informations demandées - Taux de demandes de publications transmises hors délais contractuels
Incursion sur pistes : réduire le nombre d'incursions sur piste	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'incursions sur piste par des piétons - Nombre d'incursions sur piste par des véhicules (ou des piétons) - Nombre d'incursions sur piste par des animaux
Niveau de protection SSLIA : maîtriser ou diminuer le nombre de dégradations du niveau SSLIA	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de dégradations du niveau SSLIA (non programmées)
Prévention du péril aviaire : réduire le nombre d'incidents dus à la présence d'oiseaux sur la plate-forme.	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'impacts d'oiseaux - Nombre de déclarations de présence d'oiseaux
Prévention du péril animalier : réduire le nombre d'incidents dus à la présence d'animaux sur l'aire de mouvement	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'intrusions d'animaux sur la plate-forme - Nombre de détériorations des clôtures - Nombre de chocs animaux/aéronef
Intégrité de l'aire de manœuvre : réduire le nombre de FOD détectés, améliorer la « propreté » de l'aire de mouvement	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'objets retrouvés sur l'aire de manœuvre au cours des inspections - Nombre d'objet débris retrouvés sur l'aire de manœuvre en dehors des inspections et après signalement

Objectifs	Indicateurs possibles
Gestion de l'aire de trafic : réduire le nombre de FOD détectés, améliorer la «propreté » de l'aire de trafic, diminuer les dommages aux avions	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de corps étrangers retrouvés sur l'aire de trafic au cours des inspections - Nombre de corps étrangers retrouvés sur l'aire de trafic en dehors des inspections et après signalement - Nombre de postes de stationnement constatés «impropres » (présence de corps étrangers, d'appareils, etc.) après le départ d'aéronef - Nombre de collisions entre aéronefs et/ou véhicules sur l'aire de trafic
Balisage lumineux : améliorer la maintenance préventive, assurer un objectif de maintenance supérieur aux normes réglementaires	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de pannes ou de défauts constatés lors d'une inspection - Nombre de pannes ou de défauts signalés - Délais d'intervention ou de réparation
Balisage par marques – Panneaux : améliorer la maintenance	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de défauts constatés lors d'une inspection - Nombre de défauts signalés - Délais d'intervention/réparation
Gestion des travaux : assurer la sécurité lors des travaux, assurer une coordination avec tous les tiers	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'études d'impact effectuées avant la réalisation de travaux, rapporté au nombre de travaux effectués - Nombre d'actions de coordination avec les tiers initiées par l'exploitant rapporté au nombre de travaux effectués - Nombre d'événements en relation avec des travaux en cours
Circulation des véhicules en zone côté piste : Améliore la sécurité, améliorer le respect des conditions de circulation	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de manquements observés/nombre de contrôles effectués - Nombre de quasi-collisions aéronefs/véhicules reportées (aire de trafic)
Equipement d'origine technique : réduire le nombre d'événements sécurité d'origine technique	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de pannes radio - Nombre de pannes véhicule SSLIA - Nombre de pannes téléphone
Procédures d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> - Taux de réalisation d'une EISA dans le cadre d'un changement de procédure d'exploitation
Protection de l'aéroport	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'obstacles perçant les dégagements identifiés suite à vérification par l'exploitant.



3.2 Indépendance de la fonction chargée du SGS

14.C.NMO.4.9 § 2 : L'exploitant d'aérodrome identifie une personne au sein de son organisation spécifiquement chargée de développer et de maintenir le système de gestion de la sécurité et qui rend compte directement au dirigeant responsable. Cette personne est indépendante de l'encadrement opérationnel.

Cas général :

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

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

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

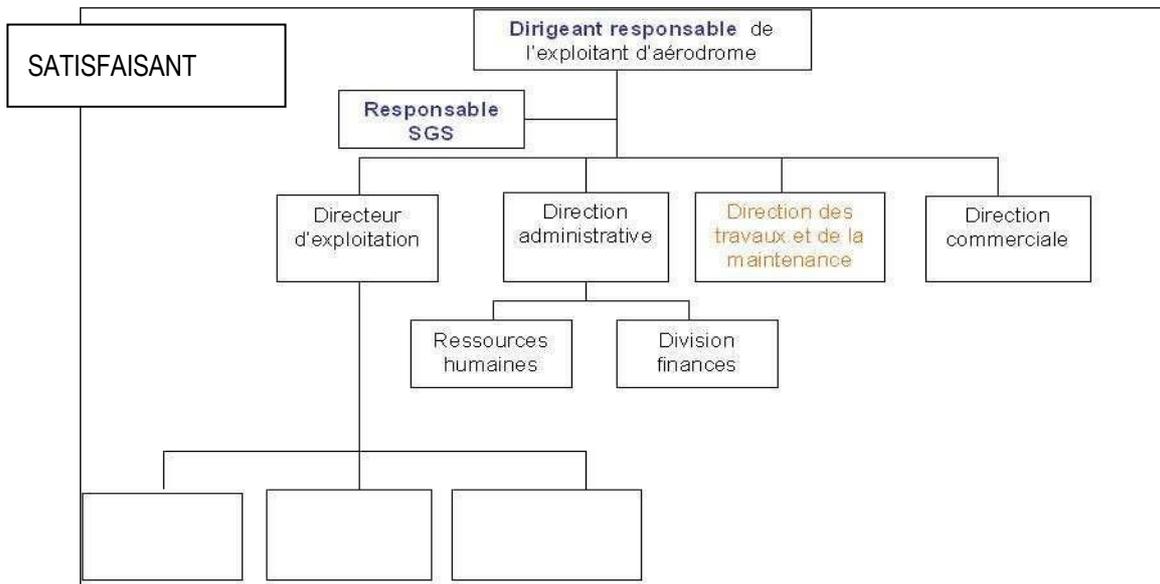
Dans tous les cas, l'exploitant doit disposer d'un organigramme mentionnant au minimum le dirigeant responsable de l'exploitant, le responsable SGS, les responsables désignés (exploitation et entretien) et les agents de l'organisation ayant des fonctions dans le domaine de la sécurité. Le dirigeant responsable,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

Exemple : si les aspects relatifs à la formation des personnels sont traités au sein d'une entité « Ressources Humaines » de l'exploitant d'aérodrome ou du propriétaire (Autorité d'Etat, ministère, mairie, etc...), il convient de le mentionner dans l'organigramme.

