



AUTORITÉ GUINÉENNE DE L'AVIATION CIVILE

DECISION 2018/N°.....0022.....MT/AGAC/DG

Portant approbation du programme de supervision de la sécurité et de la sûreté destiné aux inspecteurs de l'AGAC

LE DIRECTEUR GENERAL,

- Vu la Loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013, portant Code de l'Aviation Civile
- Vu le Décret D/2018/233/PRG/SGG du 25 Septembre 2018, portant Promulgation de la Loi L/2018/048/AN du 15 Mai 2018, Portant amendement du Code de l'aviation civile ;
- Vu le Décret D/2017/048/PRG/SGG, du 25 février 2017, portant Création, Attributions, Organisation et fonctionnement de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;
- Vu le Décret D/2018/021/PRG/SGG du 09 février 2018, portant Nomination du Directeur Général et du Directeur Général Adjoint de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;
- Vu l'Arrêté 2017/N3442/MT/CAB/SGG, du 07 août 2017 portant adoption des Règlements Aéronautiques de Guinée (RAG) ;

DECIDE

Article 1 : Est approuvé le Programme de supervision de la sécurité et de la sûreté destiné aux inspecteurs de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile en annexe à la présente Décision.

Article 2 : Le Directeur Général Adjoint, le Directeur de la Sécurité des Vols, le Directeur de la Navigation Aérienne et le Directeur du Transport Aérien sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente Décision.

Article 3 : La présente décision qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, entre en vigueur à compter de sa date de signature et sera publiée partout où besoin sera.

Conakry, le.....10 OCT. 2018.....2018

Ampliations

AGAC:.....1
DGA.....1
DTA.....1
DNA.....1
DSV:.....1
Service OPS.....1
Service AIR.....1
Archives:.....2/9



Elhadj Mamady KABA

REPUBLIQUE DE GUINEE

Travail – Justice – Solidarité

.....
MINISTERE DES TRANSPORTS

.....
AUTORITE GUINEENNE DE L'AVIATION CIVILE



PROCEDURE-AGAC-ORG 008
PROGRAMME DE SUPERVISION DE LA SECURITE
ET DE LA SURETE

Approuvé par le Directeur Général par
Décision 2018/N° 0022 MT/AGAC du 10/10/2018

Edition 01

Octobre 2018

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

APPROBATION DU DOCUMENT

	Noms et Prénoms	Fonction	Signatures
Elaboration	Sékou Oumar THIAM	Directeur des Transports Aériens (DTA)	
	Thierno Ousmane DIALLO	Directeur de la Sécurité des vols (DSV)	
	Kalagban OULARE	Directeur de la Navigation Aérienne (DNA)	
Vérification	Elhadj Sékou DIAKITE	Conseiller Qualité	
Validation	Elhadj Ahmed Tidiane SOUMAH	Directeur Général Adjoint	
Approbation	Elhadj Mamady KABA	Directeur Général	 

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

Liste des destinataires

Les destinataires du présent manuel sont :

Destinataires	N° de copie
Bibliothèque AGAC	Originale
Direction Transport Aérien (DTA)	1
Direction Sécurité des vols (DSV)	2
Direction Navigation Aérienne (DNA)	3

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Doc 9734 de l'OACI – Manuel de supervision de la sécurité.

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Janvier 2020

TABLE DES MATIÈRES

1	GENERALITES	7
2	OBJECTIF DE L'INSPECTION.....	7
3	CARECTERISTIQUES D'UNE INSPECTION.....	7
4	REALISATION D'UNE INSPECTION.....	8
4.1	PRÉPARATION D'UNE INSPECTION.....	8
4.2	NOTIFICATION À L'AVANCE D'UNE INSPECTION.....	8
4.3	LIMITATION DE LA PORTÉE D'UNE INSPECTION.....	8
4.4	COMPORTEMENT DE L'INSPECTEUR.....	8
4.5	FIN D'UNE INSPECTION.....	9
4.6	DÉLAIS DE RÉOLUTION DES ECARTS.....	9
5	STRATEGIE DE SUPERVISION.....	10
5.1	INTRODUCTION.....	10
5.2	RÉFÉRENTIELS :.....	11
5.3	TYPE DE CONTRÔLE :.....	12
5.4	RESPONSABILITÉS ET MISE EN ŒUVRE.....	12
5.5	DÉMARCHE.....	12
5.6	PRIORISATION DES INSPECTIONS.....	12
6	PROGRAMMES DE SUPERVISION PAR DOMINE:.....	13
6.1	SUPERVISION PEL.....	13
6.2	SUPERVISION OPS.....	14
6.2.1	EXPLOITANTS NATIONAUX.....	14
6.2.2	EXPLOITANTS ETRANGERS.....	15
6.2.3	LES SOCIETES D'ASSISTANCE EN ESCALE.....	16
6.2.4	L'AVIATION GENERALE.....	16
6.3	SUPERVISION AIR.....	17
6.3.1	SURVEILLANCE DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS.....	17
6.3.2	ORGANISMES DE MAINTENANCE.....	17
6.3.3	ORGANISMES D'ASSISTANCE TECHNIQUE POUR LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE.....	17
6.3.4	INSPECTIONS EXPLOITANTS NATIONAUX ET ETRANGERS.....	18
6.4	SUPERVISION ANS.....	18
6.5	SUPERVISION AGA.....	20
6.6	SUPERVISION DE LA SURETE.....	20

