







**LISTE DES REFERENCES**

- o **La convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944;**
- o **Le document 9859 - manuel de gestion de la sécurité**
- o **L'annexe 1 – Licences du personnel aéronautique**
- o **L'annexe 6 - Exploitation technique des aéronefs**
- o **L'annexe 8 – Navigabilité des aéronefs**
- o **L'annexe 11 – Service de la circulaire**
- o **L'annexe 13 – Enquêtes**
- o **L'annexe 14 – Aérodrômes**
- o **Toute autre référence réglementaire**

**TABLE DES MATIÈRES**

**1. Politique et objectifs de l'état en matière de sécurité**

1.1 Cadre législatif

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

1.3 Enquêtes sur les accidents et incidents

1.4 Politique d'application

**2. Gestion des risques de sécurité par l'Etat**

2.1 Exigences de sécurité pour les SMS des prestataires de services

2.2 Entente sur les performances de sécurité des prestataires de services

**3. Assurance de la sécurité par l'Etat**

3.1 Supervision de la sécurité

3.1.1 Supervision de la sécurité des fournisseurs de services

3.1.2 Audit interne de supervision de l'ANAC

3.1.3 Audit de supervision de l'OACI sur le système de supervision de l'Etat

3.2 Collecte, analyse et échange des données de sécurité

3.3 Hiérarchisation de la supervision en fonction des préoccupations ou des besoins sur la base des données relatives à la sécurité

**4. Promotion de la sécurité par l'Etat**

4.1 Formation, communication et diffusion en interne des renseignements sur la sécurité

4.2 Formation, communication et diffusion en externe des renseignements sur la sécurité

 ANAC BF	<b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b>	Chapitre 01
	<b>POLITIQUE ET OBJECTIFS DE L'ETAT EN MATIERE DE SECURITE</b>	Page 1/4

# **PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE**

## **1. POLITIQUE ET OBJECTIFS DE L'ETAT EN MATIERE DE SECURITE**

### **1.1- Cadre législatif national en matière de sécurité**

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a pour buts et objectifs, tels que définis dans l'article 44 de la convention de Chicago, d'élaborer les principes et techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à :

- assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale ;
- encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques ;
- encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation internationale ;
- Répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique.

Les dispositions des Annexes 1 (Licences du personnel aéronautique), 6 (Exploitation technique des aéronefs), 8 (Navigabilité des aéronefs), 11 (Service de la circulation aérienne), 13 (Enquêtes sur les incidents et accidents d'aviation) et 14 (Aérodromes) de l'OACI exigent aux Etats d'établir un Programme de Sécurité dans le but d'atteindre un niveau acceptable de sécurité (ALoS).

Le niveau acceptable de sécurité à atteindre doit être établi par chaque Etat.

Au Burkina Faso la réorganisation de l'institution aéronautique a entraîné par Décret N°2009-940 du 31 décembre 2009 la création de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC). Elle s'inscrit dans la volonté de l'Etat de doter cette nouvelle structure de l'autonomie financière nécessaire et indispensable à la bonne conduite des activités de supervision de la sécurité. L'ANAC a pour principale mission la régulation des activités aéronautiques sur le territoire nationale et à tout endroit où des aéronefs Burkinabé sont

 ANAC BF	<b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b>	Chapitre 01
	<b>POLITIQUE ET OBJECTIFS DE L'ETAT EN MATIERE DE SECURITE</b>	Page 2/4

exploités. L'industrie aéronautique au Burkina Faso à travers les exploitants de services aériens enregistre un faible taux d'incidents et d'accidents malgré une augmentation progressive de son trafic aérien. La priorité de l'Etat Burkinabé est de maintenir un haut niveau de sécurité des vols à travers la mise en place du Programme National de Sécurité.

Le Burkina Faso est membre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) qui est un ensemble sous-régional regroupant huit (08) pays. L'UEMOA dispose d'un code communautaire de l'aviation civile et de règlements relatifs à la navigabilité, à l'exploitation technique des aéronefs et des licences du personnel aéronautique. Ce dispositif législatif de l'UEMOA est applicable à l'ensemble des Etats membres.

Sur le plan national, le Burkina Faso a promulgué un cadre législatif national composé de la Loi n°2010-013/AN du 26 avril 2010 et de règlements spécifiques en matière de sécurité conformément aux normes internationales et nationales, qui définissent comment il assurera la gestion de la sécurité sur son territoire. Cela comprend la participation des organismes d'aviation de l'Etat à des activités précises liées à la gestion de la sécurité dans l'Etat et l'établissement des rôles, responsabilités et relations de ces organismes. Le cadre législatif et les règlements spécifiques en matière de sécurité sont examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents.

