04/002

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة الدفاع الوطني

الأمانة العامة

NATIONAL CENTER
FOR UNMANNED
AIRCRAFT SYSTEMS

المركز الوطني
لمنظومات الطائرات
بدون طيار على المتن

GUIDE DE SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE

CNSAPB-Gui-002-2025-001-F

Version	Date	Origine	Obs
1.0	01-09-2025	DSGR/CNSAPB	

AMENDEMENTS

Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements et rectificatifs.

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS

N°	Date	Inséré par	Approuvé par

RECTIFICATIFS

N°	Date	Inséré par	Approuvé par

Références :

- **Guide relatif à la mise en œuvre de Systèmes de Gestion de la Sécurité (SGS), par les prestataires de services aéronautiques, Direction de l'aviation civile et de la météorologie,1er mai 2010.**
- **Guide de l'OACI publié sous référence n° 9859, édition 4 de 2018, intitulé "Manuel de Gestion de la Sécurité (MGS)" (consultable sur le site de l'OACI à l'adresse http :// www.icao.int).**

Sommaire :

- **INTRODUCTION:**

I- LA POLITIQUE ET OBJECTIFS DE SÉCURITÉ :

I.1- Engagement et responsabilités de la direction :

I.2- Obligations de rendre compte en matière de sécurité :

I.3- Nominations du personnel clé chargée de la sécurité :

I.4- Coordination des plans d'intervention d'urgence :

I.5- Documentation du SGS :

II- LA GESTION DU RISQUE :

II.1- Identification des dangers :

II.2- Évaluation et l'atténuation du risque :

III- L'ASSURANCE DE LA SÉCURITÉ :

III.1- Surveillance et la mesure de la performance en matière de sécurité :

III.2- Gestion du changement :

III.3- Amélioration continue du SGS :

IV- LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ :

IV.1- Formation et l'éducation :

IV.2- Communication et la promotion en matière de sécurité :

- **Conclusion :**

INTRODUCTION :

Le présent guide constitue une aide au développement et à la mise en œuvre d'un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) par l'exploitant de systèmes d'aéronefs sans pilote à bord :

i) en explicitant la nature des exigences réglementaires ;
ii) en proposant des moyens acceptables de conformité.

Le Centre National des Systèmes d'Aéronefs sans Pilote à Bord prendra en compte les commentaires qui lui seront transmis ainsi que l'expérience acquise par les exploitants des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord, pour mettre à jour ce guide et faire évoluer son contenu.

Un SGS doit tenir compte de la complexité des activités entreprises et des interfaces avec les organisations externes, y compris les sous-traitants et les tiers. Votre SGS doit être connecté et complémentaire à d'autres systèmes, qui seront différents pour chaque exploitant. Dans la mesure du possible, les éléments d'un SGS doivent être intégrés aux autres processus de votre organisation afin de garantir qu'il ne s'agit pas d'un système isolé.

Il est conseillé aux exploitants des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord de suivre la structure de ce guide, pour élaborer un manuel SGS, en respectant les quatre composantes de ce système, à savoir :

I. Politique et objectifs de la sécurité.

II. Gestion du risque.

III. Assurance du niveau de la sécurité.

IV. Promotion de la sécurité.

*I- **LA POLITIQUE ET OBJECTIFS DE SÉCURITÉ** :*

L'élaboration d'une politique de sécurité doit constituer la première étape de la formalisation du SGS au sein de votre organisation. Elle définit le ton et les attentes auxquelles tous les employés doivent adhérer, et les autres éléments du SGS doivent être mis en œuvre conformément à l'engagement pris dans la politique de sécurité.

La politique et objectifs de sécurité constitue la première composante du SGS d'un exploitant de systèmes d'aéronefs sans pilote à bord et comprend 5 éléments dont :

I.1 Engagement et responsabilité de la direction ;
I.2 Obligations de rendre compte en matière de sécurité ;
I.3 Nomination du personnel clé chargé de la sécurité ;
I.4 Coordination des plans d'intervention d'urgence ;
I.5 Documentation relative au SGS.

Les sous-sections qui suivent expliquent chaque élément.

I.1- ENGAGEMENT ET RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION :

Dans le cadre du SGS, l'exploitant des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord doit définir la politique de sécurité de l'organisation compte tenu des exigences nationales et internationales et la faire signer par le Gestionnaire responsable de l'organisation.