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

1 GENERALITES

Le présent manuel s'applique aux personnels en charge de la supervision de la sécurité et de la sûreté. Il contient les informations relatives aux procédures de surveillance. Son objet est de présenter les instructions et indications nécessaires pour la préparation et la réalisation des types spécifiques d'inspections prévus dans le cadre d'un programme global de surveillance. Ces éléments d'orientation concernent tous les inspecteurs de l'Aviation Civile qui effectuent des missions d'inspections conformément à la réglementation technique de l'AGAC et aux normes et pratiques recommandées de l'OACI.

2 OBJECTIF DE L'INSPECTION

L'objectif principal d'une inspection consiste à vérifier si une personne, un élément ou un segment donné d'une opération associée à une activité aéronautique respecte, au minimum, les mêmes normes que celles qui avaient été exigées pour la certification ou l'approbation initiale délivrée par l'AGAC. Pour que les inspecteurs soient en mesure de procéder à de telles vérifications, les inspections doivent être menées de façon ordonnée et normalisée.

À cette fin, chaque type d'inspection doit comporter des objectifs spécifiques et être généralement réalisée, à chaque fois, de la même façon, conformément aux instructions et indications figurant dans le présent manuel.

3 CARECTERISTIQUES D'UNE INSPECTION

Chaque type d'inspection est un événement spécifique (une activité) qui se caractérise par :

- Un titre spécifique d'activité ;
- Un début déterminé et une fin déterminée ;
- Des objectifs spécifiques à atteindre ;
- Des procédures générales à respecter ;
- Un rapport sur les constatations et les recommandations.

A. Chaque type d'inspection est identifié par un titre spécifique.

B. une inspection comporte un début déterminée et une fin déterminée. Elle est programmée dans le cadre d'un programme de surveillance déjà planifié et approuvé comme elle peut être inopinée dans le but d'observer et d'évaluer une activité spécifique, tel qu'un contrôle de compétence, ou afin de procéder à l'évaluation des documents, manuels ou programmes approuvés de l'exploitant. Une inspection débute lorsque l'inspecteur procède au lancement de la mission d'inspection et prend fin lorsqu'il termine la rédaction du rapport d'inspection.

C. Les inspections comportent des procédures normalisées que les inspecteurs sont tenus de respecter pour des raisons d'uniformisations. Ces procédures normalisées sont décrites dans les sections suivantes du présent manuel.

D. L'objectif principal d'une inspection consiste à vérifier une entité isolée ou si une personne, un élément ou un segment donné d'une opération satisfait ou continue à satisfaire aux règlements, pratiques d'exploitant sûres et autres normes établies.

E. une inspection ne peut être clôturée que lorsque les résultats de l'inspection ont fait l'objet d'un rapport. Ce rapport est l'élément clé de toute inspection. Les inspecteurs doivent faire preuve de concision, de précision dans les faits et l'objectivité lors de la présentation des résultats de l'inspection.

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

4 REALISATION D'UNE INSPECTION

Le degré de complexité des opérations liées à l'activité aéronautique varie d'un exploitant à un autre. Des lors, la décision prise par un inspecteur de mener un type particulier d'inspection peut être basée soit sur un programme annuel d'inspection soit sur des événements isolés telle qu'une plainte, un incident ou toute autre information de nature à induire un doute sur le respect d'un règlement ou d'une pratique sûre.

Préparation d'une inspection.

Avant de mener une inspection, les inspecteurs devront, dans la mesure possible, se familiariser avec les manuels, programme et procédures de l'exploitant en relation avec le type de l'inspection à réaliser. Des informations supplémentaires peuvent être obtenues auprès des autres inspecteurs qui disposent d'une bonne connaissance des opérations de l'exploitant. Autant que possible, les inspecteurs devront examiner les dossiers des inspections précédentes en rapport avec le type de l'inspection à conduire afin de prendre connaissance des écarts ou de tendance négatives précédemment rapportés. Ils devront également se familiariser avec les instructions et indications figurant dans ce manuel et applicables au type d'inspection à effectuer.

