



Agence Nationale de
l'Aviation Civile du Mali

**PROGRAMME NATIONAL DE
SECURITE DU MALI**

Page: 1 de 28
Révision: 0.0
Date: Juillet 2014

ANNEXE AU DECRET N°2014- 0650 /P-RM DU 02 SEP. 2014

**PROGRAMME NATIONAL DE
SECURITE DE L'AVIATION CIVILE
DU MALI
(PNS)**



TABLE DES MATIERES

ENREGISTREMENT DES REVISIONS	4
PREAMBULE	5
SIGLES ET ABREVIATIONS.....	6
1 ^{ère} PARTIE : LES COMPOSANTS DU PNS.....	7
1 POLITIQUE ET OBJECTIFS DE SECURITE DE L'ETAT	7
1.1 Cadre législatif de sécurité de l'Etat	7
1.1.1 Cadre réglementaire de l'UEMOA	7
1.1.2 Cadre réglementaire du Mali	8
1.2 Responsabilités et obligations de rendre compte de l'Etat en matière de sécurité	9
1.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents	10
1.3.1 Contexte réglementaire des comptes rendus d'événements ou notifications d'incidents, d'incidents graves ou d'accidents.....	10
1.3.2 Rôles de l'État et des opérateurs dans la gestion des incidents.....	10
1.4 Politique d'application	12
1.4.1 Généralités	12
1.4.2 Mesures correctives.....	13
1.4.3 Mesures d'application	13
1.4.4 Proportionnalité des réactions.....	13
1.4.5 Caractéristiques des décisions d'application	13
1.4.6 Exceptions	14
1.4.7 Procédures d'application dans un environnement SGS	14
1.4.8 Organisations de l'Aviation Civile au Mali :	15
2 GESTION DES RISQUES DE SECURITE PAR L'ETAT	18
2.1 Processus de gestion des risques de sécurité	18
2.1.1 Comité National d'Orientation de la Sécurité (CNOS)	18
2.1.2 Comité de Sécurité Aérienne (CSA)	19
2.1.3 Groupe de Gestion du Risque de Sécurité de l'ANAC (GGRS).....	19
2.2 Exigences en matière de sécurité concernant les SGS des prestataires de services	21
2.3 Entente sur la performance de sécurité des prestataires de services	21
3 ASSURANCE DE LA SECURITE PAR L'ETAT	21



3.1	Supervision de la sécurité	21
3.2	Collecte, analyse et échange des données sur la sécurité.....	22
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.....	24
4	PROMOTION DE LA SECURITE PAR L'ETAT	24
4.1	Activités internes de formation, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité	24
4.2	Activités externes de formation, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité	25
2 ^{ème}	PARTIE : RELATION PNS-SGS	25
1.	Les Systèmes de Gestion de la sécurité (SGS)	25
2.	Interface SGS des opérateurs et PNS.....	26
3 ^{ème}	PARTIE : PLAN DE MISE ŒUVRE DU PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE	27



PREAMBULE

La communauté aéronautique reconnaît que l'amélioration continue de la sécurité du transport aérien requiert des évolutions méthodologiques dans la gestion de la sécurité par l'ensemble des acteurs. Ces évolutions sont assurées par la mise en place de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par les prestataires de Services. Parallèlement, les fonctions de réglementation, de surveillance et de promotion de la sécurité de l'Etat doivent être assurées par l'Etat dans le cadre d'un système de gestion similaire dénommé le Programme National de Sécurité de l'aviation civile (PNS).

Le PNS vise à mieux évaluer et analyser les risques, à se fixer des objectifs de sécurité en termes de réduction de ces risques, à définir des plans d'actions pour atteindre ces objectifs et à instituer des indicateurs permettant de vérifier leur efficacité.

Le PNS est un ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité. Il s'appuie sur un environnement prescriptif déjà existant, avec les règlements comme contrôles administratifs, et crée un environnement fondé sur les performances, avec les règlements comme contrôle des risques de sécurité.

Il permet à l'Etat de s'organiser et d'allouer les ressources nécessaires en vue de s'acquitter de ses obligations en matière de sécurité. Il permet également à l'Etat de s'assurer que les fournisseurs de services gèrent de manière équilibrée les objectifs de production et ceux de protection.

Le terme «Administration» désigne l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)

Les termes « prestataires de services » et « fournisseurs de services » se rapportent à tout organisme fournissant des services aéronautiques. Ils incluent les exploitants de services aériens, les organismes de maintenance agréés, les organismes responsables de la conception de type et/ou de la construction d'aéronefs, les fournisseurs de services de la navigation aérienne, les aérodromes certifiés, les sociétés d'assistance en escale et les organismes de formation agréés qui sont exposés à des risques de sécurité opérationnels liés à la fourniture de leurs services.

En application de l'article 12 du Code de l'aviation civile, l'entité chargée de l'élaboration du Programme National de Sécurité est l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC). D'où l'élaboration du présent Programme National de Sécurité (PNS) exigeant des différents prestataires de services, des systèmes de gestion de la sécurité (SGS).

Ce document est élaboré en application des dispositions de la convention relative à l'aviation civile internationale et du doc. OACI 9859.

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile énonce et met en œuvre la Politique Nationale de Sécurité. Cette politique est mise en œuvre suivant une stratégie de supervision de la sécurité et de la sûreté élaborée par ses soins.



SIGLES ET ABREVIATIONS

ADREP: Compte rendu d'accident/incident [*Accident/Incident Data Reporting System (ICAO)*]

ALoS : Niveau de sécurité acceptable [*Acceptable Level of Safety*]

ANAC : Agence Nationale de l'Aviation Civile [*National Civil Aviation Agency*]

CNOS : Comité National d'Orientation de la Sécurité

COSCAP : Cooperative Safety and Continuous Airworthiness Program

CSA : Comité de Sécurité Aérienne [*Aviation Safety Committee (ASC)*]

ECCAIRS : Centre Européen de Coordination des Systèmes de Notification des Accidents et Incidents d'Aviation [*European Coordination Centre for Accidents and Incidents Recording Systems*]

GGRS : Groupe de Gestion des risques de sécurité [*Safety Risk Management Group (SRMG)*]

MGS : Manuel du Système de Gestion de la Sécurité [*Safety Management System Manual*]

PEA : Permis d'Exploitation Aérienne [*Air Operator Certificate*]

PNS : Programme National de Sécurité [*State Safety Program (SSP)*]

SARP : Normes et pratiques recommandées [*Standards And Recommended Practices*]

SDCPS : Système de collecte et de traitement de données sur la sécurité [*Safety Data Collection and Processing System*]

SGS : Système de Gestion de la Sécurité [*Safety Management System (SMS)*]

UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine



1^{ère} PARTIE : LES COMPOSANTS DU PNS

Sur la base des dispositions de l'annexe 19 à la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, le Programme National de la Sécurité de l'aviation civile du Mali est constitué de quatre composants que sont :

- la politique et les objectifs de sécurité ;
- la gestion des risques de sécurité ;
- l'assurance de la sécurité ;
- la promotion de la sécurité.

