

REPUBLIQUE GABONAISE

Règlement aéronautique gabonais N° 9

GESTION DE LA SECURITE

(RAG 9)

Annexe à la décision n°014/2016/ANAC/DG/DE du 05 juillet 2016 portant adoption du règlement aéronautique gabonais relatif à la gestion de la sécurité

1ère édition



juillet 2016

Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) - BP 2212 - Libreville / Gabon

Bureaux : Zone aéroportuaire - Rond-Point Jardins de Jade Tél. : +241 (0)1 44 54 00 - Fax: + 241 (0)1 44 54 01 - E-Mail: contact@anac-gabon.com



REPUBLIQUE GABONAISE UNION – TRAVAIL – JUSTICE



DECISION n°014/2016/ANAC/DG/DE &

PORTANT ADOPTION DU REGLEMENT AERONAUTIQUE GABONAIS RELATIF A LA GESTION DE LA SECURITE, EN ABREGE RAG 9

Le Directeur Général;

Vu la Constitution;

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 07 décembre 1944, ratifiée par la République Gabonaise, le 10 janvier 1962 ;

Vu le Règlement n°07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012, portant adoption du Code de l'Aviation Civile des Etats membres de la CEMAC;

Vu la loi n°7/65 du 05 juin 1965, portant Code de l'Aviation Civile et Commercial ;

Vu la loi 005/2008 du 11 juillet 2008, portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé ANAC;

Vu l'ordonnance n°0014/PR/2012 du 11 août 2011, portant réorganisation de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

Vu le décret n°0452/PR/MPITPTHTAT du 19 avril 2013, portant approbation des statuts de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

Vu le décret n°033/PR du 24 janvier 2014, portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n°487/PR du 11 septembre 2015, fixant la composition du Gouvernement de la République ;

Vu l'arrêté n°00007/MPITPTHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012, complétant les dispositions de l'arrêté n°00866/MT/ANAC du 30 mars 2010, portant adoption du Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG ;

Vu l'arrêté n°00006/MPITPTHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012, portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile;

Vu les nécessités de service ;

DECIDE :

Article 1^{er}: La présente décision, prise en application des dispositions de l'arrêté n°00007/MPITPTHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012 susvisé, porte adoption du Règlement Aéronautique Gabonais relatif à la gestion de la sécurité, en abrégé RAG 9.

Article 2 : Est adopté, le Règlement Aéronautique Gabonais relatif à la gestion de la sécurité joint en annexe de la présente décision.

Article 3: Le RAG 9 fixe les dispositions essentielles applicables aux fonctions de gestion de la sécurité qui concernent, ou appuient directement la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

Article 4: La présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature, sera enregistrée, publiée et communiquée partout où besoin sera.

Fait à Libreville, le 05 juillet 2016

Dominique OYINAMONO

1

Validation du document

	Nom	Fonction/		Validation
	Non	structure	Date	Signature
Rédaction	Edmond HOCKE NGUEMA BITEGHE	DG-QM	3.07.2016	##
Vérification	Rahim Jhan NGUIMBI	סו-וס	04/07/2016	M Q James
Validation	Dieudonne MFOUBOU MOODHOUMA	BEIAA	04/07/20	16 JL -
Qualité	Edmond HOCKE NGUEMA BITEGHE	DG-QM	03.07.2016	ATT
Approbation	D. OYINAMONO	DG-DD	04.07.2076	ANAC PELANATOR SERVICE PROPERTY OF THE PROPERT

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	l le	par
	Incorporés o	dans la pr	ésente édition

RECTIFICATIFS			
N°	Date de	Inscrit	par
	publication	le	

HISTORIQUE DES AMENDEMENTS

Amendement	Origine	Objet	Dates: - Adoption - Entrée en vigueur - Application
0	OACI	Transposition Annexe 19 – Gestion de la sécurité – première édition juillet 2013	- Juin 2016 - Juin 2016 - Juin 2016

Amendement n° 04/07/2016

LISTE DES REFERENCES

Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300)

Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Annexe 1 — Licences du personnel

Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs

Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions

Partie 2 — Aviation générale internationale — Avions

Partie 3 — Vols internationaux d'hélicoptères

Annexe 8 — Navigabilité des aéronefs

Annexe 11 — Services de la circulation aérienne

Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Annexe 14 — Aérodromes

Volume I Conception et exploitation technique des aérodromes

Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)

ABC — Abréviations et codes de l'OACI (Doc 8400)

ATM — Gestion du trafic aérien (Doc 4444)

Règlement aéronautique gabonais (RAG)