Le Dirigeant responsable de l'organisation devrait s'engager en établissant une lettre d'engagement abordant au moins les points suivants :

a) la mise en place d'une culture positive de sécurité et environnement de travail non punitif. Une culture positive de sécurité se traduit par un ensemble d'éléments, de comportements au sein de l'organisation tels que la circulation des informations ou l'implication des personnels. Mais garantit également un environnement non punitif.

b) une identification des chaînes de responsabilités en termes de sécurité. Au travers de son engagement, le dirigeant responsable signale à tous ses employés qu'ils ont des responsabilités en matière de sécurité. Il n'est pas nécessaire de définir dans la politique de sécurité la répartition de l'ensemble des responsabilités de son organisation.

c) les ressources humaines et financières : le dirigeant responsable s'engage à fournir les moyens nécessaires à la mise en place et au fonctionnement du SGS.

d) les objectifs en matière de sécurité : il est important qu'ils soient mentionnés dans l'engagement afin que chacun ait connaissance de l'approche retenue au sein de l'organisation et les efforts à mener pour respecter ces objectifs.

L'engagement du dirigeant responsable, évoluant en fonction des besoins de l'organisation, devrait être révisé périodiquement.

I.2- OBLIGATIONS DE RENDRE COMPTE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ :

L'exploitant des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord doit désigner le Gestionnaire supérieur responsable qui, quelles que soient ses autres fonctions, aura la responsabilité finale de la mise en œuvre et de la tenue du SGS et devra en répondre.

De plus, L'exploitant des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord doit déterminer 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 les performances de sécurité du SGS.

Les responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs en matière de sécurité feront l'objet d'un document et seront diffusés dans l'ensemble de l'organisation, et ils comprendront une définition des niveaux de la direction qui ont le pouvoir de prendre des décisions concernant la tolérabilité des risques de sécurité.

I.3- NOMINATIONS DU PERSONNEL CLÉ CHARGÉE DE LA SÉCURITÉ :

L'exploitant des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord doit mettre en place une structure adéquate pour gérer efficacement la sécurité. Cette structure doit identifier toutes les fonctions clés nécessaires à la gestion de la sécurité et identifier au minimum celles du Gestionnaire supérieur responsable, du Directeur des Services de sécurité et des Gestionnaires opérationnels de l'organisation ayant des responsabilités reliées à la sécurité. Il importe également de démontrer clairement les liens

hiérarchiques et fonctionnels à l'égard du SGS entre les principaux gestionnaires et structures au sein de l'organisation.

I.4- COORDINATION DES PLANS D'INTERVENTION D'URGENCE :

Une urgence est un événement ou une condition, naturel ou induit par l'homme, qui commande une action immédiate pour sauver des vies, protéger la santé publique ou les biens.

Le but de la planification des mesures d'urgence est de veiller à ce qu'il y ait une transition ordonnée et efficace d'une situation d'opérations normales aux opérations d'urgence en établissant les délégations de pouvoirs d'urgence et l'attribution des responsabilités d'urgence.

L'objectif global est le maintien des opérations sécuritaires ou le retour aux activités normales dès que possible.

La planification des mesures d'urgence chez chaque exploitant des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord doit être à la mesure de la dimension, la nature et la complexité de l'organisation.

I.5- LA DOCUMENTATION DU SGS:

Chaque prestataire de services aéronautiques doit documenter le SGS pour établir un lien visible avec la politique de sécurité. La documentation du SGS doit porter sur les éléments suivants :

i) Le plan de mise en œuvre du SGS ;

ii) le manuel du SGS.

Chaque exploitant des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord doit établir et maintenir un manuel SGS. L'exploitant des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord devra démontrer qu'il a mis en oeuvre les moyens nécessaires pour que l'information sur le SGS soit accessible et communicable à l'ensemble du personnel afin qu'il soit au courant de son rôle dans le fonctionnement du SGS.

Le manuel du SGS est un instrument clé pour communiquer l'approche de la sécurité à toute l'organisation. Il documente tous les aspects du SGS, y compris la politique de sécurité, les objectifs, les procédures et les responsabilités et engagements individuels en matière de sécurité.

Le contenu typique d'un manuel du SGS comprendra :

i) Champ d'application du système de gestion de la sécurité ;

ii) La politique et les objectifs de sécurité ;

iii) Les responsabilités de sécurité ;

iv) Le personnel clé de sécurité ;

v) Les procédures de contrôle de la documentation ;

vii) la coordination du plan d'intervention d'urgence ;

viii) L'identification des dangers et plans de gestion du risque ;

ix) L'assurance de la sécurité ;

x) La supervision de la performance de la sécurité ;

xi) Les audits de sécurité ;

xii) La gestion du changement ;

xiii) La promotion de la sécurité ;

xiv) Les activités de sous-traitance.

