




AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE






-----  
B.P. 8184 AEROPORT L.S. SENGHOR  
Tel: +221 33 865 60 00 – Fax: +221 33 820 04 03  
Email : [anacim@anacim.sn](mailto:anacim@anacim.sn) / [securitedesvols@anacim.sn](mailto:securitedesvols@anacim.sn)

# **ACCEPTATION DES RESPONSABLES D'UN EXPLOITANT AERIEN**


*(SN-SEC-OPS-GUID-05-C)*

*f A. by*

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	<b>GUIDE</b>	<b>SN-SEC-OPS-GUID-05-C</b>	
	<b>ACCEPTATION DES RESPONSABLES D'UN EXPLOITANT AERIEN</b>	Date d'application : 07/06/2024	Page Page 1 sur 13

VALIDATION				
Acteurs				
Rôle	Fonction	Prénoms et Nom	Signature	Date
<b>Rédaction :</b>	Inspecteur OPS	Badara GAYE		05/06/2024
<b>Vérification :</b>	Chef du Département Opérations et Licences	Cheikh Tidiane SIDIBE		06/06/2024
	Directeur de la Sécurité des Vols	Farba DIOUF		06/06/2024
<b>Approbation :</b>	Directeur Général	Dr Diaga BASSE	 	07/06/2024




 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	<b>GUIDE</b>	<b>SN-SEC-OPS-GUID-05-C</b>	
	<b>ACCEPTATION DES RESPONSABLES D'UN EXPLOITANT AERIEN</b>	Date d'application : 07/06/2024	Page Page 3 sur 13

## TABLE DES MATIERES

1.	GENERALITES.....	4
1.1.	Généralités.....	4
1.2.	Répartition des responsabilités entre l'Exploitant et l'Autorité.....	4
1.3.	Encadrement et méthodes de supervision .....	4
2.	ACCEPTATIONS DES RESPONSABLES.....	6
2.1.	Acceptation du dirigeant responsable .....	6
2.2.	Profil des responsables .....	6
2.3.	Continuité de la supervision.....	6
2.4.	Qualifications et responsabilités.....	6
2.4.1.	Responsable opérations Vol (ROV) .....	7
2.4.2.	Responsable opérations Sol (ROS) .....	7
2.4.3.	Responsable Formation du personnel et entraînement des équipages.....	8
2.4.4.	Responsable technique.....	8
2.4.5.	Responsable Qualité.....	10
2.4.6.	Responsable sureté .....	11
2.4.7.	Responsable de la sécurité .....	12



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	<b>GUIDE</b>	<b>SN-SEC-OPS-GUID-05-C</b>	
	<b>ACCEPTATION DES RESPONSABLES D'UN EXPLOITANT AERIEN</b>	Date d'application : 07/06/2024	Page Page 4 sur 13

## 1. GENERALITES

### 1.1. Généralités

Très souvent, les anomalies relevées dans un domaine particulier proviennent d'un manque de personnel ou de moyens matériels. Il est impossible de définir avec précision les moyens et les effectifs à mettre en place selon la nature des opérations. C'est en fait, le plus souvent, à l'occasion de contrôles d'autres domaines que des défaillances dans le domaine de l'organisation apparaîtront.

Le présent guide a pour objet de présenter les modalités d'acceptation des responsables désignés par un exploitant aérien cependant des dérogations peuvent être soumises et étudiées au cas par cas.

### 1.2. Répartition des responsabilités entre l'Exploitant et l'Autorité

La sécurité des opérations aériennes incombe à l'Exploitant. Celui-ci doit collaborer avec l'Autorité en harmonie à la réalisation d'un objectif commun. Ces deux organismes assument des fonctions différentes, parfaitement définies mais complémentaires. Par essence l'exploitant respecte les normes stipulées par la mise en place d'une structure d'encadrement compétente et éprouvée. L'Autorité, évoluant dans un cadre législatif, établit et contrôle les standards attendus des exploitants.


Les responsabilités en matière d'encadrement devraient au minimum inclure les cinq fonctions principales suivantes :

- La détermination de la politique de sécurité des vols des exploitants ;
- L'attribution des responsabilités et des tâches et la délivrance d'instructions aux personnels, suffisantes pour la mise en œuvre de la politique de la compagnie et pour le respect des normes de sécurité ;
- La surveillance des normes de sécurité des vols ;
- L'enregistrement et l'analyse de tous les écarts par rapport aux normes de la compagnie et la mise en œuvre des actions correctives ;
- L'évaluation du bilan de sécurité de la compagnie afin de prévenir le développement de tendances indésirables.

