

**Présentation des résultats du
groupe A**
**Cohérence dans la supervision de la
sécurité**

Atelier sur la Mise en œuvre de la feuille
de route sur la sécurité du transport aérien
dans le monde

1. Définir la Région

- 1.0 Espace Géographique:
 - UEMOA

2. Identifier les acteurs principaux

- 2.1 Autorités/Organisations étatiques internationales
(liste de participants)
- 2.2 Autorités/Organisations étatiques régionales
- 2.3 Organisations régionales sur la sécurité
- 2.4 Organisations de l'Industrie

3. Forces et Atouts

- 3.1 Forces régionales
 - *Compagnies aériennes à succès, Pays de Cat 1*
- 3.2 Facilitateurs internationaux
 - *OACI, COSCAPs, Banque Mondiale, BAD*
- 3.3 Facilitateurs Régionaux
 - *Conventions, Traités régionaux*
- 3.4 Facilitateurs de l'Industrie
 - *IATA (Initiative du partenariat pour la Sécurité)*
 - *Support des Constructeurs d'avions*

4. Identifier les Risques actuels et émergents

- **4.1 Etats**
- 4.1.1. Cadre réglementaire- Code de l'Aviation civile et règlements
 - 4.1.1.1 Risques existants

 - 4.1.1.2 Risques émergents
- 4.1.2 Supervision du cadre réglementaire
 - 4.1.2.1 Risques existants
 - *Disponibilité du personnel qualifié pour la supervision*
 - *Supervision insuffisante dans la certification des opérations, et la navigabilité des avions*
 - 4.1.2.2 Risques émergents
 - *Niveau de maturité des DGAC*
- 4.1.3 Considérations spécifiques aux Etats
 - 4.1.3.1 Risques existants

 - 4.1.3.2 Risques émergents

4. Identifier les Risques actuels et émergents

- **4.2 Région**
- 4.2.1 considérations spécifiques régionales
 - 4.2.1.1 Géographie, climat, normes de comportements, langage
- 4.2.2 risque existants
 - 4.2.2.1 Environnement opérationnel:
 - *climat, aides a la navigation, ATM/ATC*
 - 4.2.2.2 Types of d'incidents les plus fréquents
 - *Approche et atterrissage, CFIT*
 - *Incidents et Accidents sur la piste et parking*
- 4.2.3 Risques émergents
 - 4.2.3.1 Croissance du trafic non maîtrisée
 - 4.2.3.2 disponibilité de personnel qualifié
 - 4.2.3.3 Startup/Compagnies a bas prix

4. Identifier les Risques actuels et émergents

- **4.3 Industrie**
- 4.3.1 Organisation/Méthodes de travail
- 4.3.1.1 Risques existants
 - *Gestion de la sécurité par les operateurs*
 - *Obsolescence de la flotte*
- 4.3.1.2 Risques émergents
 - *Startups: conformité initiale et continue a leur AOC*
 - *Gestion des transferts d'avions (ex. données de maintenance)*
- 4.3.2 Exploitants: Flotte/Equipements
- 4.3.2.1 Risques existants
 - *Obsolescence de la flotte*
 - *Définition, exactitude des bases de données FMS et TAWS*
- 4.3.2.2 Risques émergents
 - *Flotte vieillissante*
- 4.3.3 Exploitation des vols / Formation des Equipages
- 4.3.3.1 Risques existants
 - *Adhésion aux principes et standards de facteurs humains/gestion des ressources cockpit*
 - *Niveau et capacité des écoles de formation de pilotes.*
- 4.3.3.2 Risques émergents
 - *Disponibilité de pilotes*
 - *Débauchage de pilotes vers d'autres horizons*

4. Identifier les Risques actuels et émergents

- **4.3 Industrie (Continue)**
- 4.3.4 Maintenance / Formation
- 4.3.4.1 Risques existants
 - *Niveau de compétence des techniciens*
 - *Qualité des données de maintenance*
- 4.3.4.2 Risques émergents
 - *Disponibilité du personnel formé et qualifié face a la croissance*
- 4.3.5 Infrastructure / Aéroports, Aides a la navigation, ATC
- 4.3.5.1 Risques existants
 - *Infrastructures aéroportuaires:*
 - *Infrastructures Navais / ATM / ATC*
- 4.3.5.2 Risques émergents
 - *croissance*
- 4.3.6 Considérations spécifiques a l'Industrie
- 4.3.3.1 Risques existants
- 4.3.6.2 Risques émergents

Domaine 2 – Adoption des pratiques de référence

Tableau 2a – Meilleures pratiques	Paramètres	Mise en œuvre
<p>BP 2a-1 – <u>L'État utilise/met en œuvre les 8 éléments critiques du système de supervision de la sécurité.</u></p> <p>a.Législation aéronautique de base b.Règlements d'exploitation spécifiques c.Structure de l'AAC et fonctions de supervision de la sécurité d.Indications techniques e.Personnel technique qualifié f.Obligations en matière de délivrance de licences et de certification g.Obligations de surveillance continue h.Résolution des problèmes de sécurité</p>	<p>a. Mise en œuvre par l'État en accord avec le Doc 9734 de l'OACI, Partie A, Chapitre 3</p>	<p>BP 2a-1 : niveau 2</p>
<p>BP 2a-2 – <u>L'État met en place un mécanisme pour un financement suffisant des activités de supervision de la sécurité.</u></p>	<p>a. USOAP ORG 2.051</p>	<p>BP 2a-2 : niveau 2</p>