1 POLITIQUE ET OBJECTIFS DE SECURITE DE L'ETAT

1.1 Cadre législatif de sécurité de l'Etat

1.1.1 Cadre réglementaire de l'UEMOA

En application des normes de l'OACI, l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) a développé et mis en œuvre des normes de sécurité harmonisées et propres à son espace.

Les compétences et les responsabilités de la Commission de l'UEMOA dans le domaine de la sécurité aérienne se sont étendues, avec la création du COSCAP-UEMOA, érigé en Agence de Sécurité pour l'Aviation Civile. Chargé de « promouvoir le plus haut niveau possible de sécurité et de protection environnementale de l'aviation civile », le COSCAP veille à une application rigoureuse et harmonisée des normes dans tous les pays de l'Union, conservant son rôle de contrôle de la mise en œuvre de ces règles.

Le COSCAP-UEMOA a élaboré des règlements directement applicables aux Etats membres, dont le Mali, conformément à ses statuts d'organisme communautaire et au Traité y afférent. Un Code Communautaire de l'Aviation Civile a également été adopté.

Les principaux règlements communautaires sur la sécurité sont les suivants :

- Règlement N°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Règlement N°06/2005/CM/UEMOA du 16 Septembre 2005 relatif aux conditions de délivrance des licences, de formation et de contrôle des membres d'équipages de conduite d'avion ;
- Règlement N°07/2005/CM/UEMOA du 16 Septembre 2005 relatif aux certificats de navigabilité des aéronefs civils ;
- Règlement N°08/2005/CM/UEMOA du 16 septembre 2005 relatif aux conditions médicales de délivrance des licences du personnel de l'aéronautique civile ;
- Règlement N°09/2005/CM/UEMOA du 16 septembre 2005 relatif aux



conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public ;

- Règlement N°10/2005/CM/UEMOA du 16 septembre 2005 relatif aux agréments des ateliers d'entretien des aéronefs civils ;
- Directive N°05/2002/CM/UEMOA du 27 juin 2002 relative aux principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile au sein de l'UEMOA ;
- Directive N°01/2003/CM/UEMOA du 20 mars 2003 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union ;
- Décision N°13/2005/CM/UEMOA du 16 septembre 2005 portant adoption d'un mécanisme communautaire de supervision de la sécurité de l'Aviation Civile dans les Etats Membres de l'UEMOA.

1.1.2 Cadre réglementaire du Mali

L'article 12 de la loi N°2011-014 du 19 mai 2011 portant code de l'Aviation Civile définit le cadre législatif de sécurité du Mali. Il est complété par le décret portant adoption du présent Programme National de Sécurité de l'Aviation Civile.

La sécurité aérienne est mise en œuvre au Mali sur la base des Règlements Aéronautiques du Mali (RAM) adoptés par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.

Les principaux RAM en vigueur sont :

- le Règlement Aéronautique du Mali N°1 (RAM 01) fixant les conditions et modalités de délivrance des licences du personnel aéronautique ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°2 (RAM 02) réglementant les conditions et modalités de création, d'exploitation et d'homologation des organismes de formation aéronautique ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°3 (RAM 03) relatif aux marques de nationalités et aux conditions d'immatriculation des aéronefs civils au Mali ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°4 (RAM 04) fixant les conditions de navigabilité des aéronefs civils ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°5 (RAM 05) fixant les conditions de création, d'exploitation et d'homologation des organismes de maintenance d'aéronefs ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°6 (RAM 06) relatif aux conditions de certification des services aériens ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°7 (RAM 07) régissant les conditions de certification des aérodromes ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°8 (RAM 08) régissant les opérations aériennes au Mali ;



- le Règlement Aéronautique du Mali N°9 (RAM 09) fixant les conditions et modalités d'exercice de l'activité du travail aérien ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°10 (RAM 10) fixant les conditions minimums requises pour l'installation des instruments de bord des aéronefs civils ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°11 (RAM 11) relatif aux règles de l'air et à la circulation dans l'espace aérien ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°12 (RAM 12) fixant les conditions d'exercice de l'assistance au sol des aéronefs dans les aéroports du Mali ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°13 (RAM 13) relatif aux enquêtes d'accidents ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°14 (RAM 14) relatif aux recherches et sauvetages ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°15 (RAM 15) régissant les télécommunications aéronautiques ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°16 (RAM 16) régissant l'assistance météorologique à la navigation aérienne ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°17 (RAM 17) relatif aux règles applicables aux unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°18 (RAM 18) fixant les conditions relatives au service d'information aéronautique ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°19 (RAM 19) régissant la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°20 (RAM 20) fixant les règles relatives à la protection de l'environnement ;
- le Règlement Aéronautique du Mali N°21 (RAM 21) relatif à la gestion de la sécurité.

Le principe de la gestion des risques est appliqué dans le cadre de la mise à jour des RAM.

Les règlements communautaires et les RAM sont utilisés de façon complémentaire par les services compétents de l'ANAC, dans les tâches de certification, d'approbation ou d'inscription.

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

Le Directeur Général de l'ANAC est le Dirigeant responsable du PNS. A ce titre, il coordonne toutes les activités relatives à la conception, la modification et la mise en œuvre du PNS. Il bénéficie à cet effet des ressources nécessaires à cette mise en œuvre.



1.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents

L'ANAC mène les enquêtes relatives aux incidents dans le cadre de la supervision de la sécurité.

Toutefois, les enquêtes sur les accidents et les incidents graves sont régies par le décret N°2011-599/P-RM du 16 septembre 2011 qui consacre l'indépendance d'une commission d'enquête placée sous la tutelle du Ministre en charge de l'aviation civile.

Les enquêtes ont comme objectif l'appui à la gestion de la sécurité et ne visent ni à blâmer ni à établir une responsabilité juridique.