### 1.3. Encadrement et méthodes de supervision

Il faut rappeler que le standard réglementaire exige que les responsables doivent avoir au minimum :

- 1) Une expérience pratique et une expertise dans l'application de normes de sécurité dans l'aviation et dans les pratiques opérationnelles sûres ;
- 2) Une connaissance exhaustive dans les domaines suivants :
  - (i) le RAS 06 et toute procédure et exigences associées,
  - (ii) les spécifications opérationnelles du détenteur du PEA,
  - (iii) les parties pertinentes du manuel d'exploitation du détenteur du PEA.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	<b>GUIDE</b>	<b>SN-SEC-OPS-GUID-05-C</b>	
	<b>ACCEPTATION DES RESPONSABLES D'UN EXPLOITANT AERIEN</b>	Date d'application : 07/06/2024	Page Page 5 sur 13

3) Une connaissance des systèmes qualité ;

4) Une expérience d'encadrement appropriée dans une organisation comparable ; et

5) Cinq (05) ans d'expérience professionnelle appropriée, parmi lesquels au moins deux (02) ans devraient être dans l'industrie aéronautique à un poste adéquat.

L'objectif est de s'assurer que l'ensemble du personnel d'encadrement exerce correctement ses fonctions.

➤ Dirigeant responsable :

- vérifier qu'un contrat de travail/embauche le lie à la compagnie aérienne ou à l'exploitant aérien et/ou qu'il fait partie des actionnaires de la compagnie aérienne ou de la société de l'exploitant aérien, qu'il est l'actionnaire majoritaire ou détient un mandat du conseil d'administration ;
- vérifier aussi qu'il a autorité sur les opérations et l'entretien et aussi qu'il a un pouvoir financier. Il doit également avoir suffisamment de temps disponible pour s'assurer de la mise en œuvre aux systèmes de sécurité et qualité et participer aux revues de sécurité et de direction.

➤ Responsables :

- vérifier qu'un responsable consacre à sa fonction un nombre d'heures suffisant pour pouvoir assumer les tâches d'encadrement liées à la taille et au champ d'activité de l'exploitant et qu'il exerce une supervision effective des activités de son domaine de compétence.


Il s'agit également de vérifier que les méthodes de supervision mises en place par l'exploitant sont efficaces (le guide de rédaction d'un manuel d'exploitation SN-SEC-OPS-GUID-02 partie A donne quelques exemples d'actions de supervision)

L'organigramme de l'exploitant doit faire apparaître la structure complète de la compagnie ainsi que les personnes responsables tel qu'exigé par le règlement RAS 06 :

- ✓ Dirigeant responsable ;
- ✓ Responsable opérations Vol ;
- ✓ Responsable opérations Sol ;
- ✓ Responsable formation ;
- ✓ Responsable technique ;
- ✓ Responsable(s) qualité ;
- ✓ Responsable sûreté ;
- ✓ Responsable sécurité.

**Les responsables désignés doivent rendre compte et avoir un accès direct au Dirigeant responsable.**



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	<b>GUIDE</b>	<b>SN-SEC-OPS-GUID-05-C</b>	
	<b>ACCEPTATION DES RESPONSABLES D'UN EXPLOITANT AERIEN</b>	Date d'application : 07/06/2024	Page Page 6 sur 13

## 2. ACCEPTATIONS DES RESPONSABLES

### 2.1. Acceptation du dirigeant responsable

Le Dirigeant responsable doit prouver à l'ANACIM l'existence d'un contrat de travail ou d'embauche pour jouir de sa fonction de Dirigeant responsable et/ou prouver qu'il fait partie des actionnaires dans la compagnie aérienne ou de la société de l'exploitant aérien., qu'il est actionnaire majoritaire ou qu'il détient un mandat du conseil d'administration.

La position hiérarchique du Dirigeant Responsable doit lui permettre d'avoir l'autorité et la capacité financière pour garantir que les activités d'exploitation et de maintenance seront effectuées conformément au règlement.

Si l'exploitant a son organisme de maintenance (OMA) (pour les compagnies), il doit, à priori, avoir un Dirigeant responsable unique.

Toute autre proposition doit être soumise à l'accord de l'ANACIM.