RAG 3 — Licences du personnel

RAG 4 — Exploitation technique des aéronefs

4.1 — Aviation de transport commercial international — Avions

4. 2 — Aviation générale internationale — Avions

4. 3 — Vols internationaux d'hélicoptères

RAG 5.2 — Navigabilité des aéronefs

RAG 7.2 — Services de la circulation aérienne

RAG 6 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

RAG 8 — Aérodromes

8.1 Conception et exploitation technique des aérodromes

Manuels1

Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859)

Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984)

Manuel de navigabilité (Doc 9760)

Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379)

Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335)

Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734)

Partie A — Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité

Manuel sur la certification des aérodromes (Doc 9774)

Manuel sur l'agrément des organismes de formation (Doc 9841)

¹ Les manuels indiqués seront mis à jour selon les besoins afin d'harmoniser la terminologie utilisée dans le présent RAG Amendement n° 04/07/2016



Section:	
Page:	5 sur 22
Révision :	01
Date :	04/07/2016

TABLE DES MATIERES

Maîtrise du document	1
Inscription des amendements et des rectificatifs	
Historique des amendements	
Liste des références	
ABRÉVIATIONS	
PUBLICATIONS	
9.1 DEFINITIONS	
9.2 APPLICATION	
9.3 RESPONSABILITES DU GABON EN MATIERE DE GESTION DE LA SECURITE	12
9.3.1 Programme national de sécurité	
9.3.2 Supervision de la sécurité par le Gabon	12
9.4 SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS)	13
9.4.1	Généralités
13	
9.4.2 Aviation générale internationale — avions	13
9.5 COLLECTE, ANALYSE ET ECHANGE DE DONNEES SUR LA SECURITE	14
9.5.1 Collecte des données sur la sécurité	14
9.5.2 Analyse des données sur la sécurité	14
9.5.3 Protection des données sur la sécurité	14
9.5.4 Échange des renseignements sur la sécurité	14
APPENDICE 1. SYSTEME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SECURITE	15
APPENDICE 2. CADRE POUR UN SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)	17
1. Politique et objectifs de sécurité	17
1.1 Engagement et responsabilité de la direction	17
1.2 Obligations de rendre compte en matière de sécurité	18
1.3 Nomination du personnel clé chargé de la sécurité	
1.4 Coordination de la planification des interventions d'urgence	
1.5 Documentation relative au SGS	
2. Gestion du risque de sécurité	
2.1 Détermination des dangers	
2.2 Évaluation et atténuation du risque de sécurité	19
3. Assurance de la sécurité	19
3.1 Suivi et mesure de la performance de sécurité	
3.2 Gestion du changement	19



Section:	
Page:	6 sur 22
Révision :	01
Date:	04/07/2016

3.3 Amélioration continue du SGS	19
4. Promotion de la sécurité	19
4.1 Formation et sensibilisation	19
4.2 Communication en matière de sécurité	19
SUPPLÉMENT A. CADRE POUR UN PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS)	20
1.Politique et objectifs de sécurité de le Gabon	20
2.Gestion des risques de sécurité par le Gabon	21
3. Assurance de la sécurité par le Gabon	21
4. Promotion de la sécurité par le Gabon	22



Section:	
Page:	7 sur 22
Révision :	01
Date:	04/07/2016

ABRÉVIATIONS

(utilisées dans le présent Règlement)

ADREP Compte rendu d'accident/incident

AIS Services d'information aéronautique

ANAC Agence nationale de l'aviation civile

ATS Services de la circulation aérienne

BEIAA Bureau enquête incidents et accidents d'aviation

CNS Communications, navigation et surveillance

CVR Enregistreur de conversations de poste de pilotage

MET Services météorologiques

MGS Manuel de gestion de la sécurité

PANS Procédures pour les services de navigation aérienne

PNS Programme national de sécurité

SAR Recherches et sauvetage

SARP Normes et pratiques recommandées

SDCPS Système de collecte et de traitement de données sur la sécurité

SGS Système de gestion de la sécurité

SMP Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité



Section:	
Page:	8 sur 22
Révision :	01
Date :	04/07/2016

PUBLICATIONS

(auxquelles il est fait référence dans le présent règlement)

Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300) Annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Annexe 19 — Gestion de la sécurité

Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)

ABC — Abréviations et codes de l'OACI (Doc 8400)

ATM — Gestion du trafic aérien (Doc 4444)

Manuels1

Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859)

Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984) Manuel de navigabilité (Doc 9760)

Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379)

Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335)

Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734)

Partie A — Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité

Manuel sur la certification des aérodromes (Doc 9774)

Manuel sur l'agrément des organismes de formation (Doc 9841)



Section:	
Page:	9 sur 22
Révision :	01
Date :	04/07/2016

9.1 DEFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans le présent règlement relatifs à la gestion de la sécurité, ont les significations suivantes :

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

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - dans l'aéronef, ou
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
 - directement exposée au souffle des réacteurs,

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

- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
 - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

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

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

Note 1. — À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

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

Note 3. — Le type de système d'aéronef non habité qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au § 5.1 de l'Annexe 13.