La gestion des incidents se caractérise par :

1.3.1 Contexte réglementaire des comptes rendus d'événements ou notifications d'incidents, d'incidents graves ou d'accidents

Les exigences en termes de comptes rendus d'incidents, d'incidents graves ou d'accidents dans le domaine de l'aviation civile sont multiples et émanent des RAM et Règlements communautaires.

Certaines exigences s'appliquent à tout opérateur intervenant dans le domaine de l'aviation civile (compte rendu d'événements, compte rendu d'accident ou d'incident grave à destination de la Commission d'Enquête), d'autres sont spécifiquement liées aux agréments délivrés (PEA, maintien de navigabilité, maintenance). Ils peuvent faire l'objet de conditions de notification différentes ou avoir des objectifs légèrement différents tout en ayant un but commun ultime d'amélioration de la sécurité.

L'ANAC incite les opérateurs à mettre en place, à leur niveau, un système de compte rendu d'événements et d'analyse d'événement unifié répondant à l'ensemble des exigences et organisé de façon à garantir la notification à toute entité censée être notifiée.

1.3.2 Rôles de l'État et des opérateurs dans la gestion des incidents

La plupart des acteurs du secteur de l'aviation civile sont concernés par la gestion des incidents :

- l'État, destinataire des comptes rendus d'événements qui lui sont transmis par les opérateurs et qui doit faire en sorte que les informations dont il dispose ainsi soient employées au mieux pour améliorer la sécurité de l'aviation civile. Les tâches de l'ANAC relatives aux événements obéissent à deux impératifs : l'ANAC doit avoir



connaissance de certains événements des opérateurs, d'une part dans le cadre de ses activités de surveillance, et d'autre part dans son rôle de partage de l'information et de diffusion du retour d'expérience associé.

- les opérateurs, qui doivent organiser la collecte des comptes rendus, leur traitement en interne et leur transmission à une ou plusieurs Autorités, voire vers d'autres opérateurs ;

1.3.2.1 RÔLE DE L'ÉTAT

Au titre de ses activités de surveillance des opérateurs, l'ANAC doit veiller au bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité mis en œuvre par chaque opérateur placé sous son autorité. A ce titre, ses services s'assurent entre autres que les procédures mises en place pour la transmission des comptes rendus d'événements à l'Autorité sont efficaces pour l'ensemble des textes qui s'appliquent en la matière à l'opérateur surveillé. Pour cela, les opérateurs seront incités à mettre en place un système de notification d'événements unique, valable pour toutes les dispositions réglementaires qui leur sont applicables, avec des destinataires adaptés en fonction des événements notifiés.

L'organisation de la gestion des événements chez chaque opérateur constitue un point clé du système de gestion de la sécurité qu'il met en œuvre : elle témoigne de la maturité de la culture de la sécurité de l'entreprise. Aussi, il conviendra de s'assurer de la transmission effective des informations de sécurité aux autres entités directement concernées (parmi les compagnies aériennes, les constructeurs, les ateliers d'entretien, les organismes de formation aéronautique agréés, les prestataires des services de la navigation aérienne, les exploitants d'aéroports certifiés, les sociétés d'assistance en escale, l'Autorité), conformément aux textes en vigueur.

L'ANAC doit également veiller à la réalisation, par les opérateurs, de l'analyse des événements jugés significatifs et de la transmission à l'Autorité des éléments pertinents des analyses effectuées.

Pour assurer leur mission, les agents en charge de la surveillance des opérateurs disposent d'un accès à la base de données ECCAIRS qui contient l'ensemble des comptes rendus d'événements portés à la connaissance de l'ANAC.

1.3.2.2 RÔLE DES OPÉRATEURS

Chaque opérateur concerné est chargé de mettre en place un système interne de gestion des événements. Un tel système s'appuie sur la collecte des événements de sécurité rapportés par les agents de première ligne de chaque opérateur, leur évaluation et, en cas de besoin, la mise en œuvre de mesures destinées à supprimer ou réduire leur survenue. Pour les événements les plus significatifs, une analyse peut être nécessaire.

La gestion des événements constitue par ailleurs un élément central des



systèmes de gestion de la sécurité (SGS), désormais requis pour la plupart des opérateurs d'aviation civile.

Chaque opérateur doit également notifier à l'ANAC les événements dont il a connaissance ainsi que les éléments pertinents des analyses qu'il a réalisées.

Des interfaces peuvent également être créées entre opérateurs dans le cadre de la gestion des événements.

1.4 Politique d'application

1.4.1 Généralités

Dans le cadre de l'instruction des dossiers afférents aux violations des dispositions du Code de l'Aviation Civile et des RAM, les agents de l'ANAC se conformeront aux dispositions contenues dans les textes organiques de l'Agence, les statuts du personnel et le code de déontologie des inspecteurs.

L'exercice des activités aéronautiques est soumis à l'obtention d'autorisations, de permis, de certificats, de licences, de qualifications, selon les cas : exploitants de services aériens, aérodromes, services d'assistance en escale, organismes de maintenance aéronautique, organismes de formation aéronautique, personnel navigant, personnel de cabine, agents techniques d'exploitation, techniciens de maintenance, contrôleurs de la circulation aérienne, médecins-examineurs. Ces documents sont délivrés par l'ANAC en conformité avec les RAM.

L'ANAC a la possibilité de les modifier, de les restreindre, de les retirer et de les annuler comme mesures à prendre en cas de manquements aux dispositions du Code de l'Aviation Civile et des RAM.

Outre les sanctions prévues par le Code de l'Aviation civile et les mesures administratives suscitées, un régime d'amendes établi par décret sera prévu par rapport à des violations spécifiques dans chaque domaine d'activité aéronautique.

Toutefois, aucune information dérivée d'un processus de compte rendu interne ou d'un processus d'analyse des données de vol établi sous un SGS ne sera employée comme preuve à des fins punitives.

Les mesures à prendre par le fournisseur de services ou le personnel concerné en cas d'écarts relevés par les études documentaires et les inspections effectuées par les services compétents de l'ANAC consistent en la soumission à l'ANAC d'un plan d'actions relatives aux mesures correctives à entreprendre dans un délai raisonnable.

Les RAM comportent des dispositions qui permettent aux fournisseurs de services de traiter certaines situations de déviation par rapport aux normes de sécurité et de les résoudre à l'interne, dans le cadre du SGS des fournisseurs de services.