### 2.2. Profil des responsables

Certains postes de responsabilité peuvent être combinés, avec l'accord préalable de l'Autorité. Cependant, l'ANACIM doit s'assurer de la compétence et de la capacité individuelle du responsable pour assumer ses responsabilités et évaluer si le nombre d'heures de travail allouées à chacune de ses fonctions est suffisant.

### 2.3. Continuité de la supervision

L'exploitant doit faire en sorte que la continuité de la supervision puisse être assurée en l'absence des responsables. Il doit pour ce faire posséder une procédure montrant comment est déléguée la supervision en cas d'absence d'un responsable.

Il n'est pas souhaitable que le responsable qualité joue ce rôle mais plutôt quelqu'un du service concerné. Concernant le responsable opérations vol, si cette personne est un personnel navigant encore en activité, il serait souhaitable qu'elle soit assistée d'un adjoint sol.

Toute autre obligation d'effectuer des vols doit être aménagée de telle manière que les personnes chargées de l'encadrement puissent déléguer leurs responsabilités en matière de supervision.


Les responsables suivants doivent soumettre leurs cv pour acceptation :

- Responsable opérations vol,
- Responsable opérations sol,
- Responsable technique,
- Responsable formation,
- Responsable qualité,
- Responsable sûreté,
- Responsable sécurité.

L'ANACIM se réserve le droit de procéder à toute évaluation supplémentaire pour l'acceptation d'un responsable.

### 2.4. Qualifications et responsabilités

L'évaluation des responsables est faite par l'inspecteur sur la base des documents soumis par l'exploitant.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	<b>GUIDE</b>	<b>SN-SEC-OPS-GUID-05-C</b>	
	<b>ACCEPTATION DES RESPONSABLES D'UN EXPLOITANT AERIEN</b>	Date d'application : 07/06/2024	Page Page 7 sur 13

### 2.4.1. Responsable opérations Vol (ROV)

#### Qualifications

Le responsable, ou son adjoint doit être au minimum détenteur d'une licence appropriée (une licence ATPL aux normes OACI) de membre d'équipage adaptée au type d'exploitation conduite en vertu d'un PEA qui contient dans sa liste de flotte des avions certifiés pour un équipage minimal de 2 pilotes. Il est détenteur d'une qualification d'instructeur ou d'examineur (TRI/TRE) si possible ; si les avions en liste de flotte sont certifiés mono pilotes, le ROV doit, au moins détenir une licence CPL et si approprié au type d'exploitation, une qualification aux instruments.

#### Responsabilités

Le Responsable Opérations Vol est le membre du personnel d'encadrement responsable de la mise en application journalière des politiques de la compagnie et de la surveillance directe de l'exploitation. Il est directement responsable de l'établissement des normes et du maintien de la discipline au sein des groupes des équipages de conduite/cabine et il est également responsable de l'établissement et de la surveillance des méthodes de tenue des dossiers en ce qui concerne les licences des équipages de conduite et de cabine, les qualifications de type, les mentions, les dates de renouvellement appropriées et les états de temps de vol ou de temps de service. Il assiste, ou élabore les nouvelles politiques et procédures d'exploitation des aéronefs, des fonctions des équipages de conduite, des fonctions des équipages de cabine et d'administration de l'exploitation.

### 2.4.2. Responsable opérations Sol (ROS)

#### Qualifications

Le responsable Opérations Sol doit avoir une connaissance approfondie du concept d'opérations au sol.


#### Responsabilités

La mission principale du Responsable Sol (ROS) a pour objet de déterminer, par des contrôles sur place, dans quelle mesure le personnel de l'exploitant, son programme de formation, ainsi que son équipement et ses installations au sol donnent satisfaction et conviennent à l'exploitation spécifique de l'exploitant. Il a en charge d'inspecter périodiquement chaque escale où il utilise des installations et des services aux fins de l'exploitation.

Le ROS doit déterminer si les installations et les équipements de navigation, de communications et de météorologie, les procédures de contrôle d'exploitation et les services au sol sont acceptables du point de vue de l'exploitation en question, et d'évaluer la compétence du personnel chargé de les utiliser. Il s'agit de s'assurer que ces installations répondent aux besoins qui ont été définis, qu'elles sont convenablement gérées par un personnel compétent et que les dossiers sont convenablement établis et tenus à jour.