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

Le Système de l'aviation civile au Burkina Faso est composé des entités suivantes :

- l'UEMOA à travers son projet régional d'appui à la supervision de la sécurité « COSCAP » (**C**ooperative development of **O**perational **S**afety and **C**ontaining **A**irworthiness **P**rogramme) ;
- le Ministère chargé de l'aviation civile ;
- l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ;
- l'Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes (ARCEP) ;
- l'Armée de l'air.

 ANAC BF	<b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b>	Chapitre 01
	<b>POLITIQUE ET OBJECTIFS DE L'ETAT EN MATIERE DE SECURITE</b>	Page 3/4

La responsabilité de l'élaboration et de la mise en œuvre du Programme National de Sécurité revient à l'ANAC. C'est ainsi qu'elle a déterminé, défini et documenté les exigences, responsabilités et obligations de rendre compte en ce qui concerne l'établissement et la tenue dudit programme. Les éléments en question comprennent les règlements et procédures pour planifier, organiser, réaliser, tenir, conduire et améliorer continuellement le SSP, à travers les audits et inspections, d'une manière qui répond aux objectifs nationaux de sécurité, ils comprennent aussi un énoncé clair sur la fourniture des ressources nécessaires à la mise en œuvre du SSP.

### **1.3- Enquêtes sur les accidents et incidents**

Le Burkina Faso n'a pas mis en place un organisme indépendant d'enquête sur les accidents et les incidents graves. Cependant, l'article 211 de la Loi n°2010-013/AN du 26 avril 2010 portant code de l'aviation civile prévoit la mise en place d'un organisme permanent ou ad hoc dont le seul objectif est de prévenir de futurs accidents et incidents et non d'attribuer un blâme ou une responsabilité. De telles enquêtes visent à appuyer la gestion de la sécurité à l'intérieur du Burkina Faso. Dans le cadre du SSP, le Burkina Faso maintient l'indépendance de l'organisme d'enquête sur les accidents et incidents par rapport aux autres organismes d'aviation du Burkina Faso.

### **1.4- Politique d'application**

La mise en œuvre des exigences en matière de sécurité aérienne trouve ses fondements à travers la Loi n°2010-013/AN du 26 avril 2010 portant code de l'aviation civile. Conformément aux dispositions de cette Loi, les activités aéronautiques suivantes sont soumises à une autorisation préalable de l'ANAC :

- le personnel navigant, les techniciens de maintenance d'aéronefs, les contrôleurs de la circulation aérienne et les agents techniques d'exploitation doivent détenir une licence pour exercer leurs privilèges ;
- Les exploitants d'aéronefs, de services de la circulation navigation aérienne et d'aérodromes doivent être certifiés ;

 ANAC BF	<b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b>	Chapitre 01
	<b>POLITIQUE ET OBJECTIFS DE L'ETAT EN MATIERE DE SECURITE</b>	Page 4/4

- Les organismes de maintenance d'aéronefs, de formation aéronautique et les centres d'expertise médicale du personnel aéronautique doivent être agréés ;
- Les aéronefs doivent détenir un certificat de navigabilité ou un laissez-passer.

L'ANAC a le pouvoir de modifier, suspendre ou retirer toute autorisation si les conditions qui ont prévalu à sa délivrance ne sont plus respectées.

Toute violation des dispositions réglementaires en vigueur en matière d'aviation civile sera sanctionnée suivant la Loi n°2010-013/AN du 26 avril 2010 portant code de l'aviation civile.

Les dispositions du Document 9859 de l'OACI définissent la politique d'application qui fixe les conditions et les circonstances dans lesquelles les prestataires de services ci-dessous cités:

- les gestionnaires d'aérodrome ;
- les entreprises de transport aérien ;
- les services de la navigation aérienne ;
- les organismes de maintenance aéronautique ; et
- les organismes de formations aéronautiques exposés à des risques de sécurité

peuvent traiter les événements liés à certains écarts de sécurité et les résoudre en interne, dans le cadre de leur Système de Gestion de la Sécurité (SGS) et à la satisfaction de l'ANAC.

Cette politique d'application fixe aussi les conditions et les circonstances dans lesquelles traiter les écarts de sécurité au moyen de procédures d'application établies.