Global Aviation Safety Roadmap Workshop – FA 11 Step 5

Slide 9

Domaine 2– Adoption des pratiques de référence

Tableau 2a – Meilleures pratiques	Paramètres	Mise en œuvre
<p>BP 2a-3 – <u>L'État applique les principes de gestion des risques à ses activités en matière de sécurité :</u></p> <p>a. Dangers et risques sont régulièrement évalués et hiérarchisés. b. Des stratégies d'atténuation des risques sont élaborées et mises en œuvre. c. Les résultats sont évalués et des mesures correctrices sont prises au besoin.</p>	<p>a. Doc. 9859 de l'OACI, par. 3.3 b. Participation au cours de l'OACI sur les SGS</p>	<p>BP 2a-3 : niveau 1</p>

Global Aviation Safety Roadmap Workshop – FA 11 Step 5

Slide 10

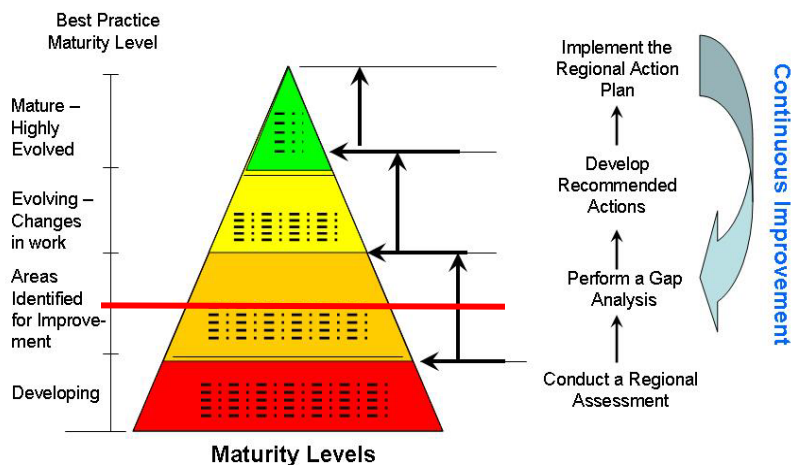
Domaine 2– Adoption des pratiques de référence

Tableau 2a – Meilleures pratiques	Paramètres	Mise en œuvre
<p>BP 2a-4 – <u>L'autorité de réglementation est indépendante dans l'exercice de ses fonctions de sécurité</u></p> <p>a. Les responsables de ces fonctions doivent être investis pouvoirs appropriés pour assumer leurs responsabilités.</p> <p>b. La responsabilité de l'exercice des pouvoirs de réglementation doit être en accord avec les principes d'une "culture juste" (voir l'objectif 3a à propos de la "culture juste").</p>	<p>a. USOA P LEG 1.109; USOAP 1.111</p> <p>b. Annexe 13, Supplément E;</p> <p>c.à d. USOAP AIG 6.505</p>	<p>BP 2a-4 : niveau 1 +</p>

Global Aviation Safety Roadmap Workshop – FA 11 Step 5

Slide 11

Model de maturité pour guider l'analyse d'écarts



Priorité des actions recommandées selon le niveau de l'indice de changement

Action recommandée	Impact	Faisabilité	Niveau IC	Priorité choisie
6. Harmonisation : a. des procédures de certification b. des textes nationaux et communautaires	3	2	P2	6
7. Affectation effective et exclusive des recettes aéronautiques au secteur de l'aviation civile	3	2	P2	7
8. Mettre en place / formaliser un mécanisme d'évaluation du système de supervision de la sécurité	3	2	P2	8
9. Sensibilisation des acteurs aériens à un système de compte-rendu volontaire sans risque de représailles	3	1	P3	9
10. Protection de l'emprise aéroportuaire	3	1	P3	10

Global Aviation Safety Roadmap Workshop – Step 6

Slide 15

Priorité des actions recommandées selon le niveau de l'indice de changement

Action recommandée	Impact	Faisabilité	Niveau IC	Priorité choisie
11. Coopération : a) Entre AAC b) Entre AAC et COSCAP c) Avec d'autres structures de surveillance	2	2	P5	11
12. Création du groupe régionale d'analyse et d'amélioration de la sécurité (RAST)	2	2	P5	12

Global Aviation Safety Roadmap Workshop – Step 6

Slide 16

7. Développer un plan d'actions

- 7.1 s'appuyer sur les initiatives régionales existantes

- 7.2 prendre en compte les initiatives sur la sécurité venant d'autres régions
 - CAST, ECAST, FAST, COSCAPs