Le ROS doit avoir une bonne vue d'ensemble de l'exploitation de l'escale et de l'efficacité de l'équipement, des services, des procédures et du personnel et de la répartition des différentes fonctions. Il devrait aussi examiner les manuels pertinents (manuels d'exploitation, d'entretien, de formation, de route, etc.) pour s'assurer qu'ils sont à jour et à la disposition du personnel.



 <b>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</b>	<b>GUIDE</b>	<b>SN-SEC-OPS-GUID-05-C</b>	
	<b>ACCEPTATION DES RESPONSABLES D'UN EXPLOITANT AERIEN</b>	Date d'application : 07/06/2024	Page Page 8 sur 13

Le ROS doit vérifier auprès des différents services sous sa responsabilité que chacun connaît bien les instructions de l'exploitant qui le concernent et s'acquitte de ses tâches avec le degré de compétence voulu. Les procédures régulières et d'urgence de l'exploitant pour les Operations aériennes qui ont lieu aux escales et pour les installations et services qu'elles utilisent doivent faire l'objet d'examens et d'échanges de vues avec le personnel intéressé.

Le ROS est responsable du matériel mobile qui doit être utilisé dans le cadre de l'exploitation en s'attachant principalement à déterminer s'il donne satisfaction, s'il convient à l'exploitation prévue et s'il présente la sécurité voulue. Ce matériel comprend normalement les véhicules d'avitaillement en carburant, les groupes de parc, les groupes d'alimentation en oxygène et en air comprimé, les tracteurs de remorquage, le matériel de manutention des marchandises et des bagages, les véhicules d'hôtellerie, les véhicules des services sanitaires, l'équipement de dégivrage, etc.

Le ROS doit s'assurer que les bâtiments qui doivent être utilisés par l'exploitant à chacune de ses bases et à chaque aérodrome terminal, y compris ceux qui sont situés dans d'autres aéroports, sont convenablement équipés et dotés des installations sanitaires, du matériel de sûreté et des dispositifs d'alarme nécessaires et qu'ils sont suffisants, compte tenu de l'exploitation envisagée y compris les locaux réservés à l'administration et au personnel d'exploitation, les aires prévues pour les services aux passagers et les bâtiments destinés à l'entreposage et à la manutention des marchandises.

### **2.4.3. Responsable Formation du personnel et entraînement des équipages**

Il apparaît souhaitable que le responsable formation PN soit un instructeur détenant une licence en cours de validité sur l'un des types d'appareil de la compagnie.

#### **Qualifications**

Le responsable ou son adjoint est un instructeur de qualification de type (TRI/TRE) en activité sur un type exploité inscrit en liste de flotte. Il a une connaissance approfondie du concept de formation et d'entraînement des équipages de conduite, et des équipages de cabine.


#### **Responsabilités**

Le responsable de la formation est responsable de la formation de tous les membres d'équipage ainsi que de l'établissement d'un programme d'instruction au sol et en vol qui devrait donner l'assurance que les membres d'équipage sont suffisamment entraînés pour assumer les fonctions qui leur sont confiées. Il incombe au Responsable de l'Exploitation (Opérations sol et vol) et au responsable technique (ou Entretien) de surveiller le déroulement de l'instruction et d'identifier les problèmes qui peuvent exiger l'attribution d'un complément de formation ou des modifications des procédures d'exploitation en relation avec le responsable de la formation.

Il est l'interlocuteur de la compagnie auprès de l'ANACIM dans son domaine d'activité.

### **2.4.4. Responsable technique**

Le responsable technique ne doit pas être employé par un organisme d'entretien agréé, sous contrat avec l'exploitant sauf avec l'accord de l'ANACIM. L'exploitant devra dans ce cas apporter la preuve que cette

 <b>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</b>	<b>GUIDE</b>	<b>SN-SEC-OPS-GUID-05-C</b>	
	<b>ACCEPTATION DES RESPONSABLES D'UN EXPLOITANT AERIEN</b>	Date d'application : 07/06/2024	Page Page 9 sur 13

personne est la seule personne compétente, disponible et à une distance de travail raisonnable des installations de l'exploitant, capable d'exercer cette fonction.

Dans le cas d'un atelier intégré, il faut s'assurer que le responsable technique se situe à un niveau hiérarchique suffisant pour remplir correctement ses responsabilités (en particulier, il ne doit pas dépendre hiérarchiquement d'un responsable de l'atelier).