Notification à l'avance d'une inspection

La plupart des inspections introduisent des perturbations dans les opérations courantes des exploitants et fournisseurs de services. En général, les exploitants comprennent le fondement légal de contrôles techniques effectués par l'AGAC et, de ce fait, font généralement preuve de coopération vis-à-vis des inspecteurs lors du déroulement des inspections. Il est attendu des exploitants qu'ils facilitent la mission des inspecteurs de sorte à leur permettre d'accomplir efficacement les objectifs fixés aux inspections. Toutefois, les inspecteurs devront organiser leur planning d'inspection de telle sorte à minimiser les perturbations incidentes sur les opérations courantes. De façon générale, il est de l'intérêt autant de l'exploitant que des inspecteurs que la mission d'inspection soit notifiée à l'avance.

Limitation de la portée d'une inspection

Chaque type d'inspection couvre un ensemble d'éléments ou de domaines qui doivent faire l'objet d'observation et d'évaluations par les inspecteurs au cours de leur mission. Un volume horaire suffisant devra être alloué pour permettre une évaluation efficace de tous les éléments ou domaines. Les circonstances au moment des inspections peuvent toutefois varier de façon considérable. La plupart du temps, les inspecteurs ne seront pas en mesure d'évaluer tous les éléments ou domaine programmes. La priorité sera accordée à une évaluation qualitative et en totalité des éléments ou domaines pour lesquels l'inspecteur dispose du temps et de la possibilité d'observation. Il est nécessaire de prévoir un volume horaire suffisant pour permettre une évaluation de tous les éléments et domaine programmés pour un type d'inspection donné.

Comportement de l'inspecteur.

Les gestes et le comportement d'un inspecteur de l'aviation civile font l'objet d'une observation minutieuse et de la part des personnels rencontrés au cours de la mission d'inspection. Les

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

inspecteurs devront veiller à se comporter en professionnel de l'aviation durant tout le déroulement d'une inspection. Ils devront arborer, de manière visible, des badges d'identification ou tout autre moyen d'identification durant le déroulement de l'inspection. Dans le cadre de l'observation ou de l'évaluation des personnels de l'exploitant en train d'accomplir les fonctions qui leurs sont assignées, les inspecteurs devront se garder d'intervenir d'une façon qui pourrait retarder ou gêner l'exécution correcte des tâches en cours. Toutefois, au cas où un inspecteur identifie une circonstance, qui de toute évidence, constitue une menace pour la sûreté ou la sécurité ou pourrait potentiellement le devenir, l'inspecteur devra immédiatement en informer le responsable approprié de l'exploitant.

Fin d'une inspection

A la fin d'une inspection, les inspecteurs devront organiser une séance d'information avec l'exploitant. Le débriefing devra inclure une synthèse du domaine inspecté ainsi que les constatations afférentes au statut de conformité de chacun de ces domaines. Les entités, les personnes, éléments ou domaines qui ont été identifiés comme respectant ou dépassant les normes en vigueur, devront également faire l'objet de commentaires lors du débriefing. D'autre part, s'il s'avère qu'un règlement n'est pas respecté, les inspecteurs devront informer les responsables de l'exploitant qu'une enquête technique sur l'infraction supposée sera menée. Lorsqu'un inspecteur se trouve dans l'impossibilité d'organiser une séance d'information avec les personnels appropriés de l'exploitant au sujet des écarts identifiés, il devra mentionner dans le rapport d'inspection que l'exploitant n'était pas disponible au moment du débriefing. La plupart du temps, certains types d'écarts isolés et identifiés au cours d'une inspection peuvent faire l'objet de correction par les employés de l'exploitant alors même que le déroulement de l'inspection se poursuit. De tels écarts peuvent être résolus de façon adéquate puis clos lors du débriefing de fin d'inspection. Toutefois, dans de tels cas, les inspecteurs devront mentionner dans le rapport de l'inspection les informations relatives à ces écarts et la façon dont ils ont été résolus. Ils devront également prendre des mesures de mise en conformité pour les éléments identifiés comme étant des non-conformités.

La préparation du rapport d'inspection est la dernière tâche qui doit être effectuée par les inspecteurs avant de clore une inspection.

Délais de Résolution des Ecarts.

4.1.1 Sécurité :

Les écarts identifiés au cours d'une inspection devront être enregistrés par les inspecteurs.

Les délais de résolution des écarts sont classifiés selon trois types pour des raisons liées aux inspections de suivi :

- a- L'écart, dont le délai de résolution est précisé par les dispositions existantes devra être corrigé dans les délais prescrits.
- b- L'écart, dont le délai de résolution est précisé par le manuel approuvé par l'AGAC devra être corrigé dans les délais prescrits.
- c- Un écart autre que celui de type a ou de type b et qui n'affecte pas l'aptitude au vol de l'aéronef ou la sécurité du vol (par exemple, pièce de rechange en attente, outillage, équipements spéciaux, manquement dans les enregistrements), devra faire l'objet d'une coordination avec

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

l'exploitant afin de définir la date limite de correction. En même temps, l'inspecteur devra demander à l'exploitant de mettre en place une procédure de suivi des mesures correctives.