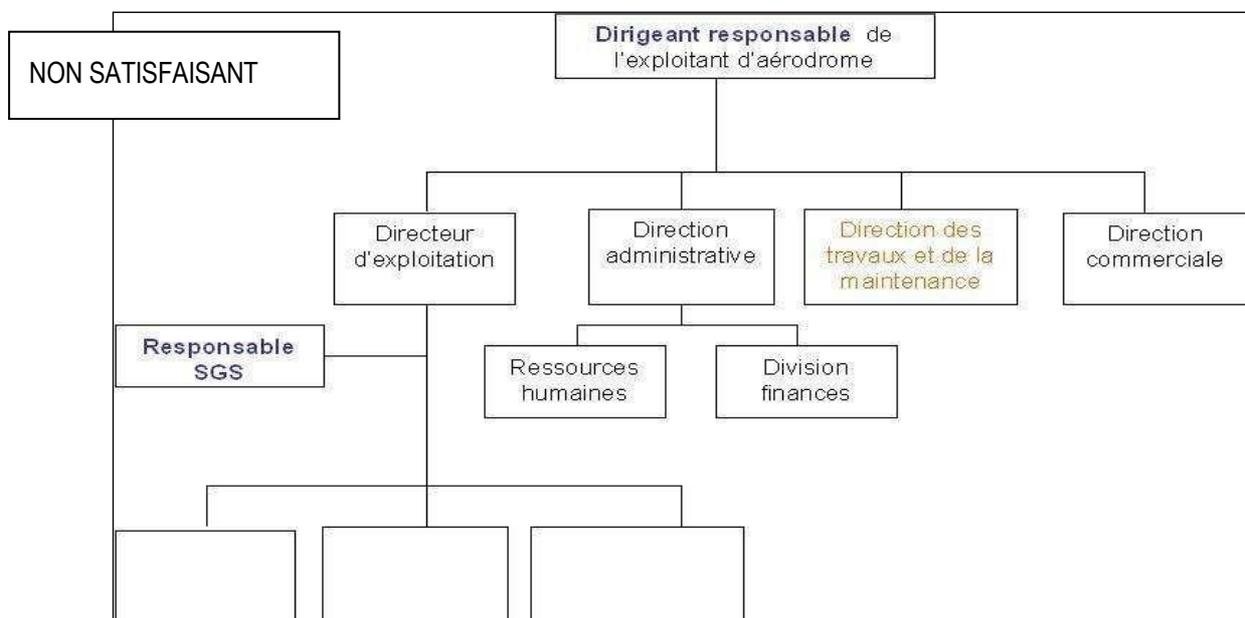
Lorsque l'exploitant gère plusieurs aérodromes, il est possible que le responsable SGS ait la charge du SGS sur un ou plusieurs aérodromes. Il est alors souhaitable que le RSGS assure une présence régulière sur chacun des sites. Si cette présence régulière ne peut pas être assurée, il est indispensable que l'exploitant désigne un correspondant SGS chargé d'assurer en continu le lien entre l'exploitation locale et le RSGS. Il est cependant conseillé de désigner un correspondant local même si la présence du RSGS est régulière.



Exemple d'organisation satisfaisante :



Exemples d'organisation non satisfaisante :



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

Cas particuliers

Il est admis, lorsque la taille de l'exploitant d'aéroport ne lui permet pas de disposer de ressources humaines suffisantes pour définir une organisation répondant strictement à l'ensemble des contraintes décrites ci-dessus que le RSGS assure également des fonctions opérationnelles ou d'encadrement.

Ainsi, pour les aéroports concernés, il est envisageable que :

- le dirigeant responsable soit également le responsable SGS (ou assure certaines fonctions SGS) ;
- le responsable SGS fasse partie de l'encadrement opérationnel ;
- le responsable SGS fasse partie d'une entité ou d'un prestataire externe.

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

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

L'exploitant de l'aéroport reste responsable de la gestion de la sécurité sur la plate-forme, y compris lorsque certaines tâches ou fonctions sont externalisées.

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

3.3 Définition des lignes de responsabilité en matière de sécurité

14.C.NMO.4.9 § 3 : L'exploitant d'aéroport définit clairement, pour ses employés et ses structures, les missions et lignes de responsabilité en matière de sécurité. Il s'assure que ses employés ont pleinement conscience des rôles qui leur sont attribués dans ce domaine.

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

En application de cette exigence, l'exploitant identifie pour chacun des agents concernés et de leur encadrement ses missions et responsabilités pour l'exercice de ses fonctions, et en lien avec le fonctionnement du SGS.

A titre d'exemples, voici ci-dessous une liste de missions ou de responsabilités en lien avec le SGS, qui doit être évidemment ajustée en fonction de l'organisation et du mode de fonctionnement de l'exploitant.

Dirigeant responsable :

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

Responsable chargé du SGS :



- élaborer et mettre à jour des procédures relatives au fonctionnement du SGS ;
- animer, coordonner, piloter et suivre les activités liées au SGS ;
- gérer la documentation relative au SGS ;
- diffuser à tous niveaux des informations liées à la sécurité ;
- mettre en place des mécanismes de vérification ;
- organiser le retour d'expérience ;
- intégrer tous les besoins relatifs à la sécurité dans le plan de formation ;
- préparer et organiser des revues de sécurité ;
- s'assurer que tous les événements détectés ont fait l'objet d'une analyse ;
- s'assurer que des mesures sont définies en réponse aux problèmes de sécurité détectés dans le cadre du suivi des indicateurs de sécurité, de l'analyse des événements, des audits internes, de l'évaluation des modifications liées à l'exploitation de l'aéroport, au regard de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la sécurité, des revues de sécurité, des comités de sécurité ;
- assurer le suivi de la mise en œuvre des mesures préventives et correctives liées à la sécurité ;
- s'assurer de la cohérence de l'analyse et du traitement des événements ;
- s'assurer de la coordination du SGS de l'exploitant avec celui des tiers s'il en existe un ;
- s'assurer de la coordination des actions de l'exploitant et de celles des tiers n'ayant pas de SGS ;
- s'assurer de la cohérence de la définition des mesures correctives prises dans les différents domaines.

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

Responsables désignés et autres fonctions d'encadrement :

Dans leurs domaines respectifs :

- veiller à ce que la fonction de suivi de la sécurité soit mise en œuvre dans leur service ;
- veiller à l'application des procédures d'évaluation et d'atténuation des risques concernant leur service/division ;
- s'assurer que les personnels sous leur autorité ont suivi les formations adéquates, disposent des titres et qualifications éventuellement exigibles et sont aptes à assurer leurs missions ;
- faire remonter au responsable SGS toute information pertinente nécessaire à l'accomplissement de ses tâches ;
- participer aux études d'impact qui les concernent ;
- participer à l'analyse des événements de sécurité le cas échéant
- mettre en œuvre les actions préventives et correctives relevant de leur service.

Personnels en charge de tâches opérationnelles :

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

La formalisation de ces responsabilités est indispensable.