Note 4. — Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément F de l'Annexe 13.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Avion. Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Blessure grave. Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

- a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou
- b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez); ou



Section:	
Page:	10 sur 22
Révision :	01
Date :	04/07/2016

- c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon; ou
- d) se traduit par la lésion d'un organe interne; ou
- e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ; ou
- f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif.
- **Codes de pratiques de l'industrie.** Éléments d'orientation produits par un organisme de l'industrie à l'intention d'un secteur particulier du transport aérien pour l'aider à se conformer aux normes et aux pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à d'autres exigences en matière de sécurité aéronautique et aux meilleures pratiques jugées appropriées.
 - Note.— Certains États acceptent les codes de pratiques de l'industrie et y font référence dans l'élaboration des règlements pour répondre aux exigences de la présente Annexe et mettent à disposition, pour les codes de pratiques de l'industrie, leurs sources et la manière de les obtenir.

État de conception. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

État de construction. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

Hélicoptère. Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Note. — Certains États utilisent le terme « giravion » à la place d'« hélicoptère ».

Incident. Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Note. — Les types d'incidents qui intéressent les études de sécurité comprennent ceux qui sont indiqués dans le Supplément C de l'Annexe 13

Indicateur de performance de sécurité. Paramètre basé sur des données utilisé pour le suivi et l'évaluation de la performance de sécurité.

Objectif de performance de sécurité. Objectif planifié ou voulu à atteindre sur une période donnée, par rapport à un ou des indicateurs de performance de sécurité.

Performance de sécurité. Résultats d'un État ou d'un prestataire de services en matière de sécurité, par rapport aux objectifs et indicateurs de performance de sécurité qu'il s'est fixés.

Personnel d'exploitation. Personnel participant aux activités aéronautiques qui est en mesure de communiquer des renseignements sur la sécurité.

Note. — Ce personnel comprend notamment les membres d'équipage de conduite, les contrôleurs de la circulation aérienne, les opérateurs de station aéronautique, les techniciens de maintenance, le personnel des organismes de conception et de construction d'aéronefs, les membres d'équipage de cabine, les agents techniques d'exploitation, le personnel d'aire de trafic et le personnel d'assistance en escale.

Programme national de sécurité (PNS). Ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité.

Risque de sécurité. Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger.

Sécurité. État dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

Système de gestion de la sécurité (SGS). Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures, obligations de rendre compte, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.



Section:	
Page:	11 sur 22
Révision :	01
Date :	04/07/2016

, I	i	
9.2 APPLICATION		
9.2.1 Les dispositions du présent s'appliquent aux fonctions de gestion de la sécurité qui concernent sécurité de l'exploitation des aéronefs.	ou appuient	directement la



Section:	
Page:	12 sur 22
Révision :	01
Date:	04/07/2016

9.3 RESPONSABILITES DU GABON EN MATIERE DE GESTION DE LA SECURITE

9.3.1 Programme national de sécurité

- 9.3.1.1 Un programme national de sécurité (PNS) est établit par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour gérer la sécurité sur le territoire de la République gabonaise, en vue de réaliser un niveau acceptable de performance de sécurité de l'aviation civile. Le PNS comprend les éléments suivants :
 - a) politique et objectifs de sécurité du Gabon;
 - b) gestion du risque de sécurité par le Gabon;
 - c) assurance de la sécurité par le Gabon;
 - d) promotion de la sécurité par le Gabon.
- 9.3.1.2 Le niveau acceptable de performance de sécurité à atteindre sera déterminé par le Gabon.
- 9.3.1.3 Dans le cadre du PNS, les prestataires de services suivants doivent mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) acceptable pour l'Agence nationale de l'aviation civile :
 - a) les organismes de formation agréés, conformément au RAG 3, qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services ;
 - b) les exploitants d'avions ou d'hélicoptères autorisés à effectuer du transport commercial, conformément aux RAG 4.1 et RAG 4.3, respectivement ;
 - c) les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément aux RAG 4.1 et RAG 4.3, respectivement;
 - d) les prestataires de services de la circulation aérienne (ATS), conformément au RAG 7.2;
 - e) les exploitants d'aérodromes certifiés, conformément au RAG 8.1.
- 9.3.1.4 Dans le cadre PNS, les exploitants de l'aviation générale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, conformément au RAG 4.2, doivent mettent en œuvre un SGS.