Si un des types d'écarts susmentionnés ne pas être résolu de façon complète dans les délais prescrits, l'exploitant devra en informer l'AGAC pour une éventuelle approbation. Dans le cas contraire l'inspecteur devra prendre la mesure appropriée, conformément au programme de mise en application de la réglementation.

Lorsque l'écart est entièrement corrigé, l'inspecteur devra renseigner le statut de résolution. Par la suite, il devra effectuer une inspection de suivi sur la base de ces informations.

4.1.2 Sûreté :

Suite à la réception des recommandations liées à une activité de contrôle qualité, l'entité contrôlée devra soumettre à l'AGAC, dans un délai de 15 jours un plan d'actions correctrices (PAC).

Lorsque la mise en œuvre d'une action correctrice permanente ne pourra pas s'effectuer dans un délai de 30 jours, l'AGAC exigera de l'entité concernée de soumettre une action correctrice provisoire.

Le plan d'actions correctrices incluant l'action correctrice provisoire devra être soumise à l'AGAC par l'entité concernée dans un délai de 07 jours après la réception de la notification.

Ce plan comprendra les points suivants :

- a. Les non-conformités et sa référence dans le rapport d'audit ou d'inspection ;
- b. La description de l'action corrective ;
- c. L'entité responsable de la mise en œuvre ;
- d. L'échéance de réalisation.

Les plans d'actions correctives doivent être approuvés par l'AGAC et une vérification de suivi de toutes les actions correctives définitives doit être effectuée par le DTA, afin de s'assurer que:

- a. l'action correctrice a été prise et dans les délais ;
- b. l'action correctrice est bien celle identifiée et convenue ;
- c. l'action correctrice à un effet durable ;
- d. les mesures prises corrigent la non-conformité.

Bien que les plans d'actions correctives soient des outils utiles, leur utilisation n'exclut pas que l'AGAC impose la mise en application immédiate de mesures compensatoires légales.

5 STRATEGIE DE SUPERVISION

Introduction

La stratégie de supervision est élaborée en vue de l'application uniforme du programme de supervision de la sécurité et de Sûreté. Elle s'inscrit dans le cadre de la surveillance des exploitants et fournisseurs de services aux exigences réglementaires.

Elle concerne généralement les exploitants et fournisseurs de service ci-dessous :

- Exploitants d'aéronefs (transport public et aviation générale) ;
- Exploitants d'aérodromes ;
- Fournisseurs de services de la navigation aérienne ;
- Organismes de maintenance ;
- Organismes d'assistance technique de gestion de maintien de la navigabilité ;

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

- Prestataires de services de sûreté ;
- Organismes de formation ;
- Sociétés d'assistance en escale ;
- Les détenteurs d'agrément, certificats, licences ou autorisations de sécurité ou de sûreté ;
- Entités qui interviennent dans le transport ou la manipulation des marchandises dangereuses ;
- Organismes de médecine aéronautique
- Autorités de coordination des mesures de sûreté ;
- Forces de l'ordre chargées de la mise en œuvre des contrôles de sûreté ;
- Locataires des aéroports

Référentiels :

La supervision des exploitants et fournisseurs de service est effectuée sur la base des programmes nationaux, documents et règlements RAG suivants :

- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 01 relatif aux licences du personnel ;
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 02 relatif aux règles de l'air ;
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 03 relatif à l'assistance météorologique à la navigation aérienne;
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 04 relatif aux cartes aéronautiques ;
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 05 relatif aux unités de mesure;
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 06 relatif à l'exploitation technique des aéronefs il est constitué de 5 parties (1, 2, 3, FAO, AEW) ;
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 07 relatif à la marque de nationalité et d'immatriculation des aéronefs;
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 08 relatif à la navigabilité des aéronefs. Il est constitué de 2 parties (partie GEN; partie I45) ;
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 09 relatif à la Facilitation ;
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 10 relatif aux télécommunications aéronautiques. Il est constitué de 5 parties (Vol 1, 2, 3, 4 et 5) ;
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 11 relatif aux services de la circulation aérienne
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 12 relatif aux recherches et sauvetages;
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 13 relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation;
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 14 relatif aux aéroports. Il est constitué de 3 parties A ; B et C) ;
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 15 relatif aux services d'informations aéronautique,
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 16 relatif à la protection de l'environnement il est constitué de 2 parties (Vol 1 et 2) ;
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 17 relatif à la sûreté de l'aviation. Il y a également le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) et ses annexes ;
- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 18 relatif à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