Un des moyens d'y parvenir est de rédiger pour chaque agent (ou type de fonction) une fiche de poste ou de fonction (devant être mise à jour et pouvant être partielle, c'est-à-dire ne mentionnant que les responsabilités en matière de sécurité), intégrée ou annexée au manuel d'aéroport. Chaque agent doit avoir pris connaissance de la description des responsabilités qui sont les siennes en matière de sécurité et l'exploitant doit être mesure d'en apporter la preuve.

Les fonctions du SGS peuvent être présentées selon trois grandes missions détaillées dans les chapitres 4, 5 et 6 du présent guide :

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

4 Mise en œuvre de la politique de sécurité

4.1 Gestion des compétences et formation dans le domaine de la sécurité

14.C.NMO.4.9 § 4 : L'exploitant d'aéroport s'assure que son personnel est suffisamment formé et compétent pour effectuer les missions dont il a la charge.

Afin de garantir la compétence de ses personnels, l'exploitant établit un plan de formation initiale et continue, et il s'assure que ses sous-traitants en font de même pour leurs employés exerçant des activités sur l'aéroport dans le périmètre couvert par la certification.

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

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

L'exploitant s'assure par un suivi détaillé dans le temps que chacun de ses agents possède les titres, qualifications ou tout autre document qui lui sont nécessaires pour remplir ses fonctions opérationnelles (exemple : autorisation de circuler sur les aires de trafic et/ou les aires de mouvement pour les agents intervenant sur ces aires ; certificat d'aptitude médicale pour les pompiers, habilitations électriques, etc.), ainsi que les tâches relatives à la mise en œuvre du SGS qui le concerne (exemple : réalisation des études de sécurité, réalisation des audits internes, report et analyse des événements).

La mise en place de formations et de contrôles appropriés exigée par la certification est un prérequis pour la satisfaction de l'exigence de formation et de compétence.

Dans le cadre du fonctionnement du SGS, le suivi peut être effectué au travers de la mise en place de programmes identifiant les formations et compétences pour les métiers exercés, y compris les connaissances relatives au SGS, de tableaux de suivi de formation ainsi que de dossiers de formation pour chaque agent.

Afin de minimiser le risque d'emploi d'un agent « non conforme », il est conseillé de mettre en place des systèmes d'alarmes d'échéances de validité des formations ou qualifications.

Pour les sous-traitants dont l'activité sur la plate-forme est pérenne et tout particulièrement ceux qui sont habilités à évoluer de manière autonome dans les zones opérationnelles, l'exploitant s'assure que les sous-traitants établissent et mettent en œuvre un plan de formation pour leurs agents, qu'ils réalisent un suivi de leurs qualifications et compétences et que les agents connaissent les dispositions du SGS qui les concernent. Ce point doit être intégré dans les documents contractuels.

Pour les sous-traitants intervenant ponctuellement sur la plate-forme et qui sont, logiquement sous la surveillance permanente d'un agent de l'exploitant dans les zones opérationnelles, l'exploitant s'assure que les sous-traitants vérifient les qualifications et les compétences de leurs agents.

14.C.NMO.4.9 § 4 : L'exploitant d'aéroport s'assure que l'ensemble de son personnel s'implique dans la gestion et la promotion de la sécurité de l'aéroport. Il organise des actions de sensibilisation à la sécurité de l'exploitation de l'aéroport.

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



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

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

Les actions de sensibilisation ne sont pas menées uniquement à la mise en place du SGS ou à l'arrivée de nouveaux agents mais doivent être répétées périodiquement.

Dans un premier temps, la sensibilisation portera plus particulièrement sur le rôle de chacun dans le fonctionnement du SGS (à adapter en fonction des responsabilités attribuées aux agents qu'on sensibilise). Par la suite, dans le cadre des actions de sensibilisation périodiques complémentaires, l'exploitant apporte, par exemple, des informations relatives à :

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

4.2 Evaluation et atténuation des risques

14.C.NMO.4.9 § 9 : L'exploitant d'aéroport s'assure que les modifications liées à l'exploitation de l'aéroport sont évaluées au regard de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la sécurité. En fonction de ces évaluations, il prend les mesures appropriées et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué

Si l'on part du principe qu'à un instant donné le fonctionnement stable d'un aéroport certifié est sûr (au sens sécurité de l'exploitation), il est évident que tout changement apporté à un élément quelconque du système qui participe à cette sécurité est susceptible d'en détruire l'équilibre.

Ainsi, il est indispensable d'identifier, avant la mise en œuvre de tout changement (modification d'organisation, de procédure, d'infrastructure, etc.) son impact éventuel sur la sécurité de l'exploitation.

Cette identification est facilitée par l'utilisation d'un outil de type Evaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire (EISA) permettant d'identifier les points clés :

- identification des acteurs concernés,
- identification des événements redoutés et de leur criticité en matière de sécurité,
- définition des mesures en réduction de risque, responsabilités de mise en œuvre,
- conformité réglementaire du changement
- acceptabilité du changement.
- perspectives de retour d'expérience.

Dans le cas particulier de la réalisation de travaux, les deux aspects suivants doivent être traités :

- la phase de réalisation de la modification (phase de travaux) ;
- la phase pérenne (une fois que la modification a été effectuée : travaux terminés).

Cette étude préalable au changement doit être largement basée sur la coordination entre les différents acteurs, tant interne à l'exploitant d'aéroport (services concernés) qu'en externe, notamment le prestataire de services de la navigation aérienne et les autres tiers concernés.

Le guide d'évaluation d'impact sur la sécurité de l'OFNAC explicite une méthode pour répondre à cette exigence.

4.3 Documentation

14.C.NMO.4.9 § 8 : L'exploitant d'aéroport s'assure que son système de gestion de la sécurité est systématiquement documenté. Il enregistre toutes les informations permettant de s'assurer du bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité.

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

- de la partie SGS du manuel d'aéroport qui formalise les procédures mises en œuvre par l'organisation pour remplir les exigences de sécurité. La structure de cette partie peut être identique à celle du présent guide ;
- des autres chapitres du manuel d'aéroport ainsi que l'ensemble des documents qui y sont référencés (procédures, instructions, protocoles...) qui contiennent les informations et les instructions nécessaires au personnel opérationnel pour remplir les missions de l'exploitant d'aéroport.
- de l'ensemble des documents et des procédures issus de la mise en œuvre du SGS (y compris les comptes- rendus des réunions spécifiques au SGS).

14.C.NMO.4.9 § 6 : L'exploitant d'aéroport s'assure que son personnel, pour tout ce qui le concerne, dispose de la documentation à jour relative à l'exploitation de l'aéroport.