En tout état de cause, dans ces cas, l'exploitant concerné doit fournir à l'ANAC un dossier de sécurité permettant de justifier la demande y afférente.



1.4.2 Mesures correctives

Les services compétents de l'ANAC évalueront les mesures correctives proposées par le fournisseur de services et/ou les systèmes actuellement en place pour traiter l'événement en rapport avec la violation. Si les mesures correctives proposées sont considérées comme appropriées et susceptibles d'éviter une répétition et de favoriser la conformité future, l'examen de la violation sera conclu sans mesures d'application.

Dans les cas où les mesures correctives ou les systèmes en place sont jugés inappropriés, l'ANAC continuera d'interagir avec le fournisseur de services pour trouver une solution satisfaisante qui éviterait des mesures d'application.

Toutefois, dans des cas où le fournisseur de services refuserait de s'occuper de l'événement et de prévoir des mesures correctives efficaces, l'ANAC envisagera de prendre des mesures d'application ou d'autres mesures administratives.

1.4.3 Mesures d'application

Des infractions aux règlements d'aviation peuvent se produire pour différentes raisons, allant d'une réelle incompréhension de ces règlements au mépris de la sécurité de l'aviation. L'ANAC dispose d'un ensemble de mesures pour s'acquitter efficacement des obligations de sécurité en vertu du Code de l'Aviation Civile et au regard de différentes circonstances. Ces mesures peuvent aboutir à :

- a) des conseils ;
- b) des instructions de rattrapage ;
- c) la modification, la suspension ou l'annulation d'autorisations.

1.4.4 Proportionnalité des réactions

Les décisions d'application doivent être proportionnées aux infractions identifiées et aux risques de sécurité qu'elles impliquent, sur la base de deux principes :

- a) l'ANAC peut prendre des mesures à l'encontre des fournisseurs de services qui contreviennent régulièrement et délibérément aux réglementations de l'aviation civile ;
- b) l'ANAC accompagnera ceux qui montrent un engagement à résoudre les carences en matière de sécurité, et s'emploiera à promouvoir leur supervision.

1.4.5 Caractéristiques des décisions d'application

Les décisions d'application doivent :

- a) être justes et suivre les procédures prévues ;
- b) être transparentes pour les intéressés ;



- c) tenir compte des circonstances de l'affaire et de l'attitude/des actes du fournisseur de services lorsque des mesures sont envisagées
- d) être cohérentes avec les mesures/décisions prises dans des circonstances semblables ;
- e) être soumises aux examens appropriés, internes et externes.

1.4.6 Exceptions

Cette politique n'est pas applicable si :

- a) il y a des preuves de dissimulation d'une non-conformité.
- b) le fournisseur de services ne réussit pas à donner confiance dans ses moyens d'identification des dangers et de gestion des risques de sécurité.
- c) le fournisseur de services est un contrevenant qui, au cours des 24 mois qui précèdent, a procédé à des violations semblables ou étroitement liées.

Dans ces circonstances, seront appliquées les sanctions et pénalités prévues par la réglementation en vigueur.

1.4.7 Procédures d'application dans un environnement SGS

- a) Lorsque des fournisseurs de services ont démontré leur volonté de mener leurs opérations dans le cadre d'un SGS, les procédures d'application peuvent être utilisées en ce qui concerne les violations commises par des fournisseurs de services qui, bien que n'ayant pas de SGS approuvé, ont mis en place certaines composantes essentielles d'un SGS et sont sur la voie d'une mise en œuvre intégrale.
- b) Ces procédures seront utilisées pour les fournisseurs de services qui se sont engagés avec diligence dans l'élaboration d'un SGS qui doit répondre en définitive aux exigences de la réglementation relative aux SGS dans leur mise en œuvre suivant un processus d'approche par phases.

Aux fins d'établir si une enquête doit être menée en utilisant les procédures d'application d'un SGS, l'état de mise en œuvre du SGS du fournisseur de services en cause est déterminé par des enquêtes ou des inspections.

Pendant la « démarche par phases » de mise en œuvre du SGS d'un prestataire de services, l'ANAC appliquera les procédures d'application du SGS aux prestataires de services n'ayant pas de SGS entièrement mis en œuvre, à condition qu'au moins :

- a) le fournisseur de service ait un programme interne efficace de compte rendu de dangers soutenu par la haute Direction ;
- b) le fournisseur de services ait un processus proactif d'analyse des événements correspondant à la taille et à la complexité de ses opérations et adéquat pour déterminer les facteurs causaux et élaborer des mesures correctives ;



- c) les renseignements tirés du SDCPS soient communiqués à l'ANAC, sur demande de ses services compétents.

Les inspecteurs procéderont à une analyse préliminaire dans tous les cas où une violation est décelée ou les cas où des renseignements sur une violation possible ont été reçus.

Dans le cadre de cette analyse, les services compétents de l'ANAC tiennent compte des preuves et de la gravité de l'infraction et une enquête relative à l'application est menée.

1.4.8 Organisations de l'Aviation Civile au Mali :

Les organisations d'aviation au Mali qui participent aux activités spécifiques liées à la gestion de la sécurité sont :

1.4.8.1 AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DU MALI (ANAC) :

L'ANAC est le maître d'œuvre du PNS. Etablissement Public à caractère Administratif, l'ANAC a été créée par l'Ordonnance N°05-024/P-RM du 27 septembre 2005, ratifiée par la Loi N°08-066 du 26 décembre 2005 et remplacée par la Loi N°2011-014 du 19 mai 2011.

L'ANAC est chargée, notamment :

- de l'exécution de la politique de l'Etat en matière de l'Aviation civile ;
- de veiller à la promotion de l'Aviation Civile du Mali ;
- de l'élaboration d'une réglementation technique de l'aviation civile conformément aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ;
- de l'élaboration et de la mise en œuvre de la stratégie en matière d'aviation civile et de transport aérien en application des orientations prioritaires nationales ;
- du contrôle de l'application de la réglementation nationale en vigueur et des conventions internationales signées et ratifiées par le Mali ;
- du contrôle de la sûreté et de la supervision de la sécurité de l'aviation civile ;
- de la coordination et la supervision de l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires et du suivi de l'activité des organisations internationales et régionales intervenant dans le domaine de l'Aviation civile.