9.3.2 Supervision de la sécurité par le Gabon

9.3.2.1 Un système de supervision de la sécurité est mis en place et en œuvre par l'ANAC conforme aux dispositions de l'Appendice 1.



Section:	
Page:	13 sur 22
Révision :	01
Date :	04/07/2016

9.4 Système de gestion de la sécurité (SGS)

9.4.1 Généralités

- 9.4.1.1 Sauf indication contraire de la section 9.4.2, le SGS d'un prestataire de services :
 - a) est établi conformément au cadre présenté en Appendice 2 ;
 - b) est compatible avec l'ampleur des activités du prestataire et la complexité de ses produits ou services aéronautiques.
- 9.4.1.2 Le SGS d'un organisme de formation agréé, conformément au RAG 3 *Licences du personnel*, qui est exposé à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de ses services doit être acceptable pour l'ANAC ou l'autorité des Etats responsables de l'agrément de l'organisme en question.
- 9.4.1.3 Le SGS d'un exploitant titulaire d'un certificat d'exploitation d'avions ou d'hélicoptères qui est autorisé à effectuer du transport commercial, conformément à RAG 4.1 et RAG 4.3, respectivement, doit être acceptable pour l'ANAC.
- 9.4.1.4 Le SGS d'un organisme de maintenance agréé qui assure des services à des exploitants d'avions ou d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial, conformément à RAG 4.1 et RAG 4.3, respectivement, doit être acceptable pour l'ANAC ou l'autorité des Etats responsables de l'agrément de l'organisme en question.
- 9.4.1.5 Le Gabon n'est pas un Etat de la conception d'aéronef. Cette disposition n'est pas applicable.
- 9.4.1.6 Le Gabon n'est pas un Etat de construction d'aéronefs. Cette disposition n'est pas applicable.
- 9.4.1.7 Le SGS d'un prestataire de services ATS, conformément au RAG 7.2, doit être acceptable pour l'ANAC.
- 9.4.1.8 Le SGS d'un exploitant d'aérodrome, conformément au RAG 8, doit être acceptable pour l'ANAC.

9.4.2 Aviation générale internationale — avions

- 9.4.2.1 Tout exploitant de l'aviation générale qui effectue des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, conformément au RAG 4.2, établit un SGS compatible avec l'ampleur et la complexité de ses activités.
- 9.4.2.2 Le SGS comprend, au minimum:
 - a) un processus pour déterminer les menaces réelles et potentielles pour la sécurité et évaluer les risques connexes ;
 - b) un processus pour élaborer et mettre en œuvre les mesures correctives nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité acceptable ;
 - c) des dispositions relatives à une surveillance continue et une évaluation régulière de la pertinence et de l'efficacité des activités de gestion de la sécurité



Section:	
Page:	14 sur 22
Révision :	01
Date :	04/07/2016

9.5 COLLECTE, ANALYSE ET ECHANGE DE DONNEES SUR LA SECURITE

9.5.1 Collecte des données sur la sécurité

Systèmes de compte rendu d'incident

- 9.5.1.1 Un système obligatoire de compte rendu d'incident pour faciliter la collecte de renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité est mis en place par l'ANAC.
- 9.5.1.2 Un système volontaire de compte rendu d'incident pour faciliter la collecte de renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité qui pourraient ne pas être recueillis au moyen d'un système obligatoire est mis en place par l'ANAC.
- 9.5.1.3 Sous réserve des exigences au § 9.5.3.1, les autorités nationales responsables de la mise en œuvre du PNS ont accès aux renseignements appropriés disponibles dans les systèmes de compte rendu d'incident visés aux § 9.5.1.1 et 9.5.1.2 aux fins de leurs responsabilités en matière de sécurité.

9.5.2 Analyse des données sur la sécurité

- 9.5.2.1 L'ANAC met en place et tient à jour une base de données sur la sécurité pour favoriser l'efficacité de l'analyse des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité qui ont été recueillis, y compris ceux qui proviennent de ses systèmes de compte rendu d'incident, ainsi que pour déterminer les mesures à prendre pour renforcer la sécurité.
 - Note. Le terme « base de données sur la sécurité » désigne une base de données unique ou des bases de données multiples et englobe la base de données sur les accidents et les incidents. Les dispositions relatives à une telle base de données figurent dans le RAG 6 Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.
- 9.5.2.2 Un processus pour suivre la mise en œuvre des mesures préventives à prendre pour remédier à des carences réelles ou potentielles en matière de sécurité, ainsi que l'efficacité de ces mesures est établi par l'ANAC.
 - Note. Des renseignements supplémentaires sur lesquels fonder les mesures préventives peuvent figurer dans les rapports finals sur les accidents et incidents qui ont fait l'objet d'une enquête.
- 9.5.2.3 Les systèmes de bases de données utilisent des formats normalisés de façon à faciliter l'échange des données.