14.C.NMO.4.9 § 7 : L'exploitant d'aéroport assure la mise à disposition auprès des tiers intervenant sur l'aéroport de la documentation à jour concernant l'exploitation de l'aéroport pour tout ce qui les concerne.

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

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

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

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

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

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

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

Dans le cadre de la coordination entre l'exploitant et les autres tiers exigée au § 12 de la NMO, en cas de changement sur la plate-forme, l'exploitant tient informé, sans délai, tous les tiers (y compris ceux qui ne sont pas des sous-traitants) de toute évolution pouvant nécessiter une mise à jour de leurs procédures ou documentation.

4.4 Événements liés à la sécurité

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

Le recueil et traitement des événements liés à la sécurité dans le cadre du SGS :

14.C.NMO.4.9 § 10 : L'exploitant d'aéroport met en place un système de recueil et d'analyse d'événements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité. Il s'assure que tous les événements qu'il juge susceptibles d'avoir des incidences significatives sur la sécurité sont analysés sans délai. Il prend en fonction de ces analyses les mesures correctives qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

- Recueil des événements

L'exploitant d'aéroport recueille les événements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité dans le cadre de son SGS. Le recueil des événements comprend tous les événements liés à la sécurité concernant l'exploitant et ses sous-traitants et, dans la mesure du possible, ceux des autres intervenants sur la plate-forme. Il décrit dans le manuel d'aéroport la procédure en vigueur sur la plateforme et informe les tiers des attentes en matière de notification.

- Analyse des événements

Une fois les événements recueillis, il est nécessaire que l'exploitant d'aéroport les analyse afin d'en identifier les causes racines et éventuellement de déterminer des actions correctives visant à éviter qu'ils ne se reproduisent. Il est essentiel pour l'efficacité du système de ne pas limiter l'analyse aux conséquences visibles de l'événement mais de remonter le plus en amont possible vers les causes profondes afin de déterminer les mesures correctives les plus pertinentes susceptibles de corriger le problème de manière pérenne.

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

- Enregistrement et suivi des événements

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

- Les actions correctives

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

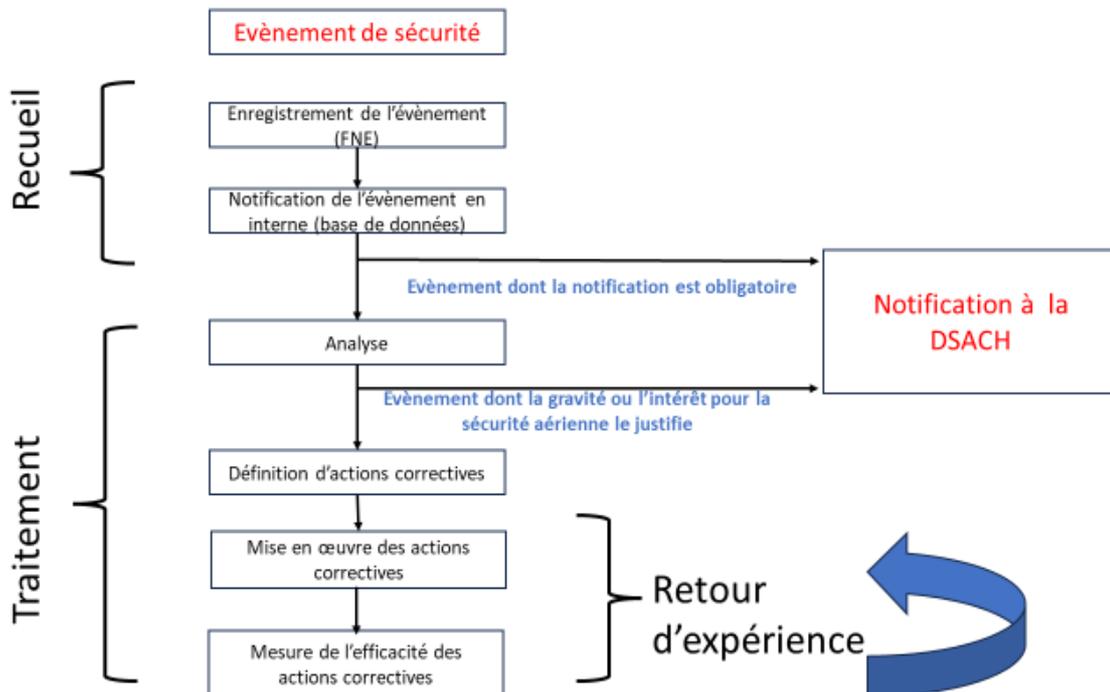
- Le retour d'expérience

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

La notification des événements à l'OFNAC :

Des exigences de notification à l'OFNAC sont prescrites par le RACH19. Cette notification à l'Autorité ne se substitue pas à celle, ci-dessus, exigée en interne au titre du SGS.

Toutefois, dans la majorité des cas, un événement de sécurité relève à la fois de l'exigence SGS et de l'exigence RACH19. Ainsi, il est préférable pour l'exploitant d'aéroport de mettre en place au titre du SGS un système de notification permettant de satisfaire les deux exigences.



4.5 Tiers intervenant sur la plateforme

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

L'identification de l'ensemble des tiers est un préalable à la mise en œuvre des points 11 et 12 de la NMO.4.9.

Tiers sous-traitants

14.C.NMO.4.9 § 11 : Les activités des tiers agissant pour le compte de l'exploitant d'aéroport sont soumises aux dispositions du système de gestion de la sécurité de l'exploitant sur l'aéroport. L'exploitant d'aéroport s'en assure en prenant les mesures appropriées, notamment en le prévoyant expressément dans les documents contractuels.

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



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

Ainsi :

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

A cet effet, l'exploitant choisit le sous-traitant capable de rendre le service attendu et s'assure qu'il est en mesure de satisfaire les objectifs de sécurité minimum exigés pour les tâches sous-traitées, ainsi que les modalités de mise en œuvre du SGS que l'exploitant lui notifie.

En ce qui concerne les sous-traitants occasionnels qui réalisent leurs tâches sous la supervision directe et continue de l'exploitant d'aéroport, il est admis qu'exigence d'application du SGS de l'exploitation soit réputée satisfaite dès lors qu'une sensibilisation aux risques liés aux opérations sur l'aéroport a été réalisée et que la supervision est effective. Dans ce cas les événements de sécurité sont reportés directement par l'agent de l'exploitant en charge de la supervision.