### Qualifications

- Le responsable technique doit posséder un diplôme d'ingénieur adapté, de technicien adapté avec une certaine expérience, une formation technique dans la maintenance aéronautique avec formation complémentaire acceptable par l'ANACIM (adapté signifie en aéronautique, mécanique, électricité, électronique, avionique ou dans d'autres domaines relatifs à l'entretien des avions ou des composants d'avions).
- Il doit avoir une connaissance approfondie des spécifications d'entretien et une connaissance des méthodes d'entretien.
- Il serait souhaitable que le responsable technique suive un stage (familiarisation ou qualification) du ou des type(s) pertinent(s) d'avions de la flotte de l'exploitant afin d'améliorer ses connaissances dans ce domaine.

*NOTE : Dans le cas d'un atelier intégré, il faudra s'assurer que le responsable entretien se situe à un niveau hiérarchique suffisant pour remplir correctement ses responsabilités (en particulier, il ne doit pas dépendre hiérarchiquement d'un responsable de l'atelier). Si l'exploitant a un atelier intégré, il doit y avoir un Dirigeant Responsable unique. Toute autre proposition devra être soumise à l'accord de l'ANACIM.*


### Responsabilités

- Le responsable technique est tenu de veiller à ce qu'il y ait un organisme comprenant le personnel qualifié, les ateliers, l'équipement et tous les moyens voulus pour maintenir son matériel volant en état de navigabilité. Si l'exploitant a la faculté de confier tout ou partie de ses travaux d'entretien à un organisme extérieur à son entreprise, cet organisme doit être agréé par l'ANACIM pour exécuter le genre de travail particulier dont il s'agit. En pareil cas les procédures (mises en place par le responsable technique) qui s'appliquent normalement à l'organisme d'entretien de l'exploitant s'appliquent aussi à l'organisme extérieur auquel les travaux sont confiés, quel que soit l'endroit où il est situé.

*Note : Il est également entendu, dans le cas où l'exploitant établi au Sénégal désire être autorisé à exploiter des aéronefs loués qui sont immatriculés dans un autre Etat, que les arrangements appropriés ont été conclus entre le Sénégal et l'Etat d'immatriculation en ce qui concerne la responsabilité du maintien de la navigabilité de ces aéronefs.*

- L'exploitant doit élaborer un Manuel de Contrôle de la Maintenance (conformément au guide de rédaction **SN-SEC-AIR-GUID-04**) qui fournit des directives et des procédures à l'usage du personnel de gestion du maintien de la navigabilité. Ce manuel doit être acceptable pour l'ANACIM. Le responsable technique est tenu de veiller à ce que ce manuel soit révisé comme il convient, pour tenir à jour les renseignements qui y figurent.



 <b>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</b>	<b>GUIDE</b>	<b>SN-SEC-OPS-GUID-05-C</b>	
	<b>ACCEPTATION DES RESPONSABLES D'UN EXPLOITANT AERIEN</b>	Date d'application : 07/06/2024	Page Page 10 sur 13

- Le responsable technique doit s'assurer de l'existence, pour les services d'entretien, d'un programme de formation satisfaisant et que le personnel reçoive l'instruction voulue en ce qui concerne les nouvelles méthodes ou le nouveau matériel d'entretien ou les révisions apportées dans ce domaine. A cet égard, il y a lieu de procéder à des contrôles et/ou audits pour vérifier la compétence des membres du personnel d'entretien et déterminer quelle formation ils ont reçu récemment, et, sur le plan de l'efficacité, vérifier leur aptitude à exécuter les diverses tâches qui peuvent leur être assignées dans ce domaine (révisions, réparations, modifications et vérifications périodiques des aéronefs et de leurs divers circuits et organes).
- Le responsable technique doit examiner les états d'entretien et vérifier si les renseignements ci-dessous sont conservés pendant un minimum de 90 jours. Le responsable technique a la responsabilité de mettre en œuvre un service en charge du suivi de navigabilité et de la maintenance en ligne (APRS) dont la responsabilité incombe à l'exploitant.

Le Responsable technique est l'interlocuteur de l'exploitant auprès de l'ANACIM dans son domaine d'activité.

#### 2.4.5. Responsable Qualité

Le Responsable Qualité :

- doit avoir directement accès au dirigeant responsable.
- ne peut être l'un des autres responsables.
- doit justifier d'une compétence dans le domaine de la qualité, ainsi que dans les domaines opérationnel et / ou technique s'il effectue lui-même les audits relatifs à ces domaines.