Pour mener toutes les activités liées à la supervision de la sécurité, l'ANAC dispose de ressources humaines et matérielles limitées. Cependant, des efforts considérables ont été enregistrés au cours des cinq (05) dernières années dans la mise à jour de la réglementation aéronautique et dans la formation du personnel.



	<b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b>	Chapitre 02
	<b>GESTION DES RISQUES DE SECURITE PAR L'ETAT</b>	Page 1/7

## **2 GESTION DES RISQUES DE SECURITE PAR L'ETAT**

### **2.1 Exigences de sécurité pour les SMS des prestataires de services**

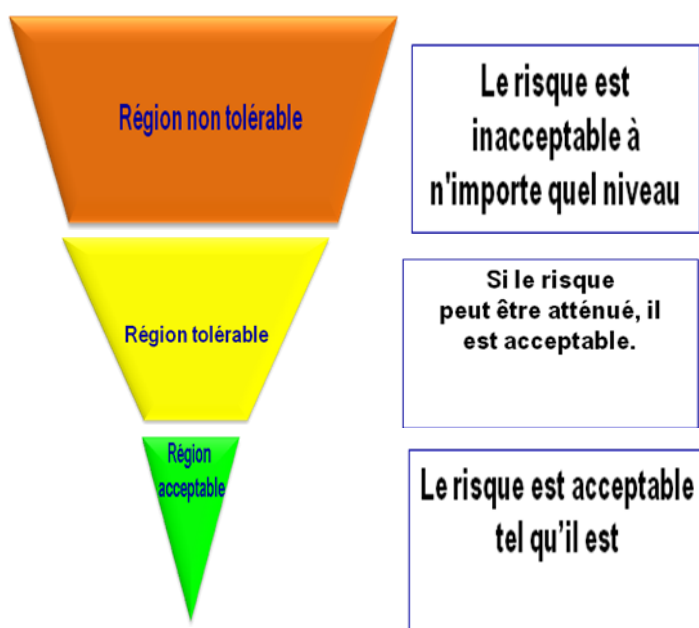
Le Burkina Faso a établi un cadre législatif qui régit la façon dont les prestataires de services détermineront les dangers opérationnels et géreront les risques de sécurité. Ce cadre comprend les exigences, règlements d'exploitation spécifiques et politiques de mise en œuvre concernant le Système de Gestion de la Sécurité (SMS) des prestataires. Les exigences, les règlements d'exploitation spécifiques et les politiques de mise en œuvre sont examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence aux prestataires.

- (a) L'ANAC a élaboré des arrêtés réglementaires relatifs à la mise en œuvre du SMS par les transporteurs aériens, les exploitants d'aérodromes, les organismes de maintenance d'aéronefs, de services de la navigation aérienne et de formation aéronautique.
- (b) L'ANAC a établi des exigences suivantes pour les SMS des fournisseurs de services afin de les permettre atteindre un niveau acceptable de sécurité dans leurs opérations:
  - ✓ système de compte rendu obligatoire de l'évènement ;
  - ✓ système de compte rendu volontaire (non punitif) de l'incident ;
  - ✓ système de compte rendu de difficultés de service.
- (c) La gestion des risques menée par l'ANAC porte sur l'ensemble des évènements qui se produisent sur le sol burkinabé et dans l'espace aérien burkinabé ainsi que sur les évènements impliquant des opérateurs burkinabé sur un territoire étranger et dans un espace aérien étranger.
- (d) L'ANAC a développé une méthode pour la gestion de ces risques de sécurité à partir de l'analyse des évènements introduits dans la banque de données ECCAIRS (ECCAIRS: European Co-ordination Centre for

Aviation Incident Reporting System). Cette méthode s'articule autour de cinq concepts.

(1) Premier concept

La gestion du risque est l'identification, l'analyse et l'élimination, et/ou la réduction à un niveau acceptable des risques qui menacent les capacités d'une organisation. L'objectif est d'arriver à une répartition équilibrée des ressources pour traiter tous les risques ainsi qu'à un contrôle et à une atténuation viables des risques. D'abord, on définit trois régions de risque suivant la pyramide ci-dessous :



La région rouge correspond aux événements à très haut risque qui ne sont pas du tout acceptable comme les accidents mortels, les CFIT, les Airprox et les sorties de pistes. Ensuite, la région jaune correspond aussi à des événements à risque élevé qui peut être atténué par des mesures prises (événements liés au remise de gaz, incursion sur piste, risques de collision en vol, risques liés au traitement des avions au sol). Enfin la région verte correspond aux événements dont le risque est tolérable.