II- LA GESTION DU RISQUE :

La gestion des risques de sécurité recouvre deux activités fondamentales : l'identification des dangers et l'évaluation et l'atténuation des risques. L'objectif de la gestion des risques est de réduire et maintenir les risques de sécurité associés aux activités des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord au niveau le plus faible que l'on puisse raisonnablement atteindre.

II.1- L'IDENTIFICATION DES DANGERS :

Un danger est défini comme étant une condition ou objet qui a le potentiel de causer des blessures, des dommages à l'équipement ou aux structures, une perte de matériel, ou une réduction de la capacité à exécuter les fonctions assignées.
Une conséquence est définie comme étant le résultat (ou les résultats) potentiel (s) d'un danger.

II.2- L'ÉVALUATION ET L'ATTÉNUATION DU RISQUE :

L'exploitant des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord développe et maintient un processus formel de gestion de risque qui comprend :
i) l'analyse du risque (probabilité et sévérité de l'occurrence) ;
ii) l'évaluation du risque (Acceptabilité) ; et
iii) le contrôle du risque (Atténuation) ;

III- L'ASSURANCE DE LA SÉCURITÉ :

III.1- LA SURVEILLANCE ET LA MESURE DE LA PERFORMANCE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ :

La performance de sécurité de l'organisation est vérifiée par moyen des outils suivants :
i) les comptes rendus de sécurité ;
ii) les études de sécurité ;
iii) les évaluations de sécurité ;
iv) les audits ;
v) les sondages ; et
vi) les enquêtes de sécurité internes.

III.2- LA GESTION DU CHANGEMENT:

Les exploitants des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord développent et maintiennent un processus formel pour identifier les changements dans l'organisation qui peuvent affecter les processus et les services établis, de façon à :
i) décrire les arrangements pour assurer la performance de sécurité avant de mettre en application les changements ;

ii) éliminer ou modifier les contrôles de risque de sécurité qui ne sont plus nécessaires ou efficaces en raison des changements de l'environnement opérationnel.

III.3- L'AMÉLIORATION CONTINUE DU SGS :

L'organisation devra développer et maintenir un processus formel pour identifier les causes des situations sous - performantes du SGS et :

i) déterminer les implications des situations sous performantes dans le fonctionnement du SGS ; et

ii) éliminer ou atténuer ces causes.

IV- LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ :

La promotion de la sécurité donne le ton qui prédispose à la fois les comportements individuels et organisationnels et vient en appui aux politiques de l'organisation, aux procédures et aux processus, en fournissant un sens aux efforts de sécurité.

Il est de la responsabilité du Gestionnaire supérieur responsable de faire connaître à toute l'organisation, les objectifs ainsi que l'état des activités de l'organisation et des événements importants et ce, de manière continue.

IV.1- LA FORMATION ET L'ÉDUCATION

Chaque exploitant des systèmes d'aéronefs sans pilote à bord développe et maintient un programme de formation à la sécurité qui s'assure que le personnel est qualifié et compétent pour effectuer les fonctions du SGS.

La portée de la formation à la sécurité est appropriée à la participation de chaque individu dans le SGS.

Le gestionnaire de la sécurité doit, avec l'aide de son personnel, appuyer les gestionnaires opérationnels dans la rédaction et la révision des descriptions de poste de tout le personnel qui comportent des responsabilités en matière de sécurité.

IV.2- LES COMMUNICATIONS ET LA PROMOTION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ :

L'organisation développe et maintient des moyens formels pour la communication de sécurité, afin :

i) d'assurer que tout le personnel est pleinement conscient du SGS ;

ii) de communiquer toute information cruciale en matière de sécurité ;

iii) d'expliquer la raison des mesures qui sont prises ;

iv) d'expliquer le pourquoi de l'introduction ou du changement des procédures de sécurité.

Les moyens de communication peuvent inclure :

i) les politiques et procédures ;

ii) les communiqués de sécurité ;

iii) les bulletins d'information ;

iv) les sites internet.

La communication en matière de sécurité est un fondement essentiel pour la promotion, le développement et le maintien d'une culture de sécurité positive.

Conclusion :

Le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) élaboré par l'exploitant de systèmes d'aéronefs sans pilote à bord fera l'objet d'une évaluation par le Centre National des Systèmes d'Aéronefs sans Pilote à Bord. Cette évaluation vise à mettre en exergue le degré de maturité du SGS mis en place par l'exploitant et servira également de fondement à la détermination de son acceptabilité dans le cadre du processus d'acceptation du SGS.