Pour les petits exploitants, (moins de 50 employés à temps plein) les postes de dirigeant responsable et de responsable qualité peuvent être combinés. Dans ce cas, le dirigeant responsable ne peut pas être responsable d'un domaine opérationnel ou technique. De plus, les audits devant être conduits par un personnel indépendant, ils ne pourront pas être réalisés par le responsable qualité.

#### Responsabilités


- Si la taille de l'exploitation le justifie, il est souhaitable que le responsable qualité puisse s'appuyer sur un correspondant qualité ayant des compétences spécifiques en entretien si lui-même n'a pas ces compétences. (On estime par exemple que ceci est souhaitable pour un exploitant ayant plus de 50 employés).
- Il justifie d'une compétence dans le domaine de la qualité, ainsi que dans les domaines opérationnel et/ou technique s'il effectue lui-même les audits relatifs à ces domaines.

Le Dirigeant responsable a la responsabilité ultime de donner les moyens de mise en œuvre des actions correctives et de s'assurer, par l'intermédiaire du responsable qualité, que les actions correctives ont rétabli la conformité aux normes exigées par l'Autorité et à toute exigence supplémentaire définie par l'exploitant.

Cas de deux responsables qualité :

- Il est possible d'avoir deux responsables qualité (un pour les opérations et un pour l'entretien) à condition que :
  - ces deux personnes soient indépendantes hiérarchiquement et avoir un niveau équivalent de responsabilité afin d'éviter qu'un domaine (opérations ou entretien) soit plus pris en considération que l'autre dans le cadre du fonctionnement du système qualité.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	<b>GUIDE</b>	<b>SN-SEC-OPS-GUID-05-C</b>	
	<b>ACCEPTATION DES RESPONSABLES D'UN EXPLOITANT AERIEN</b>	Date d'application : 07/06/2024	Page Page 11 sur 13

- ils aient tous deux accès direct au dirigeant responsable
- la compagnie mette en œuvre une unité de management de la qualité qui consiste notamment à assurer :
  - ✓ une cohérence dans les procédures qualité
  - ✓ une coordination dans l'élaboration du programme d'assurance qualité notamment pour des sujets tels que : organisation, agrément de l'exploitant, supervision, équipements et instruments de sécurité, interfaces entre l'entretien et l'exploitation de l'aéronef, utilisation du CRM et de la LME.
  - ✓ Une coordination dans l'exploitation des résultats du programme d'assurance qualité

#### 2.4.6. Responsable sûreté

##### Qualifications

(Traité dans le PNSAC)

Le Responsable sûreté devrait:


- avoir suivi les différents cours de sûreté de l'OACI (123/Base; 123/Gestion de sûreté; 123/Gestion de crise; 123/Fret; 123/Superviseurs sûreté; 123/Instructeurs etc.....);
  - avoir une expérience avérée dans le domaine de la sûreté de l'aviation et l'avoir pratiqué pleinement dans l'une des activités de l'aviation (administration, compagnies, organisations aéronautiques etc.);
  - posséder une certification internationale dans, au moins, un domaine de la sûreté de l'aviation civile.
- Conformément aux normes 15.2.1.1.a) et b) du RAS 17 d'importantes tâches de sûreté incombent aux exploitants d'aéronefs (élaboration, suivi et amendement des différents textes, programme et procédure de sûreté ainsi que la formation du personnel).

Aussi, la compagnie doit disposer d'un responsable sûreté ayant suivi des stages agréés adaptés afin de maîtriser parfaitement tous ces domaines et acquis les compétences requises pour remplir cette fonction, en vue de la supervision et de l'exécution efficace des dites tâches.

##### Responsabilités

Le Responsable sûreté devrait être chargé de :

1. définir la politique de sûreté de l'exploitant d'aéronefs et la soumettre à l'acceptation de sa direction ;
2. formuler des normes et pratiques de sûreté applicables à l'ensemble de la compagnie ;
3. procéder à une étude initiale complète des installations et services, du matériel et des activités de l'exploitant d'aéronefs, pour recenser ses besoins en matière de sûreté et évaluer les menaces probables ;
4. formuler ou modifier le programme de sûreté de l'exploitant d'aéronefs pour en corriger les carences, s'il y a lieu, et se conformer aux lois et règlements nationaux ;

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	<b>GUIDE</b>	<b>SN-SEC-OPS-GUID-05-C</b>	
	<b>ACCEPTATION DES RESPONSABLES D'UN EXPLOITANT AERIEN</b>	Date d'application : 07/06/2024	Page Page 12 sur 13