On trouve par exemple parmi les sous-traitants :

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

Autres tiers (non sous-traitants)

14.C.NMO.4.9 § 12 : Dans un but d'amélioration de la sécurité, l'exploitant d'aéroport intègre de manière formelle la coordination entre les actions qu'il mène et celles menées par des tiers intervenant sur l'aéroport, à l'exception de ceux visés au paragraphe 11

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

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

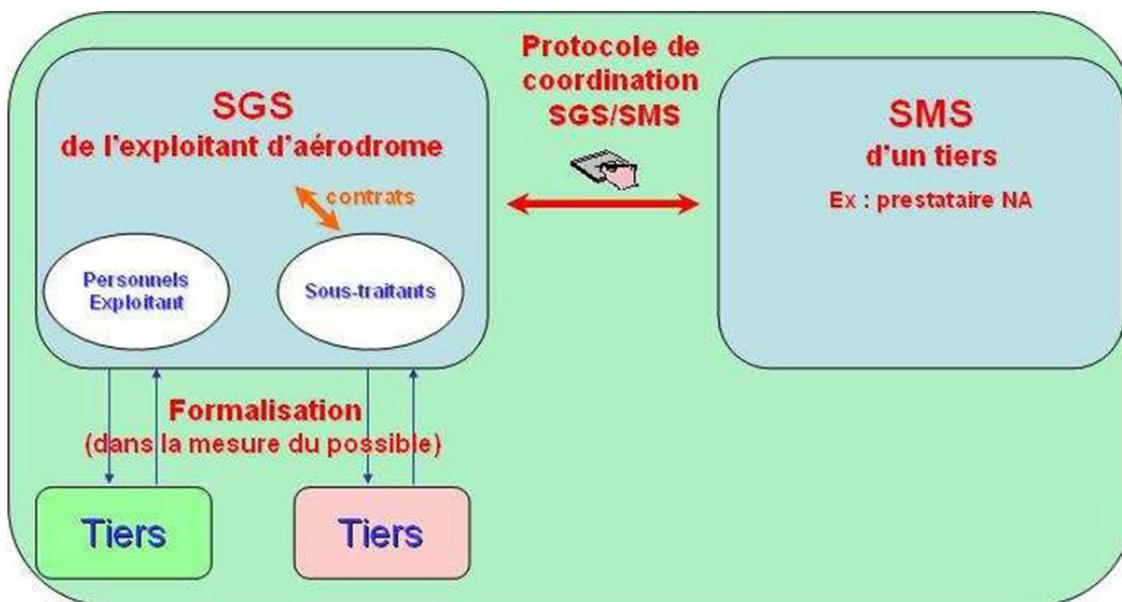
- que les responsabilités entre exploitant d'aéroport et les tiers sont clairement identifiées ;
- qu'il existe une coordination entre ses actions et celles des tiers.



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

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

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





5 Assurance de la sécurité

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

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

5.1 Enregistrements de sécurité

14.C.NMO.4.9 § 8 : [...] Il enregistre toutes les informations permettant de s'assurer du bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité

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

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

Il appartient à l'exploitant d'établir sa propre liste d'enregistrements de sécurité. Néanmoins, cette liste contient au minimum les éléments suivants :

- Les formulaires de notification d'événements liés à la sécurité ;
- Le tableau de suivi des indicateurs de sécurité définis ;
- Les dossiers d'analyse des événements liés à la sécurité ;
- Les évaluations d'impact sur la sécurité en cas de modification ;
- Les comptes-rendus des réunions du comité de sécurité (voir 5-6) ;
- Les rapports des audits internes (voir 5-5) ;
- Les comptes rendus des revues de sécurité (voir 5-5) ;
- Les enregistrements réglementaires (comptes-rendus d'interventions relatives au péril animalier, comptes-rendus d'intervention SSLIA, les relevés d'inspections des clôtures, etc.).

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

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

Enregistrement	Responsable	Mode de stockage	Durée de conservation
Compte-rendu de revue de direction	Responsable SGS	Informatique réseau: L:/SGS/enregistrements/revues_sécurité	5 ans
Compte-rendu de comité de sécurité	Responsable SGS	Informatique réseau: L:/SGS/enregistrements/comité_sécurité	5 ans

Bilan mensuel de l'indicateur « nombre de FOD sur les aires de mouvement »	Responsable PC aires	Informatique réseau: L:/PCAires/insp_pistes/indicateurs/FOD	3 ans
FNE	Responsable SGS	Papier - dossiers (Bat 5 pièce 45)	5 ans
Tableau de suivi des actions correctives à la suite des audits internes	Responsable SGS	Informatique réseau: L:/SGS/enregistrements/tableau xxx.	3 ans
...

5.2 Suivi des indicateurs :

14.C.NMO.4.9 § 12 : L'exploitant d'aéroport définit des objectifs d'amélioration de la sécurité pour son aéroport. Il définit et suit les indicateurs permettant de vérifier l'atteinte de ces objectifs et de détecter toute évolution négative pour la sécurité. Il prend les mesures appropriées pour remédier à toute évolution négative et atteindre les objectifs définis.

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

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

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

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

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

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



Exemple de tableau de suivi des indicateurs :

Réf.	Objectifs de sécurité	Indicateur	Année	T1	T2	T3	Cible
1	Objectif 1	Indicateur 1-1					
		Indicateur 1-2					
2	Objectif 2	Indicateur 2					
3	Objectif 3	Indicateur 3-1					
		Indicateur 3-2					
...					

Ce tableau a uniquement une valeur d'exemple. Toute présentation choisie par l'exploitant d'aéroport est acceptable dans la mesure où apparaissent les informations nécessaires à la compréhension des objectifs et au suivi des indicateurs.

5.3 Suivi des événements liés à la sécurité :

14.C.NMO.4.9 § 10 : L'exploitant d'aéroport met en place un système de recueil et d'analyse d'événements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité. Il s'assure que tous les événements qu'il juge susceptibles d'avoir des incidences significatives sur la sécurité sont analysés sans délai. Il prend en fonction de ces analyses les mesures correctives qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

Le système de recueil et d'analyse des événements mis en place conformément à la 14.C.NMO.4.9 § 10 est un outil permettant d'identifier les dysfonctionnements du système.

Outre l'identification d'événements graves dont l'impact sur la sécurité est évident, le suivi des événements liés à la sécurité permet de détecter un nombre anormal d'événements du même type qui, pris isolément, ne semblent pas avoir d'impact sur la sécurité mais dont la multiplication témoigne probablement d'un problème sous-jacent plus grave. Cette identification doit entraîner la mise en place des mesures appropriées.

Le suivi de ces événements, le choix des actions correctives s'attaquant aux causes profondes et la vérification de l'efficacité des actions correctives sont essentiels pour la maîtrise du niveau de sécurité.