1.4.8.2 FOURNISSEURS DE SERVICES LIES A L'ETAT :

Les organisations ci-dessous sont citées pour montrer leurs rôles, leur degré d'implication dans le PNS et leur degré d'indépendance vis-à-vis des structures régaliennes de l'Etat. Il s'agit de :



- **Aéroports Du Mali (ADM) :** Aéroports du Mali est une structure dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière, créée par Ordonnance N°29/CMLN du 06 juillet 1970. Elle est chargée de la gestion du domaine aéroportuaire et des installations commerciales des aéroports, la coordination de la mise en œuvre des mesures de sûreté en relation avec les usagers. ADM est désignée exploitant principal des aéroports du Mali dans le cadre de la certification des aéroports;
- **La Société d'Assistance Aéroportuaire du Mali ASAM – SA :** Société Anonyme d'Economie Mixte créée en 2006, ASAM –SA est régie par la Convention du 05 janvier 2007, conclue entre l'Etat du Mali et la société Europe Handling Mali SA. Elle est chargée de l'assistance en escale des compagnies aériennes ;
- **La Délégation de l'ASECNA chargée des Activités Aéronautiques Nationales (AAN) :** AAN est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'ASECNA en matière d'exploitation technique des aéroports concédés, de maintenance des équipements et matériels, d'approvisionnement et d'achats, ainsi que de l'exécution et le suivi des activités administratives, financières et comptables des aéroports et stations météorologiques confiés à l'ASECNA au titre de l'article 10 de la Convention de Dakar ;
- **L'Agence Nationale de la Météorologiques (Mali-Météo) :** Mali-Météo est chargée de la gestion des activités météorologiques nationales ;
- **La Représentation de l'ASECNA :** Agence régionale, elle est fournisseur de services de la navigation aérienne, notamment sur l'espace du Mali à cheval sur les Régions d'information de Vol (FIR) de Dakar Terrestre et Niamey. Elle gère par ailleurs des écoles de formation. Le comité des Ministres, qui est l'organe suprême de l'ASECNA, veille au respect des exigences de sécurité des services fournis. Conformément aux dispositions du cahier des charges, les infractions aux règlements de la circulation aérienne commises par les usagers dans les espaces aériens que le Mali a confiés à cette agence sont rapportées par cette dernière à l'ANAC ;
- **Les sociétés de transport aérien agréées :** toutes compagnies qui détiendraient un Permis d'Exploitation Aérienne délivré par l'ANAC et opérant des vols commerciaux.

1.4.8.3 ORGANISMES REGIONAUX DE SUPERVISION DE LA SECURITE :

- **Agence Communautaire de Supervision de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile des Etats Membres de l'UEMOA (ACSAC) :** Au plan communautaire, les Etats membres de l'UEMOA ont créé le 22 décembre 2010, par Acte Additionnel au Traité de l'UEMOA, l'ACSAC. Les attributions de l'ACSAC sont, entre autres :



- élaborer et soumettre à la Commission de l'UEMOA pour adoption conformément aux dispositions du Traité tous les projets de règlements et de Directives propres à réaliser les objectifs fixés par l'article 2, ainsi que les projets de procédures que les autorités compétentes doivent suivre pour en assurer une application effective et uniforme ;
 - effectuer la certification et la surveillance des organisations établies dans les pays tiers et de celles établies dans un Etat membre prestant des services dans le territoire de plusieurs Etats membres ;
 - mener pour le compte des Etats membres les tâches liées à l'approbation et au suivi du concept des produits, des pièces et des équipements aéronautiques et délivrer les certificats de type correspondants ;
 - mener toute tâche de certification et de surveillance à la demande d'un Etat membre ;
 - conduire les inspections et les audits des autorités compétentes des Etats membres et des opérateurs ainsi que les organismes travaillant pour leur compte, de façon à vérifier le respect de leurs obligations, notamment l'application conforme des procédures de certification ;
 - mettre en place et gérer, en coopération avec les autorités compétentes des Etats membres un système de recueil, d'échange et d'analyse des données de sécurité et de la sûreté générées par l'application de l'Acte additionnel ;
 - établir chaque année un rapport sur l'état de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile dans l'espace communautaire.
- **Autorités Africaines et Malgaches de l'Aviation Civile (AAMAC) :**
Les AAMAC sont une organisation régionale de coordination et de supervision de la sécurité de l'Aviation Civile.

Cette organisation, sur la base du traité l'instituant, est chargée d'exécuter les tâches suivantes :

- élaborer tous les règlements propres à réaliser ses objectifs, ainsi que les documents interprétatifs permettant d'en faciliter la compréhension et la mise en œuvre ;
- élaborer les procédures que les autorités compétentes doivent suivre pour assurer une application effective et uniforme des règlements mentionnés ci-dessus ;
- assister les parties dans la mise en œuvre des règlements et procédures susvisés en organisant le cas échéant, la mise en place d'un groupe d'experts composé de personnels de



l'organisation elle-même, des parties ou d'organismes externes spécialisés ;

- mener pour le compte des parties les tâches techniques de certification et de surveillance de l'ASECNA, y compris les systèmes, composants et équipements qu'elle utilise, et émettre les recommandations appropriées pour la délivrance et le suivi par les parties des certificats correspondants ;
- mener toute tâche technique de certification et de surveillance, à la demande d'une ou plusieurs parties, dans les conditions fixées par le Conseil ;
- auditer les autorités compétentes des parties, ainsi que des organismes travaillant pour leur compte de façon à vérifier l'application effective de leurs obligations, notamment la transposition des règlements relatifs aux procédures de certification ;
- mettre en place et gérer, en coopération avec les parties, un système de recueil, d'échange et d'analyse des données de sécurité générées par l'application du Traité.

2 GESTION DES RISQUES DE SECURITE PAR L'ETAT

2.1 Processus de gestion des risques de sécurité

Les opérations de certification et de supervision des prestataires de services aériens sont assurées par l'ANAC qui organise et met en œuvre les règlements et procédures y afférents. Participe à la certification, toute Direction ou tout personnel sollicité par l'ANAC en raison de sa qualification. Le processus peut être décliné comme suit :

- Demande formelle de certification adressée à l'autorité ;
- Etude et évaluation des documents soumis ;
- Inspections et audits;
- Autorisation et certification ;
- Supervision.

Dans le cadre de la gestion de la sécurité, on distingue les organes suivants :

2.1.1 Comité National d'Orientation de la Sécurité (CNOS)

Le CNOS est composé de :

- ministre en charge de l'aviation civile ;



- ministre en charge de la Défense nationale ;
- ministre en charge de la Sécurité intérieure ;
- ministre en charge de l'Administration territoriale ;
- ministre en charge des Affaires étrangères.