- Règlement Aéronautique de la Guinée RAG 19 relatif à la gestion de la sécurité
- Règlement technique aéronautique PANS-ATM relatif aux Procédures de la Navigation Aérienne
- Règlement technique aéronautique PANS-OPS relatif à la conception des procédures de vols aux instruments.
- Règlement Technique Aéronautique AE relatif aux Opérateurs d'Assistance en Escale

Type de contrôle :

Les opérations de surveillance continue assurées par des inspecteurs s'articulent autour de différents types de contrôles :

- des contrôles de surveillance programmés et inopinés, au sol ou en vol ;
- des audits et inspections périodiques des organismes, prestataires de services et des aéronefs;
- Des contrôles des documents adressés à l'AGAC par les fournisseurs et prestataires de services;
- Des contrôles inopinés réalisés sur les aéronefs (Ramp Inspection) nationaux et étrangers ;
- Des contrôles programmés et inopinés des certificats, licences et autorisations;

Responsabilités et mise en œuvre

Les structures chargées de la supervision des exploitants et des fournisseurs de services de l'AGAC sont responsables de la mise en œuvre du programme de supervision.

Elles veilleront à ce que soient maintenues les exigences de sécurité et sûreté, les procédures appropriées et les bonnes pratiques qui favorisent la sécurité. Elles devront élaborer sur une base annuelle un plan d'Inspections /audits des exploitants et fournisseurs de services en conformité avec la stratégie décrite au point 3 du présent document.

Les Manuels et guides des inspecteurs et les documents associés seront utilisés pour aider le personnel technique à effectuer leurs devoirs de supervision de la sécurité et de la sûreté.

Démarche

La démarche adoptée consiste à :

- Mener les inspections conformément au point 4 du présent document ;
- Mener toutes les activités de surveillance conformément aux procédures décrites dans les manuels des inspecteurs;

Priorisation des inspections

Le programme annuel des inspections doit porter sur la planification et l'établissement des programmes de certification et/ou surveillance de sécurité et de sûreté. Il porte également sur la priorisation des inspections, des audits et des enquêtes pour les domaines présentant des problèmes ou des besoins plus importants, déterminés par l'analyse des données sur les dangers, leurs conséquences sur les opérations et les risques évalués de sécurité et de la sûreté.

Ce programme rentre dans le cadre de l'évaluation dynamique des performances de sécurité et de sûreté, le mécanisme de modulation de la fréquence ou de la portée des activités de supervision, de surveillance ou d'inspection en fonction des circonstances et du niveau de risques de sécurité et de sûreté afin d'éviter d'appliquer systématiquement et invariablement à tous les fournisseurs de services des programmes identiques en portée et en fréquence. Ce mécanisme permet d'adapter la

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

portée ou la fréquence des surveillances aux performances concrètes et, facilitera la répartition des ressources aux domaines présentant les plus grands risques, problèmes ou besoins.

Les données à utiliser pour une telle modulation de la surveillance incluent des indicateurs de performance liés à des secteurs d'activités aéronautiques particuliers, un programme d'évaluation de risque de sécurité et la sûreté, les résultats d'analyse d'occurrences (événements indésirables et événements ultimes), ainsi que les résultats tirés de rapports de surveillance ou d'audits antérieurs de divers fournisseurs de services. Des critères de quantification des résultats sont établis à cette fin.

Ainsi les éléments d'entrée du mécanisme de modulation de la fréquence ou de la portée des activités de supervision, de surveillance ou d'inspection sont identifiés et comprennent :

- ✓ Les résultats de l'analyse de profit de risque ou de l'évaluation de risque;
- ✓ Les résultats des audits/inspections ;
- ✓ Le taux d'incident grave ;
- ✓ Le degré d'implémentation du SMS ;
- ✓ La certification IOSA ;
- ✓ La certification ISAGO ;
- ✓ Les résultats de l'analyse de données de sécurité (Cartographie des risques) ;

Dans le cadre de ce mécanisme, il convient d'avoir les interactions appropriées avec les fournisseurs de services avant de procéder à la modification d'activités de surveillance quelconques.

6 PROGRAMMES DE SUPERVISION PAR DOMAINE:

SUPERVISION PEL

La supervision PEL porte sur la surveillance des instructions dispensées par les organismes de formation du personnel navigant, des mécaniciens et des contrôleurs aériens. Les domaines à couvrir sont:

1. le manuel et le programme de formation ;
2. le système qualité ;
3. le personnel et le bâtiment ;
4. le matériel didactique ;
5. les équipements ;
6. les ressources ;
7. la documentation et l'archivage ;
8. Les documents administratifs.