9.5.3 Protection des données sur la sécurité

- 9.5.3.1 Les systèmes volontaires de compte rendu d'incident ne sont pas punitifs et assurent la protection des sources d'information.
- 9.5.3.2 Les données sur la sécurité visées aux sections 9.5.1 et 9.5.2 ne sont pas mis à disposition et utilisé à d'autres fins que la sécurité, sauf exceptionnellement, si une autorité compétente détermine, en conformité avec la législation gabonaise, que la valeur de la divulgation ou de l'utilisation des données en question, quel que soit le cas, l'emporte sur les incidences négatives qu'une telle divulgation ou utilisation peuvent avoir sur la sécurité de l'aviation.

9.5.4 Échange des renseignements sur la sécurité

- 9.5.4.1 Si, en analysant les renseignements que contient sa base de données, l'autorité de l'aviation civile trouve des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d'autres États, elle leur communique dès que possible ces renseignements de sécurité.
- 9.5.4.2 L'autorité de l'aviation civile encourage l'établissement de réseaux pour le partage des renseignements de sécurité entre les usagers du système aéronautique et facilite l'échange libre des renseignements sur les carences réelles et potentielles en matière de sécurité.



Section:	
Page:	15 sur 22
Révision :	01
Date :	04/07/2016

APPENDICE 1. SYSTEME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SECURITE

1. Législation aéronautique de base

- 1.1 Le Code de l'aviation civile de la République gabonaise, en conformité avec les prescriptions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, lui permet de réglementer l'aviation civile et de faire respecter les règlements par l'intermédiaire de l'ANAC.
- 1.2 Le Code de l'aviation civile et les textes réglementaires en vigueur prévoient l'accès du personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité aux aéronefs, activités, installations, personnel et dossiers connexes, selon qu'il convient, des prestataires de services.

2. Règlements d'exploitation spécifiques

Le règlement aéronautique gabonais (RAG) qui répond, au minimum, aux exigences nationales issues du Code de l'aviation civile, concernant des procédures d'exploitation, produits, services, équipements et infrastructures normalisés est promulgué par le Directeur général de l'ANAC.

3. Système et fonctions du Gabon

- 3.1 L'autorité de l'aviation civile met en place des autorités ou agences appropriées, selon qu'il convient, appuyées par un personnel suffisant et qualifié et disposant de ressources financières adéquates. Chaque autorité ou agence du Gabon a des fonctions et des objectifs de sécurité déclarés qui lui permettront de s'acquitter de ses responsabilités en matière de gestion de la sécurité.
- 3.2 L'autorité de l'aviation civile veille à ce que le personnel exécutant des fonctions de supervision de la sécurité reçoive des orientations sur l'éthique, la conduite personnelle et la prévention des conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exercice de fonctions officielles.

4. Personnel technique qualifié

- 4.1 L'autorité de l'aviation civile fixe les qualifications minimales que le personnel technique chargé des fonctions de supervision de la sécurité doit posséder et fournit une formation initiale et périodique appropriée pour maintenir et renforcer sa compétence au niveau souhaité.
- 4.2 L'autorité de l'aviation civile met en place un système pour la tenue des dossiers de formation.

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

- 5.1 L'autorité de l'aviation civile fournit des installations appropriées, des orientations et procédures techniques complètes et à jour, des renseignements critiques pour la sécurité, des outils et de l'équipement, et des moyens de transport, selon qu'il convient, au personnel technique pour lui permettre de s'acquitter de ses fonctions de supervision de la sécurité avec efficacité, conformément aux procédures établies et d'une manière normalisée.
- 5.2 L'autorité de l'aviation civile fournit aussi à l'industrie du transport aérien des orientations techniques sur l'application des règlements pertinents.

6. Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation

L'autorité de l'aviation civile met en place des processus et des procédures documentés pour s'assurer que le personnel et les organisations qui assurent une activité aéronautique remplissent les conditions établies avant qu'il leur soit permis d'exercer les privilèges d'une licence, d'un certificat, d'un permis, d'une autorisation et/ou d'une approbation pour l'activité en question.

7. Obligations de surveillance

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



Section:	
Page:	16 sur 22
Révision :	01
Date:	04/07/2016

8. Résolution des problèmes de sécurité

8.	1 L'autorité de l'aviation civile utilise	un processus documente	é pour prendre les mesure	s correctives appropriées	, y compris des
	mesures d'exécution, pour résoudr	e les problèmes de sécu	rité constatés.		

