

Norme du Groupe

C7 - Sécurité aérienne

Norme du Groupe	Titre : Sécurité aérienne			
	Fonction : Santé, sécurité, environnement et communautés (SSEC)			
	Nombre de pages : 5			
	Date d'approbation : 22 juillet 2015	Entrée en vigueur : 22 juillet 2015	Remplace : C7 – Sécurité aérienne (2011)	Pas d'audit avant : 1^{er} juillet 2016
Propriétaire : Directeur mondial, Santé, sécurité, environnement et communautés		Approuvé par : Comité exécutif		Public cible : Tout le personnel de Rio Tinto et chaque unité d'affaires et fonction du Groupe Rio Tinto
Liens directs avec d'autres politiques, normes, procédures ou notes d'orientation pertinentes :				
Norme du système de gestion de Rio Tinto, Norme C7 – Sécurité aérienne, Procédure du Groupe				
Norme du système de gestion de Rio Tinto, Norme C7 – Sécurité aérienne, Notes d'orientation				
Objectif du document :				
Appuyer la mise en œuvre de la politique de sécurité du Groupe en énonçant les exigences minimales pour prévenir les blessures et les accidents mortels attribuables à l'utilisation d'aéronefs, qu'il s'agisse de vols de transporteurs commerciaux, de vols nolisés ou d'aéronefs télépilotés, y compris l'exploitation des aérodromes et des bases d'atterrissage d'hélicoptères de Rio Tinto.				

C7 – Sécurité aérienne

Champ d'application et objectifs

Cette norme s'applique à toutes les unités d'affaires, à toutes les fonctions et à tous les établissements gérés de Rio Tinto, y compris les nouvelles acquisitions. Elle inclut les activités d'exploration (dans toutes leurs phases de développement et de construction), d'exploitation, de fermeture et, dans certains cas, de gestion suivant la fermeture.

Elle s'applique aux activités aériennes de l'ensemble de Rio Tinto, notamment :

- l'utilisation d'aéronefs par les employés, les entrepreneurs et les visiteurs;
- les vols des transporteurs commerciaux et les vols nolisés;
- la gestion des aéroports et des bases d'atterrissage d'hélicoptères appartenant à Rio Tinto et exploités par Rio Tinto; et
- l'utilisation de systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP).

L'objectif est de prévenir les blessures et les accidents mortels attribuables aux :

- incidents d'aviation liés à l'utilisation de compagnies aériennes, d'exploitants aériens, d'aéroports et de bases d'atterrissage d'hélicoptères non approuvés;
- interactions entre aéronefs;
- interactions et incidents entre passagers et aéronefs.

Exigences de contrôle

Les exigences énoncées dans la présente norme s'appliquent en sus des exigences définies dans le système de gestion de Rio Tinto.

Planification

Transporteurs commerciaux

- 1.1 Les vols commerciaux réguliers doivent être réservés uniquement auprès des transporteurs figurant dans les listes des compagnies aériennes approuvées de Rio Tinto.

Services de transport aérien spécialisés

- 1.2 Dans le cas des services de transport aérien spécialisés (qui n'entrent pas dans la catégorie des vols commerciaux), les unités d'affaires et les fonctions doivent obtenir les conseils d'un responsable désigné – Aviation (NRMA), en collaboration avec un consultant approuvé en sécurité aérienne ou le conseiller en chef, Aviation, Rio Tinto SSEC.
- 1.3 Les consultants en sécurité aérienne doivent être approuvés par le conseiller en chef, Aviation, Rio Tinto SSEC.
- 1.4 Chaque unité d'affaires de Rio Tinto qui utilise des services aériens dans le cadre de ses activités doit nommer un responsable désigné – Aviation (NRMA), chargé de la mise en œuvre de la présente norme ainsi que de la procédure du Groupe et des notes d'orientation connexes. Les responsabilités du NRMA sont énoncées à

la section 6 de la Procédure de sécurité aérienne du Groupe. Pour les besoins de ses fonctions, le NRMA doit suivre le cours de formation approuvé de Rio Tinto prévu par SSEC.