Le CNOS est présidé par le ministre en charge de l'aviation civile tandis que le secrétariat est assuré par l'ANAC.

Le CNOS est en charge de :

- la définition des objectifs de sécurité et des moyens pour les atteindre ;
- l'examen des rapports trimestriels et semestriels du CSA ;
- l'élaboration des propositions législatives et réglementaires.

Le CNOS se réunit une fois par semestre et à chaque fois que le besoin se fera sentir.

2.1.2 Comité de Sécurité Aérienne (CSA)

Le CSA est placé sous la présidence du Directeur Général de l'ANAC. Outre les services de l'ANAC, le CSA comprend :

- les prestataires de services ;
- les associations professionnelles de l'aéronautique civile ;
- l'Armée de l'Air ;
- et au besoin, toute compétence, en particulier, toute organisation d'aviation citée au point 1.4.

Le CSA est chargé de :

- contribuer au système de collecte des données liées à la sécurité ;
- analyser et échanger sur des préoccupations en matière de sécurité ;
- promouvoir un système de compte rendu volontaire et non punitif sur les incidents et les faits, événements ou circonstances pouvant affecter la sécurité ;
- contribuer au développement des SGS au niveau des fournisseurs de services.

Le CSA se réunira de façon régulière chaque trimestre et à chaque fois que le besoin se fera sentir.

2.1.3 Groupe de Gestion du Risque de Sécurité de l'ANAC (GGRS)

Présidé par le Directeur Général de l'ANAC, le GGRS est composé des Directions et services de l'ANAC qui concourent à la sécurité. Il comprend :



- le Directeur Général Adjoint ;
- le Directeur de la Sécurité Aérienne (DSA) ;
- le Directeur du Transport Aérien et de la Sûreté (DTA) ;
- le Directeur des Infrastructures (DDI) ;
- les Chefs de Service et au besoin, les Chefs de Bureau de la DSA ;
- le Chef de Service Transport Aérien ;
- le Chef de Service Travaux et Gestion Aéroportuaire ;
- au besoin, des inspecteurs désignés de l'ANAC.

Il se réunira à une fréquence mensuelle ou à chaque fois que le besoin se fera sentir sur convocation du Directeur Général de l'ANAC. Le secrétariat est assuré par la DSA.

Le rôle du GGRS est de rechercher et d'examiner les informations susceptibles d'affecter la sécurité et d'identifier les préoccupations et risques de sécurité qui sont de haute importance et de proposer au Directeur Général de l'ANAC un plan d'actions apte à les contrôler et à les atténuer.

En particulier les tâches du GGRS comprennent :

- l'identification des risques ;
- l'évaluation des risques identifiés ;
- l'évaluation des méthodes et mesures d'atténuation ;
- l'examen des bulletins et rapports relatifs aux indicateurs de performances ;
- la coordination des tâches et le partage d'informations ;
- la préparation des réunions du Comité de Sécurité Aérienne (CSA) ;
- la préparation des consultations avec les prestataires de services avec la définition d'un calendrier précis ;
- la formulation de propositions d'amélioration du Programme National de Sécurité ;
- l'examen périodique des exigences, règlements d'exploitation spécifiques et politiques de mise en œuvre des politiques du SGS pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence aux fournisseurs de services ;
- l'examen périodique de la performance de sécurité du SGS accordée individuellement aux prestataires de services pour s'assurer qu'elle demeure pertinente et qu'elle convient en permanence aux fournisseurs de services.

Dans le cadre de la préparation des réunions du GGRS, chaque Direction est chargée de préparer les dossiers qu'elle gère habituellement ou qui entrent dans le domaine de ses prérogatives et d'en présenter les aspects qui peuvent avoir un impact sur la sécurité en général ou sur le PNS en particulier.



Le processus d'évaluation et d'atténuation des risques sera décliné par le Directeur Général de l'ANAC.

A l'image du GGRS de l'ANAC, les prestataires de services concernés par le SGS doivent mettre en place au sein de leurs structures respectives des groupes de sécurité interne présidés par les dirigeants responsables et fonctionnant de façon analogue au GGRS de l'ANAC.

2.2 Exigences en matière de sécurité concernant les SGS des prestataires de services

Les exigences relatives à la sécurité du SGS des prestataires de services sont contenues dans le document intitulé « Règlements sur le SGS », annexé au PNS et qui en fait partie intégrante.

En particulier, l'établissement d'un système volontaire de compte rendu non punitif est exigé par ledit règlement.

2.3 Entente sur la performance de sécurité des prestataires de services

Sur la base des données et renseignements liés à la sécurité recueillis, pour chaque prestataire de services, l'ANAC établit les valeurs des indicateurs de performances de sécurité y afférentes et s'entend avec le prestataire concerné pour définir les valeurs des objectifs de performances de sécurité.

Dans ce processus, l'ANAC tient compte de la complexité opérationnelle du prestataire de services ainsi que des ressources mises en œuvre. Le prestataire de services établit un plan d'actions pour atteindre les objectifs de performance. Ce plan est soumis à l'ANAC, pour acceptation.

3 ASSURANCE DE LA SECURITE PAR L'ETAT

3.1 Supervision de la sécurité

Des inspections, audits et sondages sont effectués par les services compétents de l'ANAC pour s'assurer que l'identification des dangers et la gestion des risques par les prestataires de services suivent les contrôles réglementaires établis, que ces derniers sont dûment pris en compte dans le SGS des fournisseurs de services, qu'ils sont appliqués comme prévu et qu'ils ont les effets escomptés sur les risques de sécurité.



3.2 Collecte, analyse et échange des données sur la sécurité

L'ANAC effectue la collecte des données :

- i) par l'établissement :
 - d'un système obligatoire de compte-rendu des dangers ;
 - d'un système confidentiel/volontaire de compte-rendu des dangers ;
 - d'une base de données sur les dangers et les risques de sécurité ;
- ii) par les réunions périodiques du CSA.

Les données sont collectées tant au plan national qu'au niveau de chaque prestataire de services.