8.2	2 L'autorité de l'aviation civile veille à ce que les problèmes de sécurité constatés soient résolus rapidement en utilisant ur
	système de suivi et d'enregistrement des progrès réalisés, y compris des mesures prises par le prestataire de services pour
	résoudre les problèmes en question.



Section:	
Page:	17 sur 22
Révision :	01
Date :	04/07/2016

APPENDICE 2. CADRE POUR UN SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)

Le présent appendice spécifie le cadre de la mise en œuvre et de la tenue à jour d'un SGS. Le cadre est constitué de quatre composants et douze éléments, qui représentent le minimum pour la réalisation d'un SGS.

- 1. Politique et objectifs de sécurité
 - 1.1. Engagement et responsabilité de la direction
 - 1.2. Obligations de rendre compte en matière de sécurité
 - 1.3. Nomination du personnel clé chargé de la sécurité
 - 1.4. Coordination de la planification des interventions d'urgence
 - 1.5. Documentation relative au SGS
- 2. Gestion du risque de sécurité
 - 2.1. Détermination des dangers
 - 2.2. Évaluation et atténuation du risque de sécurité
- 3. Assurance de la sécurité
 - 3.1. Suivi et mesure de la performance de sécurité
 - 3.2. Gestion du changement
 - 3.3. Amélioration continue du SGS
- 4. Promotion de la sécurité
 - 4.1. Formation et sensibilisation
 - 4.2. Communication en matière de sécurité

1. Politique et objectifs de sécurité

1.1 ENGAGEMENT ET RESPONSABILITE DE LA DIRECTION

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

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



Section:	
Page:	18 sur 22
Révision :	01
Date :	04/07/2016

1.2 OBLIGATIONS DE RENDRE COMPTE EN MATIERE DE SECURITE

Le prestataire de services :

- a) désigne le dirigeant responsable qui aura, quelles que soient ses autres fonctions, la responsabilité finale de la mise en œuvre et de la tenue à jour du SGS au nom de l'organisation et qui devra en répondre ;
- b) définit les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité;
- c) détermine les obligations de rendre compte de tous les membres de la direction, quelles que soient leurs autres fonctions, ainsi que celles des employés, en ce qui concerne la performance de sécurité du SGS;
- d) documente les responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs en matière de sécurité et les diffusera dans l'ensemble de l'organisation ;
- e) définit les niveaux de la direction qui ont le pouvoir de prendre des décisions concernant la tolérabilité d'un risque de sécurité.

1.3 NOMINATION DU PERSONNEL CLE CHARGE DE LA SECURITE

Le prestataire de services désigne un gestionnaire de la sécurité qui aura la responsabilité de la mise en œuvre et de la tenue à jour d'un SGS efficace.

1.4 COORDINATION DE LA PLANIFICATION DES INTERVENTIONS D'URGENCE

Le prestataire de services veille à ce qu'un plan d'intervention d'urgence soit dûment coordonné avec les plans d'intervention d'urgence des organisations avec lesquelles il traite lorsqu'il fournit ses produits ou ses services.

1.5 DOCUMENTATION RELATIVE AU SGS

- 1.5.1 Le prestataire de services élabore un plan de mise en œuvre du SGS, formellement approuvé par l'organisation, qui définit l'approche de l'organisation en matière de gestion de la sécurité d'une façon qui répond aux objectifs de l'organisation.
- 1.5.2 Le prestataire de services élabore et tient à jour une documentation sur le SGS qui énonce :
 - a) sa politique et ses objectifs en matière de sécurité;
 - b) les exigences de son SGS;
 - c) les processus et procédures de son SGS;
 - d) les obligations de rendre compte, responsabilités et pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures de son SGS ;
 - e) les résultats de son SGS.
- 1.5.3 Le prestataire de services élabore et tient à jour un manuel du SGS dans le cadre de sa documentation relative au SGS.

2. Gestion du risque de sécurité

2.1 DETERMINATION DES DANGERS

- 2.1.1 Le prestataire de services élabore et tient à jour un processus qui permet de déterminer les dangers liés à ses produits ou services aéronautiques.
- 2.1.2 La détermination des dangers est fondée sur une combinaison de méthodes réactives, proactives et prédictives de collecte de données sur la sécurité.



Section:	
Page:	19 sur 22
Révision :	01
Date :	04/07/2016

2.2 ÉVALUATION ET ATTENUATION DU RISQUE DE SECURITE

Le prestataire de services élabore et tient à jour un processus qui permet d'analyser, d'évaluer et de maîtriser les risques de sécurité correspondant aux dangers qui ont été déterminés.