La surveillance continue se fera au moins une fois dans l'année pendant la validité de l'agrément de l'AGAC.

La supervision PEL porte également sur :

- la surveillance des aspects licences au cours des inspections inopinées sur l'aire de trafic (SANA) ;
- Les titulaires de licences de pilotes, de mécaniciens aéronefs, de contrôleurs aériens et de toutes autres licences délivrées ;

Pour la délivrance et la supervision des licences de mécanicien d'aéronefs et de contrôleurs aériens, le service PEL coordonne respectivement avec le service.

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

SUPERVISION OPS

6.1.1 EXPLOITANTS NATIONAUX

La supervision des exploitants nationaux d'aéronef se fait sur la base des règlements RAG 06 parties 1, 2 et 3 et RAG 18

Le tableau ci-dessous décline les thèmes et sous thèmes qui doivent être couverts par le programme de supervision des exploitants nationaux.

Thèmes	Cible
Inspection SANA	Aéronefs immatriculés en Guinée
Inspection SAFA	Aéronefs étrangers
Inspection- centres de formation et de médecine aéronautique	centres de formation et de médecine aéronautique nationaux et étrangers
Inspection organisme de maintenance	organismes de maintenance nationaux et étrangers
Inspection renouvellement CDN	Aéronefs immatriculés en Guinée
Main base inspections	Exploitants nationaux
Manual Inspections	Manuels d'exploitation des exploitants nationaux
Operations control inspections	système de contrôle d'exploitation compagnies nationales
Trip record inspections	Dossiers de vol
Flight and duty time records inspection	Personnel navigant (PNC – PNT)
Flight crew training and qualification records inspections	PNT
Cockpit en-route inspections	Aéronefs des exploitants nationaux
Cabin en-route inspections-	Aéronefs des exploitants nationaux
Dispatcher training record inspections	ATE

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

Thèmes	Cible
Cabin crew training inspections	PNC
Station facility inspections	Les escales desservies par les compagnies nationales
Pilot proficiency check inspections-	PNT
Line checks inspection	Instructeurs PNT
Simulator inspection	Simulateurs de vol agréés par l'AGAC
Dangerous good inspection.	Organismes agréés MD par l'AGAC
Financial inspection	Exploitants nationaux

Avant le renouvellement de l'AOC d'un exploitant, les inspecteurs de l'Agence doivent effectuer une inspection de la base et si nécessaire de chacune des escales de l'exploitant. A l'issue de ces inspections, une liste d'actions correctives doit être adressée au dirigeant responsable. Un plan d'action doit être déposé par ce dernier et accepté par le Directeur général de l'Agence avant le renouvellement de l'agrément.

Toutefois, l'Agence au besoin, peut organiser des inspections inopinées à la base ou sur l'aire de trafic. Ces inspections sont motivées soit par sondages, soit par des tendances issues d'analyses des résultats des inspections programmées.

Au cours de l'année, l'Agence peut, au besoin, organiser à sa discrétion et en coordination avec les exploitants concernés, des inspections concernant :

- Les scales ;
- Les centres de formation aéronautiques pour le personnel naviguant ;
- Expéditeurs de Marchandises Dangereuses.

La procédure décrite au paragraphe § 3.8 ci-dessus, sera utilisée pour la priorisation des inspections, audits et des enquêtes pour les domaines présentant des préoccupations ou des besoins plus importants en matière de sécurité.

6.1.2 EXPLOITANTS ETRANGERS

La supervision des exploitants étrangers se fait sur la base des normes internationales.

- Contrôle sur l'aire de trafic (Ramp Inspection)

Ce contrôle inopiné, se fait une fois par trimestre par exploitant régulier. Il se fait au cas par cas pour les vols non réguliers. Le planning des inspections est mensuellement établi et mis en œuvre par la Direction de la Sécurité des vols (DSV).

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

Cette inspection, s'effectue suivant les normes internationales, et porte sur 54 items (éléments) de sécurité repartis en 5 catégories comme suit:

- A/ Flight deck
- B/Cabin Safety
- C/Aircraft Condition
- D/Cargo
- E/ General

Une copie des constatations subséquentes est fournie du PI renseigné au CDB (ou à un représentant de l'exploitant) et transmises au pilote commandant de bord de l'aéronef ou son représentant, et selon le niveau de risque de sécurité, à l'Autorité de l'aviation civile de l'Etat de l'exploitant et à l'Autorité de l'aviation civile de l'Etat d'immatriculation si ce dernier est différent de l'Etat de l'exploitant.