L'ANAC met en œuvre des mécanismes pour extraire les informations des données stockées :

- en s'assurant que les risques de sécurité liés aux dangers sont pris en compte ;
- en développant des renseignements à partir des données stockées : extraction de données, tableaux comparatifs, analyse des données de base et des tendances, études de sécurité, révisions de sécurité, sondages de sécurité, synthèse, etc. ;
- par le concours des réunions du GGRS et groupes de sécurité mis en place par les prestataires de sécurité ;
- par le site web de l'ANAC.

L'ANAC met en œuvre un système d'échanges de données de sécurité par l'intermédiaire d'accords bilatéraux, d'accords entre autorités de l'aviation civile ou d'agences de sécurité, avec une taxonomie commune et des applications ou logiciels tels que ADREP et ECCAIRS.

L'ANAC établit le niveau de sécurité acceptable (ALoS) lié au PNS, avec une combinaison de mesure de la sécurité et de mesure de la performance de sécurité :

- la mesure de la sécurité inclut la quantification de l'aboutissement d'évènement de haut niveau à conséquences majeures ou de fonctions de haut niveau. C'est une mesure de l'accomplissement des objectifs de sécurité liés aux interventions de sécurité de niveau élevé et/ou des stratégies d'atténuation ;
- la mesure de la performance de sécurité inclut la quantification de l'aboutissement de processus de bas niveau à faibles conséquences donnant une mesure de la performance réelle des interventions de sécurité et/ou des stratégies d'atténuation, de la mise en œuvre réaliste du PNS en général, au delà des taux d'accidents et des non conformités à la réglementation. Elle comprend une surveillance et une évaluation des activités opérationnelles



choisies et nécessaires à la fourniture de services.

Dans le cadre de l'établissement de l'ALoS, des indicateurs de sécurité sont choisis, des buts de sécurité définis et des valeurs sont attribuées à ces paramètres. Les valeurs des objectifs de sécurité sont atteintes au moyen d'un plan d'actions.

Les facteurs suivants sont pris en compte pour l'établissement de l'ALoS :

- le niveau de sécurité qui s'applique ;
- la tolérance au risque de sécurité ;
- les coûts/avantages des améliorations au système d'aviation ;
- les attentes des autorités et du public eu égard au système d'aviation.

L'ANAC fait évoluer l'ALoS initial consistant en des déclarations d'actions quantitatives sur des résultats de niveau élevé choisis/conséquences élevées (Mesure de la sécurité) vers l'ALoS avancé qui comprend des déclarations d'actions quantitatives sur des événements de niveau élevé choisis/conséquences élevées (Mesure de la sécurité) et des résultats de niveau faible/conséquences faibles (Mesure de la performance de sécurité).

La transition de l'ALoS initial vers l'ALoS avancé est assurée au moyen des dispositions prises dans le cadre de l'assurance de la sécurité par l'ANAC.

L'ANAC utilise les moyens suivants pour atteindre les objectifs de sécurité :

- les procédures opérationnelles ;
- la technologie ;
- les systèmes ;
- les programmes de formation.

Les services de l'ANAC combineront au mieux d'une part, les éléments prescriptifs, à savoir les exigences relatives à la sécurité du SGS des fournisseurs de services et la supervision de la sécurité et d'autre part, les éléments de performance, à savoir l'accord de performance de sécurité des fournisseurs de services, la collecte, l'analyse et l'échange de données sur la sécurité, la hiérarchisation de la supervision en fonction des préoccupations ou des besoins, sur la base des données relatives à la sécurité.

L'ANAC développe la bibliothèque de sécurité qui comporte :

- le cadre législatif et les règlements associés en matière d'aviation civile ;
- la politique et les objectifs de sécurité du Mali en matière d'aviation civile ;
- les exigences, processus, procédures, responsabilités et obligations de rendre compte en ce qui concerne le PNS ;
- les données sur les dangers et les risques de sécurité ;
- les données relatives à l'ALoS ;



- les données sur les SGS des prestataires de services.

Les correspondants de la bibliothèque de sécurité au niveau de chaque structure faisant partie du GGRS alimenteront et assureront l'interfaçage nécessaire à la communication et à l'extraction des informations.

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

Les inspections, audits et sondages sont effectués en fonction des domaines ou des prestataires de services qui font l'objet d'une plus grande préoccupation ou qui le nécessitent, en utilisant les résultats de l'analyse des données sur les dangers, leurs conséquences dans les opérations et l'évaluation des risques de sécurité.

Les données ou renseignements tirés des sites de l'OACI et des agences régionales de supervision de la sécurité seront utilisés dans le cadre de la planification et de la préparation des inspections.

4 PROMOTION DE LA SECURITE PAR L'ETAT

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

Le programme global de formation de l'ANAC inclut des formations relatives au PNS et au SGS pour que le personnel soit qualifié pour exécuter les fonctions du PNS.

Les services compétents de l'ANAC veilleront à ce que :

- la portée de la formation relative à la sécurité soit appropriée à la participation de chaque individu dans le PNS, à ses fonctions et responsabilités ;
- les différents niveaux de connaissance en terme de Gestion de la Sécurité exigés pour les fonctions et les responsabilités des différentes positions du personnel au sein de l'Agence soient pris en compte suivant les quatre niveaux de formation ci-après : Formation de sécurité générique, Formation de sécurité initiale spécifique à la fonction, Formation de sécurité avancée, Briefing de haut niveau ;
- les conditions de formation et la formation dispensée soient identifiées par un processus documenté ;
- l'efficacité de la formation soit établie pour chaque agent, y compris le personnel de gestion.

Le programme de formation est développé suivant les quatre composants du cadre de l'OACI pour le PNS et comporte trois catégories de formation :

- la formation de sécurité initiale ;



- la formation sur le lieu de travail ;
- la formation récurrente.

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

L'ANAC organise des séminaires de communication, d'information et de sensibilisation destinés aux personnels des fournisseurs de services et des autres entités faisant partie du système d'aviation du Mali.

2^{ème} PARTIE : RELATION PNS-SGS

Le fonctionnement efficace du PNS s'appuie sur la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) effectifs et efficaces par les prestataires de services.

1. Les Systèmes de Gestion de la sécurité (SGS)

L'obligation de mise en œuvre d'un SGS concerne les opérateurs suivants :

- les exploitants de services aériens (Compagnies ou sociétés de transport aérien) ;
- les organismes de maintenance agréés ;
- les organismes de conception ou de fabrication d'aéronefs ou d'éléments d'aéronefs ;
- les centres de formation exposés à des risques de sécurité ;
- les fournisseurs de services de la navigation aérienne ;
- les exploitants d'aérodromes certifiés ;
- les sociétés d'assistance en escale certifiées.