3. Assurance de la sécurité

3.1 SUIVI ET MESURE DE LA PERFORMANCE DE SECURITE

- 3.1.1 Le prestataire de services élabore et tient à jour un moyen permettant de vérifier la performance de l'organisation en matière de sécurité et de valider l'efficacité des mesures visant à maîtriser les risques de sécurité.
- 3.1.2 La performance de sécurité du prestataire de services est vérifiée en fonction des indicateurs et objectifs de performance de sécurité établis pour le SGS.

3.2 GESTION DU CHANGEMENT

Le prestataire de services élabore et tient à jour un processus qui permet de déterminer les changements qui peuvent influer sur le niveau des risques de sécurité liés à ses produits ou services d'aviation et de déterminer et gérer les risques de sécurité susceptibles de découler de ces changements.

3.3 AMELIORATION CONTINUE DU SGS

Le prestataire de services suit et évalue l'efficacité des processus de son SGS afin de permettre l'amélioration continue de la performance globale du SGS.

4. Promotion de la sécurité

4.1 FORMATION ET SENSIBILISATION

- 4.1.1 Le prestataire de services élabore et tient à jour un programme de formation en matière de sécurité qui garantit que le personnel est formé et compétent pour exécuter les tâches liées au SGS.
- 4.1.2 La portée du programme de formation en matière de sécurité correspond à la participation de chaque stagiaire au SGS.

4.2 COMMUNICATION EN MATIERE DE SECURITE

Le prestataire de services élabore et tient à jour un moyen formel de communication en matière de sécurité qui permet de:

- a) faire en sorte que les membres du personnel connaissent le SGS dans une mesure compatible avec leur fonction;
- b) diffuser les renseignements critiques pour la sécurité;
- c) expliquer pourquoi certaines mesures de sécurité sont prises ;
- d) expliquer pourquoi certaines procédures sont introduites ou changées.



Section:	
Page:	20 sur 22
Révision :	01
Date :	04/07/2016

SUPPLÉMENT A. CADRE POUR UN PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS)

Le présent supplément décrit le cadre pour la mise en œuvre et la tenue à jour du programme national de sécurité (PNS) par le Gabon. Ce PNS est un système utilisé par le Gabon pour gérer la sécurité. Le cadre comporte les quatre composants indiqués au § 9.3.1.1 et les onze éléments connexes énumérés ci-dessous. La mise en œuvre du PNS sera compatible avec l'envergure et la complexité du système aéronautique du Gabon et nécessitera une coordination entre les autorités chargées des différents éléments des fonctions d'aviation civile du Gabon. Le cadre de PNS décrit ici et le cadre du système de gestion de la sécurité (SGS) spécifié à l'Appendice 2 doivent être considérés comme étant complémentaires mais distincts. Le présent supplément décrit aussi sommairement chacun des éléments du cadre.

- 1. Politique et objectifs de sécurité de le Gabon
 - 1.1 Cadre législatif national en matière de sécurité
 - 1.2 Responsabilités et obligations de rendre compte de le Gabon en matière de sécurité
 - 1.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents
 - 1.4 Politique d'application
- 2. Gestion des risques de sécurité par le Gabon
 - 2.1 Exigences en matière de sécurité concernant le SGS des prestataires de services
 - 2.2 Entente sur la performance de sécurité des prestataires de services
- 3. Assurance de la sécurité par le Gabon
 - 3.1 Supervision de la sécurité
 - 3.2 Collecte, analyse et échange des données sur la sécurité
 - 3.3 Hiérarchisation de la supervision en fonction des domaines où les préoccupations ou les besoins sont les plus grands, sur la base des données de sécurité
- 4. Promotion de la sécurité par le Gabon
 - 4.1 Activités internes de formation, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité
 - 4.2 Activités externes de formation, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité

1. POLITIQUE ET OBJECTIFS DE SECURITE DE LE GABON

1.1 Cadre législatif national en matière de sécurité

L'autorité de l'aviation civile promulgue un cadre législatif national et des règlements spécifiques en matière de sécurité, conformément aux normes internationales et nationales, qui définissent comment elle assurera la gestion de la sécurité sur le territoire gabonais. Cela comprend la participation des organisations d'aviation du Gabon à des activités précises liées à la gestion de la sécurité au Gabon et l'établissement des rôles, responsabilités et interrelations de ces organisations. Le cadre législatif et les règlements spécifiques en matière de sécurité sont examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence à l'autorité de l'aviation civile.