- Inspection de la base
- Une inspection de l'établissement d'un exploitant est une fonction de surveillance importante qui permet à l'AGAC de mener une évaluation complète des activités de l'exploitant. Les inspecteurs devront réaliser ensemble cette inspection. Durant le déroulement des inspections de leur établissement, il est attendu des exploitants qu'ils satisfassent aux mêmes exigences de base que celles exigées durant le processus de délivrance de l'agrément initial. La stratégie à mettre en œuvre lors du déroulement de l'inspection dépend de la taille et du degré de complexité des opérations de l'exploitant.

6.1.3 LES SOCIETES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Les sociétés d'assistance en escale font l'objet d'une supervision, en matière de marchandises dangereuses et sur la préparation des vols et l'assistance en escale, selon le même programme que les exploitants nationaux.

De plus, chaque société fait l'objet d'un audit annuel dans le cadre du renouvellement de l'agrément. L'objet de cet audit est d'analyser les moyens et les procédures mises en place et leur capacité à garantir la sécurité du service rendu.

6.1.4 AVIATION GENERALE

Chaque exploitant privé fait l'objet d'une inspection sur l'aire de trafic au moins une fois par mois lors des inspections SANA et une fois par semestre lors du renouvellement du CDN de son aéronef

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

SUPERVISION AIR

6.1.5 SURVEILLANCE DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS

Un examen documentaire et une inspection physique des aéronefs Guinéens sont organisés avant la fin de validité du CDN, en vue d'apprécier l'état d'aptitude au vol des aéronefs et de renouveler leurs CDN. Le processus de renouvellement porte sur les enregistrements de maintien de navigabilité et se fait sur la base des règlements nationaux et des documents constructeurs.

Ce processus permet de s'assurer que l'aéronef est toujours conforme à sa définition de type et que toutes les instructions obligatoires de maintien de navigabilité sont appliquées.

Des inspections de suivi du maintien de la navigabilité des aéronefs sont programmées pour s'assurer que les instructions obligatoires de maintien de navigabilité émises par les Etats de conception sont appliquées

6.1.6 ORGANISMES DE MAINTENANCE

La surveillance continue des organismes de maintenance se fait sur la base des règlements Nationaux et internationaux.

La surveillance continue se fait au moins une fois par an et couvre les principaux thèmes réglementaires. Notamment :

- Documents détenus par l'organisme d'entretien ;
- Instruments, outillages et matériels ;
- Equipements et plates-formes ;
- Ressources humaines ;
- Outillages spécifiques ;
- Approvisionnement ;
- Matériel de servitude ;
- Stockage ;
- Dossiers des travaux d'entretien ;
- Instructions d'entretien et méthode de concordance avec les instructions des constructeurs /fabricants ;
- Notification des défauts à l'autorité et au constructeur ;
- Système qualité.

6.1.7 ORGANISMES D'ASSISTANCE TECHNIQUE POUR LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

L'AGAC effectue des audits/inspections des organismes chargés d'apporter leur assistance technique aux exploitants nationaux pour la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs. Cette surveillance continue permet de s'assurer que l'organisme dispose de tous les moyens nécessaires pour s'acquitter de toutes les tâches relatives au suivi du maintien de la navigabilité notamment :

-Procédures d'entretien ;

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

- Procédure d'évaluation des fournisseurs et de maîtrise de la sous-traitance ;
- Dossiers des travaux d'entretien ;
- Instructions d'entretien et méthode de concordance avec les instructions des constructeurs / fabricants ;
- Notification des défauts à l'autorité et au constructeur ;
- Système qualité ;
- Manuels des constructeurs.

La surveillance continue se fera au moins une fois par an pendant la validité de l'agrément délivré ou validé par l'AGAC.

6.1.8 INSPECTIONS EXPLOITANTS NATIONAUX ET ETRANGERS

Il s'agit ici de la surveillance continue des aspects navigabilité des exploitants nationaux conformément aux règlements nationaux applicables.

- Les inspections inopinées sur l'aire de trafic (inspection SANA) ;
- L'inspection de la base principale d'exploitation avant l'octroi d'autorisation pour la desserte des aéroports de la Guinée.

Ces surveillances sont effectuées suivant les exigences réglementaires applicables et les normes OACI.

La surveillance continue des exploitants nationaux se fera au moins une fois par an pendant la validité de l'AOC.

En ce qui concerne les exploitants étrangers, la supervision est initiée en cas de location ou de demande d'autorisation pour desservir la Guinée.

Le planning des inspections SAFA est mensuellement établi par la Direction de la Sécurité des Vols. Il couvre les catégories d'éléments énumérés au § 4.2.2.

La procédure décrite au paragraphe § 3.8 ci-dessus, sera utilisée pour la priorisation des inspections, audits et des enquêtes pour les domaines présentant des préoccupations ou des besoins plus importants en matière de sécurité.

SUPERVISION ANS

La surveillance continue des fournisseurs des services de navigation aérienne de la Guinée se fait sur la base des règlements nationaux.