5.4 Suivi des changements

14.C.NMO.4.9 § 10 : L'exploitant d'aéroport s'assure que les modifications liées à l'exploitation de l'aéroport sont évaluées au regard de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la sécurité. En fonction de ces évaluations, il prend les mesures appropriées et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué

Cette exigence a déjà été abordée au titre de la mise en œuvre des dispositions du SGS au chapitre précédent. Il convient également, au titre de l'assurance de la sécurité, de s'assurer a posteriori de la validité des hypothèses prises en ce qui concerne la définition de la notion de changement et de son application.

Les conclusions sont prises en compte au titre du 5.5 ci-après

5.5 Vérifications périodiques du fonctionnement du SGS

14.C.NMO.4.9 § 14 : L'exploitant d'aéroport procède à une vérification périodique du fonctionnement de son système de gestion de la sécurité. Il prend alors les mesures correctives et préventives qui s'imposent pour son bon fonctionnement.

Audits internes

La réglementation n'exige pas explicitement la mise en place d'audit interne. Toutefois, c'est un outil intéressant pour avoir une vision globale, claire et objective du fonctionnement du SGS. Il est donc fortement conseillé de mettre en place ce type d'outil permettant d'analyser de manière objective et systématique le fonctionnement du SGS. Un audit interne peut-être réalisé par une entité externe à l'exploitant, notamment si celui-ci n'a pas les ressources pour mettre en œuvre ces audits au sein de l'organisation (difficultés de trouver des auditeurs indépendants de la structure auditée par exemple). Il peut alors faire appel à des prestataires ou mettre en place des audits croisés avec d'autres exploitants.

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

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

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

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

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

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

Les audits internes font l'objet d'un rapport qui entre dans la documentation du SGS. À la suite de l'audit, l'exploitant établit :



- l'origine des constats (service, thème, etc.) ;
- l'importance des constats et le besoin éventuel d'une action corrective immédiate ;
- les actions correctives nécessaires pour s'assurer du traitement des constats et les délais associés ;
- l'identification des personnels responsables de la mise en œuvre des actions correctives.

Revue de sécurité

La revue de sécurité est un outil de suivi et de pilotage du fonctionnement du SGS qui s'inscrit pleinement dans le cadre du 14.C.NMO.4.9 § 14 ci-dessus. La revue de sécurité est une instance présidée par le dirigeant responsable, organisée par le responsable chargé de la mise en œuvre du SGS, à laquelle participent les représentants de l'organisation de l'exploitant. La fréquence des revues de sécurité est définie dans les documents relatifs au SGS (partie 6 du manuel d'aéroport).

La revue de sécurité fait l'objet d'un ordre du jour et d'un compte-rendu qui fait apparaître notamment le nom des participants et les mesures prises au cours de la réunion. L'objectif des revues de sécurité est d'évaluer le fonctionnement du SGS et de décider des éventuelles d'actions d'amélioration.

La revue de sécurité consiste en un examen systématique et régulier des mesures prises ou à prendre.

Pour ce faire, le responsable chargé du SGS, établit préalablement à la réunion :

- un bilan des indicateurs relatifs à la sécurité ;
- un bilan des résultats des audits internes ;
- un bilan des événements liés à la sécurité ;
- un bilan des changements réalisés (au sens du 14.C.4.14) ;
- un bilan des actions correctives ou préventives menées ou programmées (y compris celles issues du comité de sécurité).

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

La périodicité des revues de sécurité est, au minimum, annuelle, mais une périodicité de 6 mois est fortement recommandée. En cas de besoin, le dirigeant responsable peut réunir cette instance en dehors du calendrier programmé pour s'adapter à la situation sur la plate-forme (la revue peut être avancée si le nombre d'événements de sécurité est important ou retardée si on ne dispose que de peu d'éléments d'entrée, par exemple).

Les résultats des revues de sécurité servent à alimenter les comités de sécurité.

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

5.6 Comité de sécurité

14.C.NMO.4.9 § 14 : L'exploitant d'aéroport met en place un comité de sécurité qui examine tous les aspects relevant de la sécurité de l'aéroport et propose les mesures d'amélioration de la sécurité et les méthodes de suivi de ces mesures. Ce comité est composé des représentants des différents intervenants susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité de l'aéroport. Les mesures mises en œuvre par l'exploitant d'aéroport, à la suite de ces propositions, font l'objet par celui-ci d'un retour d'expérience.

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

L'objectif du comité de sécurité est de traiter des problèmes de sécurité de la plate-forme. Il permet un croisement des informations relatives à la sécurité entre les différents acteurs intervenants sur la plate-forme. Il se réunit une à deux fois par an, ou à une fréquence plus élevée si la situation le justifie.

Le comité de sécurité examine les résultats de la performance en matière de sécurité (bilans des événements liés à la sécurité, tableaux de suivi des indicateurs, tableaux des actions correctives et préventives, etc..)

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

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

Le rôle du comité de sécurité est clairement défini dans les documents relatifs au SGS de l'exploitant, notamment dans le chapitre 6 du manuel d'aéroport

6 Promotion de la sécurité

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

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

6.1 Diffusion des enseignements

14.C.NMO.4.9 § 16 : L'exploitant d'aéroport diffuse à tout niveau de son organisation et aux tiers concernés les enseignements relatifs à la sécurité sur l'aéroport, dont toute recommandation qui proviendrait des enquêtes sur les événements liés à la sécurité

L'exploitant maintient la sécurité au centre de ses préoccupations en tenant son personnel, celui de ses sous-traitants ainsi que les autres intervenants informés de toute action ou question importante, relative à la sécurité.

Pour ce faire, il prévoit un mécanisme de diffusion des enseignements pour toutes les activités liées à la sécurité.

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

6.2 Incitation du personnel

14.C.NMO.4.9 § 5 : L'exploitant d'aéroport s'assure que l'ensemble de son personnel s'implique dans la gestion et la promotion de la sécurité de l'aéroport. [...].

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

D'autre part, l'un des principes du SGS est qu'il « assure une approche formalisée et explicite de la gestion de la sécurité qui anticipe d'une manière active et continue les événements redoutés au regard de la sécurité, en mettant en place des procédés d'identification des dangers [...] ».

Il est donc essentiel que les agents soient encouragés à faire remonter au responsable SGS tout danger potentiel qu'ils auraient pu identifier ou toute suggestion d'amélioration qu'ils jugent utile afin d'améliorer la sécurité dans leurs domaines respectifs.

Annexe : Check-list d'évaluation du SGS

Cette liste de vérifications est un outil permettant à l'exploitant de réaliser en interne une évaluation de la conformité du système de gestion de la sécurité avec les exigences réglementaires applicables et les objectifs de fonctionnement attendus d'un tel système.