1.2 Responsabilités et obligations de rendre compte de l'État en matière de sécurité

L'autorité de l'aviation civile détermine, définit et documente les exigences, responsabilités et obligations de rendre compte en ce qui concerne l'établissement et la tenue à jour du PNS. Sont comprises les directives pour planifier, organiser, réaliser, tenir à jour, conduire et améliorer continuellement le PNS d'une manière qui répond aux objectifs de sécurité du Gabon. Est également compris un énoncé clair sur la fourniture des ressources nécessaires à la mise en œuvre du PNS.



Section:	
Page:	21 Sur 22
Révision :	01
Date:	04/07/2016

1.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents

L'autorité de l'aviation civile met en place un processus indépendant d'enquête sur les accidents et les incidents, dont le seul objectif est de prévenir de futurs accidents et incidents et non d'attribuer un blâme ou une responsabilité. De telles enquêtes visent à appuyer la gestion de la sécurité à l'intérieur du territoire de la République gabonaise. Dans le cadre du PNS, L'autorité de l'aviation civile maintient l'indépendance du bureau enquête incidents et accidents d'aviation (BEIAA) par rapport aux autres organisations d'aviation du Gabon.

1.4 Politique d'application

L'autorité de l'aviation civile promulgue une politique d'application qui fixe les conditions et les circonstances dans lesquelles les prestataires de services peuvent traiter et résoudre à l'interne les événements liés à certains écarts de sécurité, dans le cadre de leur SGS et à la satisfaction de l'ANAC. La politique d'application fixe également les conditions et les circonstances dans lesquelles traiter les écarts de sécurité au moyen de procédures d'application établies.

2.GESTION DES RISQUES DE SECURITE PAR LE GABON

2.1 Exigences en matière de sécurité concernant le SGS des prestataires de services

L'autorité de l'aviation civile établit les directives qui régissent la façon dont les prestataires de services déterminent les dangers et gèrent les risques de sécurité. Les directives comprennent les exigences, règlements d'exploitation spécifiques et politiques de mise en œuvre concernant le SGS des prestataires. Les exigences, les règlements d'exploitation spécifiques et les politiques de mise en œuvre sont examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence aux prestataires.

2.2 Entente sur la performance de sécurité des prestataires de services

L'autorité de l'aviation civile convient, avec les différents prestataires de services, de la performance de sécurité de leurs SGS respectifs. La performance de sécurité convenue de chacun des prestataires de services est examinée périodiquement pour s'assurer qu'elle demeure pertinente et qu'elle convienne en permanence aux prestataires.

3. Assurance de la securite par le Gabon

3.1 Supervision de la sécurité

L'autorité de l'aviation civile met en place des mécanismes pour assurer une surveillance efficace des huit éléments cruciaux de la fonction de supervision de la sécurité. Il établit aussi des mécanismes pour veiller à ce que la détermination des dangers et la gestion des risques de sécurité par les prestataires de services suivent des directives réglementaires précises (exigences, règlements d'exploitation spécifiques et politiques de mise en œuvre). Ces mécanismes comprennent des inspections, des audits et des enquêtes pour vérifier que les directives réglementaires concernant les risques de sécurité ont dûment été prises en compte dans le SGS des prestataires, qu'elles sont appliquées comme prévu et qu'elles ont les effets voulus sur les risques de sécurité.

3.2 Collecte, analyse et échange des données sur la sécurité

L'autorité de l'aviation civile met en place des mécanismes pour veiller à la collecte et au stockage des données sur les dangers et les risques de sécurité à la fois au niveau individuel et au niveau national. Il établit aussi des mécanismes pour produire des renseignements à partir des données stockées et pour échanger activement des renseignements sur la sécurité avec les prestataires de services et/ou d'autres États, selon qu'il convient.

3.3 Hiérarchisation de la supervision en fonction des domaines où les préoccupations ou les besoins sont les plus grands, sur la base des données de sécurité

L'autorité de l'aviation civile établit des procédures pour hiérarchiser les inspections, audits et enquêtes en faveur des domaines où la sécurité soulève une plus grande préoccupation ou représente un plus grand besoin, sur la base de l'analyse des données sur les dangers, leurs conséquences en exploitation et les risques de sécurité évalués.



Section:	
Page:	22 sur 22
Révision :	01
Date :	04/07/2016

4. Promotion de la securite par le Gabon

4.1 Activités internes de formation, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité

L'autorité de l'aviation civile assure une formation, renforce la sensibilisation et encourage la communication bilatérale des renseignements en matière de sécurité pour appuyer, au sein des organisations d'aviation du Gabon, la réalisation d'une culture d'organisation favorisant l'efficacité et l'efficience du PNS.

4.2 Activités externes de formation, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité

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