(2) deuxième concept

Ce concept consiste à déterminer la probabilité du risque lié à un évènement. Elle se définit comme étant la possibilité qu'un évènement ou condition de danger puisse se présenter. Des valeurs seront attribuées à cette probabilité comme indiquées dans le tableau ci-dessous selon la fréquence des évènements.

<b>Probabilité de l'évènement</b>		
<b>Définition qualitative</b>	<b>Signification</b>	<b>Valeur</b>
<b>Fréquente</b>	Se produira probablement souvent ( <i>est arrivé fréquemment</i> )	<b>5</b>
<b>Occasionnelle</b>	Se produira probablement de temps en temps ( <i>est arrivé de temps en temps</i> )	<b>4</b>
<b>Faible</b>	Peu probable, mais possible ( <i>est rarement arrivé</i> )	<b>3</b>
<b>Improbable</b>	Très peu probable ( <i>on ne sait pas si cela s'est déjà produit</i> )	<b>2</b>
<b>Extrêmement improbable</b>	Presque impensable que l'évènement se produise	<b>1</b>

(3) troisième concept

Il sera procédé à la mesure de la sévérité du risque qui se traduira par les conséquences possibles d'un évènement ou condition de danger, en tenant compte de la situation envisageable la plus défavorable. Les différents cas de situation sont illustrés dans le tableau suivant :

<b>Sévérité de l'événement</b>		
<b>Définition en aviation</b>	<b>Signification</b>	<b>Valeur</b>
<b>Catastrophique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Equipement détruit.</li> <li>➤ Nombreux morts.</li> </ul>	<b>A</b>
<b>Dangereuse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Forte réduction des marges de sécurité, souffrance physique ou charge de travail telle qu'on ne peut être sûr que le personnel opérationnel exécutera ses tâches complètement et avec précision.</li> <li>➤ Blessures graves.</li> <li>➤ Importants dégâts matériels.</li> </ul>	<b>B</b>
<b>Majeure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réduction significative des marges de sécurité, perte de capacité du personnel opérationnel à faire face à des conditions d'exploitation négatives suite à une augmentation de la charge de travail ou en raison de conditions limitant son efficacité.</li> <li>➤ Incident grave.</li> <li>➤ Personnes blessées..</li> </ul>	<b>C</b>
<b>Mineure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Effets négatifs.</li> <li>➤ Limitations opérationnelles.</li> <li>➤ Recours à des procédures d'urgence.</li> <li>➤ Incident mineur..</li> </ul>	<b>D</b>
<b>Négligeable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Peu de conséquences</li> </ul>	<b>E</b>

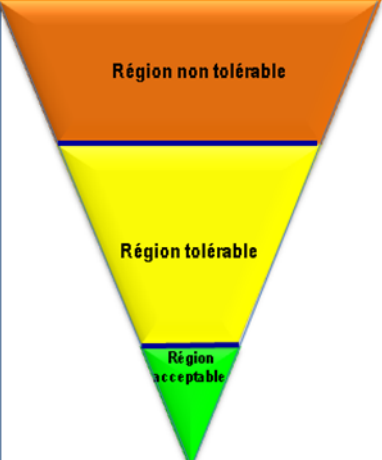
La sévérité sera définie en termes de conséquences pour la propriété, les finances, la responsabilité, les personnes, l'environnement, etc.

(4) quatrième concept

L'évaluation du risque se fait en tenant compte de la probabilité et de la sévérité de l'évènement.

Probabilité de l'événement	Sévérité du risque				
	Catastrophique <b>A</b>	Dangereuse <b>B</b>	Majeure <b>C</b>	Mineure <b>D</b>	Négligeable <b>E</b>
Fréquente <b>5</b>	<b>5A</b>	<b>5B</b>	<b>5C</b>	<b>5D</b>	<b>5E</b>
Occasionnelle <b>4</b>	<b>4A</b>	<b>4B</b>	<b>4C</b>	<b>4D</b>	<b>4E</b>
Faible <b>3</b>	<b>3A</b>	<b>3B</b>	<b>3C</b>	<b>3D</b>	<b>3E</b>
Improbable <b>2</b>	<b>2A</b>	<b>2B</b>	<b>2C</b>	<b>2D</b>	<b>2E</b>
Extrêmement improbable <b>1</b>	<b>1A</b>	<b>1B</b>	<b>1C</b>	<b>1D</b>	<b>2E</b>