Le tableau ci-dessous les thèmes et sous thèmes qui doivent être couverts par le programme de surveillance continue.

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

Thèmes	Cible	sous thèmes
ATS	Fournisseurs de services de circulation aérienne	<ul style="list-style-type: none"> • Système de gestion de la sécurité ; • Sécurité de la circulation aérienne • Exploitation des procédures de navigation ; • Procédures de coordination ; • Plan de contingence ; • Compétence et qualification des ATC (Dossier de formation du personnel) ;
PANS-OPS	Gestionnaire du projet de l'IFP	Procédures de vol aux instruments ; Approbation des procédures de vols aux instruments
	Fournisseur de services de conception de procédures de vol	
CNS	Fournisseur de services CNS	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenances et entretien des Navaid ; • Exploitation des télécommunications aéronautiques ; • Communication radio, utilisation des fréquences
MET	Centre d'assistance météorologique à la navigation aérienne	Gestion des informations météorologiques ;
AIM	Fournisseur de services d'information aéronautique	Traitement de l'information aéronautique ;
MAP	Fournisseur de services Cartographie	Carte aéronautique
SAR	Fournisseur de services SAR	Recherche et sauvetage ;

La surveillance continue des fournisseurs de service ANS se fera au moins une fois par an. Toute carence constatée fera l'objet d'un plan d'action corrective de l'exploitante et exécutoire après approbation du Directeur Général de l'AGAC, pour atténuer ou éliminer les dangers potentiels.

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

SUPERVISION AGA

La surveillance continue des gestionnaires d'aérodromes en Guinée se fait sur la base des règlements nationaux.

Le tableau ci-dessous décline les thèmes et sous thèmes qui doivent être couverts par le programme de surveillance continue.

THEMES	CIBLE
Inspections techniques	Aéroports à certifier
Gestion des données d'aérodrome et leur communication	Aéroports et Fournisseurs de services
Accès à l'aire de mouvement	
Plan d'urgence d'aérodrome	Aéroports, Fournisseurs de services, et Forces de l'ordre
Sauvetage et la lutte contre l'incendie	Aéroports et Fournisseurs de services
Inspection de l'aire de mouvement	
Entretien de l'aire de mouvement	
Contrôle des situations météorologiques dangereuses	
Aides visuelles et installations électriques de l'aérodrome	
Sécurité des travaux sur l'aérodrome	
Gestion de l'aire de trafic	
Sécurité de l'aire de trafic	
Circulation personnes et véhicules sur l'aire mouvement	
Gestion du risque faunique	
Surveillance des obstacles	
Enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés	
Opérations par faible visibilité	
Système de gestion de la sécurité	
Inspections de suivi des plans d'actions correctrices	

La surveillance continue des exploitants d'aérodrome se fera au moins une fois par an.

Toute carence constatée fera l'objet d'un plan d'action corrective de l'exploitant et exécutoire après approbation du Directeur Général de l'AGAC, pour atténuer ou éliminer les dangers potentiels.

SUPERVISION DE LA SURETE

La surveillance continue dans le domaine de la sûreté est organisée pour s'assurer de la conformité et de l'efficacité de la mise en œuvre du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) et ses annexes. La supervision de la sûreté concerne les autorités de coordination les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs, l'aviation générale, les fournisseurs de services de circulation aérienne, les sociétés d'assistance en escale et les prestataires de service de sûreté, les locataires des aéroports. Les audits/inspections sûreté portent également sur le contrôle d'accès, l'inspection/filtrage, la sûreté du fret et de la poste.

 Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	PROGRAMME DE SUPERVISION DE SECURITE ET DE LA SURETE	Edition 01
		Révision : 00 Date : Octobre 2018

Le tableau ci-dessous décline les thèmes et les entités qui doivent être couverts par le programme de surveillance continue.

N°	THEMES ou ENTITES
1	AUTORITE DE COORDINATION
2	CONTROLE D'ACCES
3	FILTRAGE DES PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES
4	SURETE DU FRET ET DE LA POSTE
5	ADMINISTRATION AEROPORTUAIRE
6	EXPLOITANTS D'AERONEFS
7	FOURNISSEURS DE SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE
8	PRESTATAIRES DE SERVICE DE SURETE
9	FOURNISSEURS DE RESTAURATION EN VOL ET DE SERVICE A BORD
10	AVIATION GENERALE
11	LOCATAIRE D'AEROPORT

La surveillance continue des entités concernées se fera au moins une fois par an.

Toute carence constatée fera l'objet d'un plan d'action corrective de l'exploitante et exécutoire après approbation du Directeur Général de l'AGAC, pour atténuer ou éliminer les dangers potentiels et les risques de sûreté.