Les conditions de surveillance des SGS des opérateurs par l'ANAC sont décrites dans les manuels d'inspection correspondants.

La surveillance des SGS des opérateurs ne doit pas se limiter à un contrôle de leur existence conformément aux obligations réglementaires. La surveillance doit également porter sur leur fonctionnement effectif (notification des incidents, analyse des événements et des risques, adoption de mesures d'atténuation des risques, indicateurs de suivi, etc.)

En fonction du degré de maturité de chaque opérateur en matière de SGS, la surveillance doit porter à un degré plus ou moins élevé sur les aspects de conformité réglementaire ou sur ceux de la promotion de la sécurité.

S'agissant des opérateurs qui n'ont pas obligation de mettre en place un SGS, il leur est recommandé de mettre en œuvre les principes du SGS.



2. Interface SGS des opérateurs et PNS

Les SGS des opérateurs doivent être cohérents avec le PNS.

Cette cohérence doit se retrouver au niveau :

- de la revue des incidents
- de l'évaluation du risque
- de la coordination des plans d'actions
- de l'évaluation de l'efficacité des actions

Dès qu'un opérateur a identifié un risque nouveau susceptible de concerner d'autres opérateurs, ou dès qu'un opérateur a mis en œuvre des actions correctives d'amélioration de la sécurité susceptibles d'intéresser les autres opérateurs, il en informe l'entité de l'ANAC qui assure les actions de surveillance, en mentionnant :

- son avis sur l'intérêt que peut présenter l'information pour les autres opérateurs concernés,
- son souhait de préserver ou non son anonymat.

Après validation, l'ANAC peut être amenée à publier les informations correspondantes dans le cadre du PNS.

Les amendements du PNS sont susceptibles d'impacter les SGS des opérateurs, par exemple à travers la mise en œuvre de nouvelles dispositions réglementaires ou de nouvelles procédures.

Le Comité de Sécurité Aérienne (CSA) décrit au point 2.1.2 regroupant les représentants des opérateurs d'aviation civile qui entrent dans le champ du PNS se réunit au moins une fois par trimestre à l'invitation du Directeur général de l'aviation civile. L'ordre du jour de cette réunion peut comporter entre autres :

- une présentation du niveau de sécurité et des indicateurs du PNS ;
- une présentation du bilan des actions réalisées par l'ANAC dans le cadre du PNS ;
- un échange sur les priorités de l'ANAC en matière de gestion du risque ;
- un échange sur la pertinence des actions du PNS, et notamment de ses interfaces avec les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des opérateurs ;
- un échange sur la pertinence des actions du PNS, et notamment de ses interfaces avec les SGS des opérateurs ;
- un échange sur les propositions d'évolutions stratégiques du PNS.



3^{ème} PARTIE : PLAN DE MISE ŒUVRE DU PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE

Afin de développer un plan de mise en œuvre du PNS, une analyse des écarts est effectuée et les composants/éléments identifiés en tant que manquants ou déficients vont former, avec ceux déjà existants ou efficaces, la base du plan de mise en œuvre du PNS.

Ce plan nécessite une coordination entre toutes les entités intervenant dans le secteur.

Il est articulé autour de trois phases dont les grandes lignes sont :

➤ **Phase I : PNS initial Conception et rédaction (12 MOIS)**

- Identification de l'entité et de la personne responsable du PNS ;
- Etablissement d'une équipe de mise en œuvre du PNS ;
- Assignation des responsabilités en matière de gestion de la sécurité ;
- Etablissement d'un mécanisme de coordination du PNS avec les autres entités ;
- Elaboration et approbation du budget pour les processus du PNS ;
- Enquêtes sur les Accidents et Incidents graves ;
- Etablissement d'une législation de base sur les mesures d'application (pénalités) ;
- Supervision de la sécurité et surveillance continue des fournisseurs de services par l'Etat ;
- Documentation du PNS incluant le cadre du PNS de l'Etat, ses composants et éléments ;
- Formation du personnel de l'Administration et des fournisseurs de services.

➤ **Phase II : PNS initial Collecte et Evaluation (24 MOIS)**

- Elaboration d'une politique d'application / législation incluant :
 - a. les dispositions relatives au traitement et à la résolution en interne des écarts de sécurité et de qualité pour les fournisseurs de services opérant sous un SGS ;
 - b. les conditions et circonstances dans lesquelles, l'Etat pourrait intervenir en cas d'écarts de sécurité ;
 - c. les dispositions pour prévenir l'utilisation ou la divulgation des données de sécurité pour des buts autres que l'amélioration de la sécurité ;
 - d. les dispositions pour protéger les sources d'informations obtenues à partir des systèmes de comptes rendus volontaires / confidentiels ;



- Sélection des indicateurs de sécurité (ALoS initial) ;
- Harmonisation des règlements exigeant la mise en œuvre de SGS ;
- Système de collecte et d'échange des données de sécurité ;
- Etablissement pour les conséquences élevées, des indicateurs cibles / niveaux d'alerte de performance de sécurité de l'Etat ;
- Acceptation par l'ANAC des SGS des fournisseurs de services ;
- Inspections, audits et sondages ;
- Documentation du PNS ;
- Formation du personnel de l'Administration et des fournisseurs de services.

➤ **Phase III : PNS avancé Collecte et Evaluation (24 MOIS)**

- Sélection d'indicateurs de performance de sécurité pour les fournisseurs de services ;
- Intégration du SGS et des indicateurs de performances de sécurité des fournisseurs de services dans le programme de surveillance continue des exploitants ;
- Mise en œuvre des systèmes de comptes rendus volontaire/ confidentiel ;
- Etablissement pour les conséquences faibles, des indicateurs cibles/ niveaux d'alerte de sécurité / qualité de surveillance selon le cas ;
- Promotion des échanges d'informations de sécurité avec les fournisseurs de services et/ou autres Etats ;
- Priorisation des inspections et audits en fonction des analyses de risque de sécurité ou des données sur la qualité selon les cas ;
- Accord sur les indicateurs de performance de sécurité ;
- Mesure de la sécurité et la mesure de la performance de sécurité (ALoS avancé) ;
- Etablissement d'un mécanisme de révision interne couvrant le PNS pour en assurer une efficacité et une amélioration continue ;
- Documentation du PNS ;
- Formation du personnel de l'Administration et des fournisseurs de services.