Mise en œuvre et fonctionnement

Opérations aériennes

- 1.5 Les fournisseurs de services de vols nolisés à Rio Tinto doivent se conformer aux exigences suivantes :
- a) Répondre aux exigences de la présente norme ainsi que de la procédure du Groupe et des notes d'orientation connexes.
 - b) Avoir été soumis à un audit effectué par un consultant approuvé en sécurité aérienne.
 - c) Avoir été soumis à un audit en vertu de la norme de base en matière de risques aéronautiques (BARS – Basic Aviation Risk Standard), incluant une évaluation opérationnelle pour les contrats à long terme dont la durée est supérieure à six mois.
- 1.6 La préférence doit être accordée aux aéronefs multimoteurs à propulsion par turbine à voilure fixe. Le NRMA doit approuver l'utilisation d'un aéronef monomoteur après une évaluation des risques propres à une tâche effectuée en collaboration avec un consultant approuvé en sécurité aérienne ou le conseiller en chef, Aviation, Rio Tinto SSEC.

Surveillance

Audits de sécurité aérienne

- 1.7 Le NRMA de toute unité d'affaires recourant à des services de vols nolisés doit s'assurer que les audits et/ou évaluations opérationnelles exigés par la présente norme sont effectués et enregistrés dans la base de données de Rio Tinto sur la sécurité aérienne et que toute anomalie constatée est réglée.
- 1.8 Lorsqu'il est soumis à un audit BARS, un transporteur aérien doit également faire l'objet d'une évaluation opérationnelle de ses activités planifiées afin de vérifier si elles sont conformes à la présente norme. L'évaluation opérationnelle, qui doit être confiée à un consultant approuvé en sécurité aérienne, inclut, sans s'y limiter, les contrôles suivants :
- a) Personnel : pilotes et ingénieurs répondant à toutes les exigences en matière de permis, d'expérience et de formation, et aptes au travail.
 - b) Aéronefs : en bon état de service et conformes aux exigences de la loi relativement aux équipements et aux activités prévues.
 - c) Maintenance : supervisée par des audits de qualité et de sécurité internes, et conforme aux exigences de la loi en matière de pratiques de maintenance.
 - d) Carburant : qualité et gestion conformes aux exigences de la loi pour l'exécution de l'activité prévue.
 - e) Surveillance et prévisions météorologiques : conformes à l'activité prévue et à l'environnement d'exploitation.
 - f) Infrastructure : conception et conditions d'exploitation conformes pour le décollage et l'atterrissage

Si un audit BARS périmé ne peut être renouvelé, il faut effectuer un nouvel audit conforme aux dispositions du paragraphe 1.9.

1.9 Les fournisseurs de services de vols nolisés ou de services de transport aérien spécialisés qui n'ont pas préalablement été soumis à un audit doivent subir un audit, effectué par un consultant approuvé en sécurité aérienne, avant que l'on recoure à leurs services. Les audits sur place doivent être menés en fonction des exigences de la présente norme, de la procédure du Groupe et des notes d'orientation connexes, des règles d'aviation civile locales et des normes et manuels des exploitants aériens, au minimum.

1.10 Lorsqu'un audit conforme aux dispositions du paragraphe 1.9 est difficilement réalisable sur place, le consultant approuvé en sécurité aérienne ou le conseiller en chef, Aviation, Rio Tinto SSEC, après avoir pris en considération le champ d'application particulier de l'audit, peut faire une évaluation de l'information disponible. Avant le recours à un quelconque service, cette évaluation doit être approuvée par le directeur général de l'unité d'affaires et le NRMA de l'unité d'affaires.