Finalement, on obtient un tableau récapitulatif sur l'acceptabilité

Gestion du risque	Index d'évaluation du risque	Critère suggéré
	<b>5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A</b>	<b>Inacceptable dans les circonstances présentes</b>
	<b>5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C</b>	<b>Acceptable sur base d'une atténuation du risque. Peut requérir une décision de la direction.</b>
	<b>3E, 2D, 2E, 1A, 1B, 1C, 1D, 1E</b>	<b>Acceptable</b>

(5) cinquième concept

Une fois le risque évalué, des mesures d'atténuations sont prises pour éliminer les dangers potentiels ou à réduire la probabilité ou la sévérité du risque à partir des stratégies basées sur les moyens de défense développés dans l'aviation.

	<b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b>	Chapitre 02
	<b>GESTION DES RISQUES DE SECURITE PAR L'ETAT</b>	Page 6/7

## **2.2 Entente sur les performances de sécurité des prestataires de services**

Le Burkina Faso est convenu, avec les différents prestataires de services, des performances de sécurité de leurs SMS respectifs. Les performances de sécurité convenues de chacun des prestataires de services sont examinées périodiquement pour s'assurer qu'elles demeurent pertinentes et qu'elles conviennent en permanence aux prestataires.

### **Niveau acceptable de sécurité**

- (a) La notion de niveau de sécurité acceptable répond à la nécessité de compléter l'approche actuelle de la gestion de la sécurité basée sur la conformité réglementaire, avec une approche basée sur la performance.
- (b) En établissant un ALOS, on doit tenir compte :
- du niveau de risque de sécurité qui s'appliquera ;
  - de la tolérance au risque de sécurité ;
  - du rapport coût / avantages des améliorations au système d'aviation ;
  - des attentes du public dans le système de l'aviation civile.
- (c) Le niveau de sécurité acceptable exprime les objectifs de sécurité (ou attentes) de l'ANAC.
- (d) Le niveau de sécurité acceptable est exprimé par deux mesures / indicateurs (indicateurs de performance de sécurité et les objectifs de performance de sécurité) et mis en œuvre grâce à diverses exigences de sécurité.
- (e) L'ANAC est responsable de l'établissement du niveau de sécurité acceptable dans les opérations de l'aviation.

 ANAC BF	<b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b>	Chapitre 02
	<b>GESTION DES RISQUES DE SECURITE PAR L'ETAT</b>	Page 7/7

- (f) Dans une première phase, l'ANAC établira l'ALoS initial fondé sur des résultats choisis de niveau élevé/haute conséquence (Mesure de la sécurité).
  
- (g) Quand le SSP atteindra la maturité, l'ANAC établira aussi l'ALoS fondé sur des résultats choisis de niveau faible /faible conséquence (Mesure de la performance de sécurité).
  
- (h) L'ANAC établira les niveaux acceptables de sécurité à atteindre à l'acceptation des manuels de gestion de la sécurité des exploitants d'aéronefs et de fournisseurs de services aériens.

 ANAC BF	<b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b>	Chapitre 03
	Assurance de la Sécurité par l'Etat	Page 1/5

### **3 Assurance de la Sécurité par l'Etat**

#### **3.1 Supervision de la sécurité**

L'ANAC a mis en place des mécanismes pour s'assurer que l'identification des risques opérationnels et la gestion des risques de sécurité par les fournisseurs de services suivent des dispositions réglementaires précises (exigences, règlements d'exploitation spécifiques et documents d'orientations). Ces mécanismes comprennent des inspections, des audits et enquêtes de sécurité pour s'assurer que les dispositions réglementaires concernant les risques de sécurité sont dûment prises en compte dans le Système de Gestion de la Sécurité (SMS) des prestataires, qu'elles sont appliquées comme prévu et qu'elles ont les effets escomptés sur les risques de sécurité.

