

Visa DG-DA :



Circulaire N°001 /2015/ANAC/DG/DG-QM

RELATIVE AU CLASSEMENT DES ECARTS DES AUDITS DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION CIVILE

1. OBJET

La présente circulaire, prise en applications des dispositions de l'arrêté n°0009 du 10 août 2012 fixant les principes généraux du programme de sécurité de l'aviation civile et de l'arrêté n°00010 du 10 août 2012 fixant les exigences minimales du système de gestion de la sécurité des opérateurs du secteur de l'aviation civile, établit la classification des constats qui seront notifiés dans le cadre de la surveillance des opérateurs du secteur de l'aviation civile par l'ANAC et par les services réalisant des actions de surveillance pour le compte de l'ANAC.

2. CLASSIFICATION DES CONSTATS D'AUDIT

La classification comporte quatre niveaux de constats :

- ✓ Ecart critique ;
- ✓ Ecart majeur ;
- ✓ Ecart mineur ;
- ✓ Observation ;

3. DEFINITIONS

3.1. ECART CRITIQUE

Est considéré comme écart critique, une non-conformité par rapport à la réglementation en vigueur, aux conditions de délivrance du certificat (autorisation, licence, agrément), aux procédures et manuels de l'opérateur qui a pour conséquence de **réduire la sécurité ou de mettre gravement en danger la sécurité des vols.**

UN ECART CRITIQUE NECESSITE LA MISE EN ŒUVRE DE MESURES CORRECTIVES OU CONSERVATOIRES IMMEDIATES VOIRE LA LIMITATION, LA SUSPENSION OU LE RETRAIT DU CERTIFICAT.

Les écarts critiques incluent, notamment :

- ✓ un service, un équipement, un élément d'équipement, une installation ou une infrastructure non-conformes aux exigences réglementaires de sécurité applicables et provoquant des situations d'incident graves;
- ✓ toute preuve ou document de l'opérateur démontrant l'absence délibérée de prise en compte de la sécurité ;
- ✓ l'absence de système de gestion de la sécurité;
- ✓ les défauts organisationnels suivants :

- l'impossibilité pour l'autorité de surveillance d'accéder aux locaux d'un opérateur pendant les heures de service normal et après deux demandes écrites,
- le manque de dirigeant responsable.

3.2. ECART MAJEUR

Est considéré comme écart majeur, une non-conformité par rapport à la réglementation en vigueur, aux conditions de délivrance du certificat, aux procédures et manuels de l'opérateur et qui pourrait **réduire la sécurité ou mettre en danger la sécurité des vols**. LE DELAI DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION CORRECTIVE EST FIXE A 3 MOIS MAXIMUM.

Les écarts majeurs incluent, notamment :

- ✓ un manquement systématique ou des manquements répétés de mise en œuvre de dispositions ayant pour objet d'identifier ou de réduire les risques actuels ou potentiels, d'améliorer la sécurité lorsque nécessaire, ou d'assurer la compétence des agents exerçant des tâches directement liées à la sécurité;
- ✓ un manquement systématique ou des manquements répétés à des accords opérationnels ou des instructions de travail liés à la sécurité ;
- ✓ l'absence de mise en œuvre d'une action corrective dans le délai approuvé par l'autorité de surveillance ;
- ✓ un défaut systématique de documentation de moyens de conformité à une exigence réglementaire ayant pour but d'identifier ou de réduire les risques actuels ou potentiels : la mise en œuvre d'un changement relatif à la sécurité faisant l'objet d'un suivi et qui n'a pas fait l'objet d'une acceptation de l'ANAC.

3.3. ECART MINEUR

Est considéré comme écart mineur, une non-conformité par rapport à la réglementation en vigueur, aux conditions de délivrance du certificat, aux procédures et manuels de l'opérateur, qui pourrait **avoir un impact sur la sécurité et ne pouvant être caractérisé majeur**. LE DELAI DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION CORRECTIVE EST FIXE A 6 MOIS MAXIMUM

3.4. OBSERVATION

Une observation est le constat permettant à l'autorité de notifier une opportunité d'amélioration à un opérateur.

Une observation ne peut être une non-conformité par rapport à une réglementation en vigueur (hors cas spécifique décrit ci-après au 4^{ème} alinéa)

Les observations incluent, notamment :

- 1) les non-conformités à une exigence qui n'est pas encore applicable ;
- 2) les non-conformités vis-à-vis du référentiel interne de l'opérateur lorsque celui-ci est plus exigeant que le référentiel réglementaire, et sans impact sur la sécurité ;

- 3) les non-conformités vis-à-vis de bonnes pratiques non respectées mais qui ne font pas l'objet d'exigence dans le référentiel applicable ;
- 4) les non-conformités vis-à-vis de normes techniques applicables lorsque celles-ci ont un impact négligeable sur la sécurité et que ce classement permet de mettre en valeur les écarts plus majeurs sur la sécurité.

4. ELEMENTS A PRENDRE EN COMPTE POUR CLASSER UN CONSTAT

Pour classer un constat il conviendra :

- d'IDENTIFIER L'IMPACT SUR LA SECURITE dû à la non-conformité,
- d'EVALUER LES CONSEQUENCES sur le fonctionnement du système pour les constats relatifs au SGS.

En fonction du service fonctionnel impacté par la non-conformité, l'impact sur la sécurité pourra être évalué de manière différente. Il sera établi graduellement des fiches fournissant des exemples de classification des constats tels que définis. Ces fiches seront présentées par domaine de surveillance des opérateurs du secteur de l'aviation civile. Elles permettront d'harmoniser la classification des constats récurrents et d'éventuellement lever un doute.

5. SYNTHESE

NIVEAU DU CONSTAT	NON-CONFORMITE REGLEMENTATION	NON-CONFORMITE AU REFERENTIEL INTERNE	IMPACT SECURITE	DELAI MAXIMUM DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION CORRECTIVE
Ecart critique	OUI	OUI	Immédiat et grave	IMMEDIAT
Ecart majeur			Potentiellement grave	3 MOIS
Ecart mineur			Potentiel	6 MOIS
Observation	Non (sauf cas spécifique)		Nul ou quasi-nul	

6. ENTREE EN VIGUEUR

La présente directive prend effet à compter de sa date de signature.

Fait à Libreville, le 09 janvier 2015

Le Directeur général


Dominique OYINAMONO