Cependant, l'attention de l'exploitant est attirée sur le fait que le renseignement de la check-list ne garantit pas à lui seul la conformité de son SGS et que les résultats des audits réalisés par l'autorité de surveillance prévalent.

Une check-list similaire est utilisée par la DSACH lors des audits du système de gestion de la sécurité.

Dispositions générales

Politique de sécurité – Engagement du dirigeant responsable

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
19.3.1.2 14.C.4.9.1	L'exploitant d'aéroport a-t-il désigné un dirigeant responsable pour l'aéroport ?		
14.C.4.9.1	Le dirigeant responsable a-t-il le pouvoir de s'assurer que toutes les opérations et toutes les activités liées à l'exploitation de l'aéroport peuvent être financées selon les exigences réglementaires ?		
	Dans le cas où le dirigeant responsable ne dispose pas de toute la latitude nécessaire en matière de financement, a-t-il le pouvoir de mettre en place les restrictions opérationnelles éventuellement nécessaires au maintien du niveau de sécurité selon les exigences réglementaires ?		
14.C.NMO.4.9	La gestion de la sécurité repose-t-elle sur une déclaration de politique générale en matière de gestion de la sécurité ?		
14.C.NMO.4.9	La déclaration de politique générale en matière de gestion de la sécurité définit-elle l'approche fondamentale de l'exploitant dans ce domaine ?		
14.C.NMO.4.9	L'exploitant d'aéroport identifie-t-il les dangers pour l'exploitation de l'aéroport ?		
14.C.NMO.4.9 §13	L'exploitant d'aéroport définit-il des objectifs de sécurité pour son aéroport ?		

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §13	Les objectifs définis visent-ils une amélioration de la sécurité ?		
14.C.NMO.4.9 §13	L'exploitant d'aéroport définit-il des indicateurs de sécurité ?		
14.C.NMO.4.9 §13	Ces indicateurs sont-ils cohérents avec les objectifs de sécurité et permettent-ils de détecter toute évolution négative pour la sécurité ?		
14.C.NMO.4.9	Le SGS définit-il une approche formalisée et explicite de la sécurité ?		

Fonction de responsable du SGS

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.4.9.2 14.C.NMO.4.9	L'exploitant d'aéroport identifie-t-il une personne spécifiquement chargée de développer et de maintenir le système de gestion de la sécurité ?		
14.C.4.9.2 14.C.NMO.4.9	Cette personne rend-elle directement compte au dirigeant responsable ?		
14.C.4.9.2 14.C.NMO.4.9	Cette fonction est-elle indépendante de l'encadrement opérationnel ?		
	Dans le cas d'une organisation dont la taille ne permet pas l'indépendance de cette fonction, l'exploitant d'aéroport s'assure-t-il que les dispositions prises en matière d'assurance de la sécurité sont complétées par des moyens indépendants de l'encadrement opérationnel ?		
14.C.NMO.4.9			

Définition des lignes de responsabilité en matière de sécurité

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §3	L'exploitant d'aéroport définit-il clairement, pour ses structures les missions et lignes de responsabilité en matière de sécurité ?		

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §3	L'exploitant d'aéroport définit-il clairement, pour ses employés les missions et lignes de responsabilité en matière de sécurité ?		
14.C.NMO.4.9 §3	L'exploitant d'aéroport s'assure-t-il que ses employés ont pleinement conscience des rôles qui leur sont attribués en matière de sécurité ?		

Mise en œuvre de la politique de sécurité

Gestion des compétences et formation des personnels

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §4	L'exploitant d'aéroport a-t-il défini les exigences en matière de compétences des agents pour effectuer leurs missions ?		
14.C.NMO.4.9 §4	L'exploitant d'aéroport a-t-il mis en place des procédures et des outils de suivi de la formation et de la compétence de ses personnels pour effectuer leurs missions ?		
14.C.NMO.4.9 §4 et §11	L'exploitant d'aéroport a-t-il décrit les modalités selon lesquelles il s'assure de la compétence des personnels des sous-traitants ?		

Sensibilisation à la sécurité

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §5	L'exploitant d'aéroport décrit-il la manière dont il s'assure que ses personnels s'impliquent dans la gestion de la sécurité ?		
14.C.NMO.4.9 §5	L'exploitant d'aéroport organise-t-il des actions de sensibilisation à la sécurité de l'exploitation de l'aéroport ?		

Évaluation et atténuation des risques

Référence	Questions	Réponse	Éléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §9	L'exploitant d'aéroport a-t-il pris des dispositions pour s'assurer que les modifications liées à l'exploitation de l'aéroport sont évaluées au regard de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la sécurité ?		
14.C.NMO.4.9 §9	Les procédures établies à cet effet couvrent-elles l'ensemble des changements susceptibles de générer un risque pour la sécurité de l'exploitation ?		
14.C.NMO.4.9 §9	L'exploitant d'aéroport prend-il les mesures appropriées en fonction de ces évaluations ?		
14.C.NMO.4.9 §9	L'exploitant d'aéroport s'assure-t-il qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué ?		

Documentation opérationnelle et SGS

Référence	Questions	Réponse	Éléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §6	L'exploitant d'aéroport s'assure-t-il que son personnel dispose de la documentation à jour relative à l'exploitation de l'aéroport pour tout ce qui le concerne ?		
14.C.NMO.4.9 §7	L'exploitant d'aéroport assure-t-il la mise à disposition auprès des tiers intervenant sur l'aéroport de la documentation à jour concernant l'exploitation de l'aéroport pour tout ce qui les concerne ?		
14.C.NMO.4.9 §8	Le système de gestion de la sécurité de l'exploitant d'aéroport est-il systématiquement documenté ? A cet effet, dispose-t-il, pour toutes les exigences SGS, de la documentation afférente ?		

Évènements liés à la sécurité (recueil, traitement interne, transmission à l'autorité)

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §10	L'exploitant d'aéroport met-il en place un système d'analyse des évènements liés à la sécurité ?		
14.C.NMO.4.9 §10	L'exploitant d'aéroport s'assure-t-il que tous les évènements qu'il juge susceptibles d'avoir des incidences significatives sur la sécurité sont analysés sans délai ?		
14.C.NMO.4.9 §10	L'exploitant d'aéroport prend-il des mesures correctives en fonction de ces analyses ?		
14.C.NMO.4.9 §10	L'exploitant d'aéroport s'assure-t-il que toutes les mesures correctives qui s'imposent suite à l'analyse des évènements sont prises ?		
14.C.NMO.4.9 §10	L'exploitant d'aéroport s'assure-t-il qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué ?		
14.C.4.19 14.C.NMO.4.19	Les modalités de recueil et de transmission des évènements de sécurité à l'Autorité permettent-elles de satisfaire les exigences réglementaires ?		
14.C.4.19 14.C.NMO.4.19	Les modalités d'analyse des évènements de sécurité, de définition des actions correctives et de mise en œuvre de celles-ci permettent-elles de satisfaire les exigences réglementaires ?		