Un audit est considéré comme difficilement réalisable lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- a) il s'agit d'un affrètement ponctuel; et
- b) les enjeux de sécurité sont plus importants que la logistique nécessaire à la tenue de l'audit (stabilité politique du pays, accessibilité des lieux, état sanitaire); ou
- c) les consultants en sécurité aérienne ne sont pas disponibles ou ne sont pas autorisés à voyager dans la région (horaires, exigences de visa); ou
- d) le personnel nécessaire du transporteur aérien n'est pas disponible pour la tenue de l'audit (horaires).

1.11 Les audits effectués en vertu de la présente norme doivent être assortis d'une date d'expiration avant laquelle il est nécessaire d'effectuer un nouvel audit. Les audits sont en général annuels, mais cet intervalle peut varier en fonction d'une évaluation des risques approuvée par le consultant en sécurité aérienne.

1.12 Les audits effectués par un consultant approuvé en sécurité aérienne pour d'autres sociétés sont acceptables, mais sous la forme d'un rapport d'audit propre à Rio Tinto. Pour répondre aux exigences de la présente norme, ils doivent répondre aux critères suivants :

- a) effectués au cours des trois derniers mois;
- b) révisés en fonction de la présente norme ainsi que de la procédure du Groupe et des notes d'orientation connexes;
- c) couvrent les activités aériennes prévues par Rio Tinto, y compris une évaluation opérationnelle indépendante; et régis par une entente de partage des conclusions du rapport entre toutes les parties.

Enquêtes sur les incidents aériens

- 1.13 Les incidents aériens doivent être signalés et faire l'objet d'une enquête, et les rapports finals doivent être soumis, conformément aux exigences de la Norme du système de gestion SSEQ de Rio Tinto.
- 1.14 Un consultant approuvé en sécurité aérienne doit faire partie de l'équipe d'enquête des incidents dont le résultat potentiel maximal est « Élevé » ou « Critique ». Le consultant approuvé en sécurité dont les services ont été retenus pour ces enquêtes doit être indépendant des audits effectués auprès de la compagnie aérienne. Les enquêtes sur tous les incidents aériens doivent tenir compte des exigences de la présente norme ainsi que de la procédure du Groupe et des notes d'orientation connexes.

Autres exigences

- 1.15 Tout écart par rapport aux exigences de la présente norme doit être justifié par une recommandation du NRMA après l'exécution d'une évaluation des risques propres à une tâche, en collaboration avec un consultant approuvé en sécurité aérienne ou le conseiller en chef, Aviation, Rio Tinto SSEQ. Les écarts doivent en outre être autorisés par le directeur général de l'unité d'affaires et approuvés par le responsable des pratiques mondiales, Sécurité.
- 1.16 Il doit y avoir une lettre d'entente ou un contrat écrit pour tous les vols nolisés. Si cela est impossible dans le cas d'une situation d'urgence, le chef de service responsable doit obtenir des conseils sur les risques connexes, et l'écart doit être approuvé par le conseiller en chef, Aviation, Rio Tinto SSEQ. La demande d'écart doit inclure une recommandation du NRMA, après l'exécution d'une évaluation des risques propres à une tâche, en collaboration avec un consultant approuvé en sécurité aérienne.
- 1.17 Le cas échéant, les activités commerciales et logistiques comme l'appel d'offres, la construction d'un terrain d'aviation, la protection des aéroports, les systèmes de ravitaillement en carburant des aéronefs, les héliports et le traitement des passagers, doivent au minimum répondre aux exigences réglementaires locales et être gérées selon les manuels d'aviation établis ou les recommandations d'un consultant approuvé en sécurité aérienne ou du conseiller en chef, Aviation, Rio Tinto SSEQ.
- 1.18 Le nombre de membres de la haute direction voyageant à bord du même appareil doit être géré afin de protéger la viabilité de Rio Tinto et de ses groupes de produits. Le NRMA et le directeur général de l'unité d'affaires doivent appliquer des restrictions appropriées au moment de planifier un voyage de membres de la haute direction, conformément à la procédure de Rio Tinto sur les voyages.