5. veiller à ce que le programme de sûreté de l'exploitant d'aéronefs soit effectif et à ce qu'il ait été approuvé par la direction et soumis à l'autorité compétente pour vérification et approbation ;
6. veiller au maintien de l'efficacité du programme de sûreté d'exploitant d'aéronefs en procédant à des évaluations et inspections régulières et en encourageant des processus d'audit de sûreté à l'interne, c'est-à-dire la mise en œuvre de fonctions de contrôle qualité ;
7. établir et maintenir une liaison effective avec toutes les autorités et parties prenantes concernées afin de contribuer à la mise en place de systèmes de sûreté de l'aviation et de se conformer aux exigences statutaires, en tenant compte des responsabilités d'autres autorités compétentes auxquelles incombent des fonctions de police ;
8. maintenir une liaison effective avec d'autres services de l'exploitant d'aéronefs, en particulier la direction, pour faciliter la mise en œuvre de mesures de sûreté efficaces dans l'ensemble de l'entreprise ;
9. émettre des avis sur tous les systèmes de sûreté utilisés par l'exploitant d'aéronefs, gérer ces systèmes et conseiller la direction sur tous les aspects de la sûreté ;
10. promouvoir la sensibilisation à la sûreté et la vigilance ;
11. assurer une riposte efficace de l'exploitant d'aéronefs à toute menace ou tout incident de sûreté ;
12. prendre l'initiative de mesures de sûreté spéciales en périodes d'accroissement du risque et/ou à l'égard de vols et d'itinéraires critiques ;
13. se tenir au courant de la législation et des règlements applicables en matière de sûreté de l'aviation dans les zones géographiques desservies par l'exploitant d'aéronefs ;
14. tenir un registre de toutes les armes non autorisées ou de tous les engins explosifs suspects découverts à bord d'aéronefs de l'exploitant ou dans des installations qu'il utilise ;
15. signaler à l'autorité compétente tous actes réels ou soupçonnés d'intervention illicite dans l'exploitation aérienne.

Sur le plan des autres activités, en application de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago et des textes réglementaires nationaux en collaboration avec le Responsable Sûreté:


- ✓ Evaluer régulièrement la mise en œuvre et l'application des mesures de sûreté par l'ensemble des services de la compagnie, y compris les différentes escales ;
- ✓ Initier des inspections de sûreté en vue de se préparer aux futurs audits internes et externes ;
- ✓ Jouer l'interface entre la compagnie et ses sous-traitants ou prestataires aéroportuaires (dans les services et les escales) en matière de sûreté de l'Aviation Civile Internationale ;

Proposer la mise en place d'un comité de gestion des différentes situations de crise en interne (notamment celles relatives à la sûreté).

## 2.4.7. Responsable de la sécurité

### Qualifications



 <b>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</b>	<b>GUIDE</b>	<b>SN-SEC-OPS-GUID-05-C</b>	
	<b>ACCEPTATION DES RESPONSABLES D'UN EXPLOITANT AERIEN</b>	Date d'application : 07/06/2024	Page Page 13 sur 13

Il est rattaché au Dirigeant Responsable. Avant d'assumer cette tâche dans l'exercice de ses fonctions, il a d'abord occupé un poste d'encadrement et suivi des stages agréés, adaptés (SMS/PNS) à ses responsabilités et devrait avoir de solides notions sur toute l'étendue d'une entreprise de Transport Aérien.

Le responsable du système de gestion de la sécurité doit justifier d'une expérience en gestion de système de sécurité, ou d'enquêteur dans un domaine équivalent.

Il devrait, également, justifier d'une bonne connaissance des opérations, des procédures, des activités de l'exploitant, de l'entretien, de la gestion des risques, de la mise en œuvre du SGS, d'enquêtes sur les accidents/incidents, etc.

Le responsable sécurité devrait être familier des cadres réglementaires de l'aviation civile, et notamment les normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARP) et des règlements pertinents de l'ANACIM.

Il est recommandé qu'il ait une communication facile en interne et en externe, une bonne capacité d'analyse, qu'il puisse être ferme dans ses convictions et appliquer une culture d'équité et de justice. Il est garant de l'application d'une politique non punitive et doit avoir accès direct au dirigeant responsable.

#### **Responsabilités**

Le Responsable Sécurité s'assure de la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité selon le PNS et conduit des contrôles à cet effet.