Tiers intervenant sur la plateforme pour le compte de l'exploitant

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §11	L'exploitant d'aéroport a-t-il mis en place des procédures pour s'assurer que les sous-traitants connaissent et appliquent les dispositions pertinentes du SGS ?		

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §11	Les exigences correspondantes, applicables aux sous-traitants sont-elles intégrées dans les documents contractuels ?		
14.C.NMO.4.9 §11	L'exploitant d'aéroport a-t-il pris des dispositions pour s'assurer que ces exigences sont effectivement appliquées par les sous-traitants ?		

Autres tiers intervenant sur la plateforme

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §12	L'exploitant d'aéroport a-t-il mis en place un système de coordination entre les actions qu'il mène et celles menées par des tiers non sous-traitants intervenant sur l'aéroport dans un but d'amélioration de la sécurité ?		
14.C.NMO.4.9 §12	Cette coordination est-elle formalisée par des protocoles avec les tiers disposant d'un système de gestion de la sécurité ?		
14.C.NMO.4.9 §12	Cette coordination est-elle formalisée d'une manière appropriée avec les tiers ne disposant pas de système de gestion de la sécurité ?		

Assurance de la sécurité

Enregistrements de sécurité

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §8	L'exploitant d'aéroport a-t-il établi la liste, les modalités d'enregistrement et les durées de conservation des informations permettant de vérifier le bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité ?		
14.C.NMO.4.9 §8	L'exploitant d'aéroport enregistre-t-il effectivement toutes les informations permettant de s'assurer du bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité ?		

Suivi des objectifs et des indicateurs de sécurité

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §13	L'exploitant d'aéroport a-t-il établi des procédures de suivi de l'évolution des indicateurs permettant de vérifier l'atteinte des objectifs de sécurité ?		
14.C.NMO.4.9 §13	Ces procédures permettent-elles de détecter les évolutions négatives pour la sécurité ?		

Suivi des actions correctives

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §13	L'exploitant d'aéroport a-t-il prévu des dispositions pour remédier à toute évolution négative de la sécurité et atteindre les objectifs définis ?		
14.C.NMO.4.9 §13	Ces dispositions couvrent-elles aussi les actions prises suite à l'analyse des événements de sécurité ou les risques identifiés lors du suivi des changements ?		

Suivi du fonctionnement du SGS / Audits internes

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §14	L'exploitant d'aéroport procède-t-il régulièrement à des audits internes ?		
14.C.NMO.4.9 §14	L'exploitant d'aéroport prend-il à la suite de ces audits internes, les mesures correctives appropriées qui s'imposent pour la bonne mise en œuvre de ces éléments ?		
14.C.NMO.4.9 §14	Dans le cas où l'exploitant ne procède pas à des audits internes réguliers, les dispositions prises pour la vérification du niveau de conformité du SGS et les actions éventuellement prises sont-elles satisfaisantes ?		

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §14	L'exploitant d'aéroport s'assure-t-il de la mise en œuvre de ces mesures ?		
14.C.NMO.4.9 §14	L'exploitant d'aéroport s'assure-t-il qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué ?		

Gestion des changements

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §9	L'exploitant d'aéroport a-t-il mis en place des modalités d'identification et de traitement des changements nécessaires au maintien de la sécurité de l'exploitation ?		
14.C.NMO.4.9 §9	L'exploitant d'aéroport a-t-il établi une méthode d'évaluation et d'atténuation des risques éventuels pour la sécurité pouvant être générés par ces changements.		
14.C.NMO.4.9 §9	L'exploitant d'aéroport a-t-il pris des dispositions pour s'assurer de l'efficacité des changements ?		

Revue de sécurité

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §9	L'exploitant d'aéroport procède-t-il régulièrement à des revues de sécurité internes ?		
14.C.NMO.4.9 §14	La revue de sécurité est-elle présidée à un niveau permettant de prendre les décisions essentielles au maintien du niveau de sécurité de l'exploitation de l'aéroport ?		
14.C.NMO.4.9 §14	Les revues de sécurité permettent-elles de s'assurer que les éléments du système de gestion de la sécurité sont mis en œuvre ?		

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §14	Les revues de sécurité permettent-elles de s'assurer que les éléments du système de gestion de la sécurité sont mis en œuvre ? (en lien avec le 3.4 ci-dessus)		
14.C.NMO.4.9 §14	Les revues internes permettent-elles de faire évoluer, si besoin, les indicateurs de sécurité et les objectifs de sécurité ?		

Comité de sécurité

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §15	L'exploitant d'aéroport met-il en place un comité de sécurité avec l'ensemble des tiers intervenant sur l'aéroport ?		
14.C.NMO.4.9 §15	Le comité de sécurité examine-t-il tous les aspects relevant de la sécurité de l'aéroport ?		
14.C.NMO.4.9 §15	Le comité de sécurité propose-t-il les mesures d'amélioration de la sécurité ?		
14.C.NMO.4.9 §15	Le comité de sécurité propose-t-il les méthodes de suivi de ces mesures ?		
14.C.NMO.4.9 §15	Les mesures mises en œuvre par l'exploitant d'aéroport, à la suite de ces propositions, font-elles l'objet par celui-ci d'un retour d'expérience ?		

Promotion de la sécurité

Diffusion des enseignements

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §16	L'exploitant d'aéroport diffuse-t-il à tous les niveaux de son organisation les enseignements relatifs à la sécurité sur l'aéroport ?		
14.C.NMO.4.9 §16	L'exploitant d'aéroport diffuse-t-il aux tiers concernés les enseignements relatifs à la sécurité sur l'aéroport ?		



Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §16	L'exploitant diffuse-t-il en interne et aux tiers les recommandations qui proviendraient enquêtes sur les évènements liés à la sécurité ?		

Implication des personnels

Référence	Questions	Réponse	Eléments de preuve
14.C.NMO.4.9 §5	L'exploitant d'aéroport s'assure-t-il que l'ensemble de son personnel s'implique dans la gestion de la sécurité de l'aéroport ?		
14.C.NMO.4.9 §5	L'exploitant d'aéroport a-t-il mis en place un dispositif de recueil des propositions des personnels en matière de sécurité ?		
14.C.NMO.4.9 §5	L'exploitant d'aéroport fait-il un retour vers les agents concernés en ce qui concerne les propositions qu'ils ont pu faire ?		