##### **3.1.1 Supervision de la Sécurité des Fournisseurs de Services**

- (a) L'ANAC est l'Autorité d'aviation civile nationale de supervision de la sécurité des fournisseurs de service.
- (b) La Supervision de la sécurité est conduite à travers un ensemble de ce que l'OACI dénomme la 'perspective traditionnelle' qui est basée sur la conformité réglementaire et la 'perspective moderne' qui est basée sur la performance – l'ANAC s'oriente vers la perspective moderne<sup>1</sup>.
- (c) Les désignations dans tous les domaines fonctionnels de l'ANAC sont passées en revue par le processus d'évaluation.
- (d) Les personnels de l'ANAC sont des spécialistes des domaines fonctionnels qu'ils régulent.
- (e) La supervision de la sécurité est conduite à travers des inspections, des



	<b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b>	Chapitre 03
	Assurance de la Sécurité par l'Etat	Page 2/5

audits et des enquêtes ainsi que par la fourniture de conseils et d'orientation pour s'assurer que :

- (1) les fournisseurs de services se conforment aux normes nationales et internationales ;
  - (2) l'identification des risques opérationnels et la gestion des risques par les fournisseurs de services obéissent à des dispositions réglementaires précises (exigences, règlements d'exploitation spécifiques et documents d'orientations).
  - (3) les dispositions réglementaires concernant les risques de sécurité ont été dûment prises en compte dans le SMS des fournisseurs de services ;
  - (4) les dispositions réglementaires concernant les risques de sécurité sont appliquées comme prévu;
  - (5) les dispositions réglementaires concernant les risques de sécurité ont les effets escomptés sur les risques de sécurité.
- (f) Les inspections sur les aéroports du Burkina Faso des aéronefs sont conduites par des inspecteurs de sécurité de vol assermentés. Les rapports d'inspection sont inclus dans le processus d'évaluation de la sécurité aérienne.
- (g) Pour l'aviation commerciale pour tout exploitant dont la base d'exploitation est située dans un Etat autre que celui dans lequel l'aéronef a été immatriculé, l'ANAC exige à l'exploitant de le notifier à l'Autorité d'aviation civile de l'Etat dans lequel l'aéronef a été immatriculé et à l'Etat dans lequel la base d'exploitation est située. Ceci pour faciliter la coordination de la supervision de la sécurité

	<b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b>	Chapitre 03
	Assurance de la Sécurité par l'Etat	Page 3/5

<sup>1</sup>Note:- La sécurité de l'aviation s'est traditionnellement focalisée sur la conformité aux exigences réglementaires et réagissait aux événements indésirables par la prescription de mesures dans le but d'en prévenir la récurrence. Une approche différente est nécessaire pour maintenir **les risques de sécurité à un niveau acceptable** du fait que l'industrie continue de se développer. La ' **perspective moderne** ' comprend l'utilisation de systèmes de gestion de la sécurité et est conçue pour compléter la conformité réglementaire par l'usage proactif des meilleures pratiques.

### 3.1.2 Audit interne de supervision de l'ANAC

- (a) L'ANAC a des exigences totalement fonctionnelles comme décrit au paragraphe 1.4 ci-dessus. Les audits internes d'assurance de la qualité et les audits techniques internes sont conduits régulièrement par la cellule qualité pour apporter l'assurance d'une bonne gouvernance à l'ANAC.
- (b) La cellule qualité a pour rôle d'auditer les règlements de sécurité de l'aviation de l'Etat avec l'aide des cadres concernés par les domaines en question, et de conseiller le Directeur Général ainsi que tous ceux qui sont responsables de la réglementation de la sécurité de l'aviation sur :
- (1) le respect des obligations de l'Etat par l'ANAC en rapport avec la Convention de Chicago ;
  - (2) les normes de sécurité de l'aviation de l'Etat ;
  - (3) l'adéquation des ressources employées à l'ANAC pour la réglementation de la sécurité et toutes les mesures pour y remédier en cas de nécessité.
- (c) Des évaluations sont actuellement faites par rapport aux 8 Eléments

	<b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b>	Chapitre 03
	Assurance de la Sécurité par l'Etat	Page 4/5

Cruciaux du système de supervision de la sécurité de l'OACI pour s'assurer que l'ANAC atteint ses objectifs de régulateur.

- (d) Il est envisagé que l'adoption du système de Programme de Sécurité permettra dans le temps à l'ANAC de s'auto-évaluer en passant en revue son registre des risques de sécurité, les objectifs des performances de sécurité et les résultats pour s'assurer :
- de l'efficacité du SSP ;
  - des mises à jour et améliorations continues du SSP et du partage des meilleures pratiques au sein de l'ANAC.

### **3.1.3 Audit de Supervision de l'OACI sur le Système de Supervision de l'Etat**

- (a) Considérant le besoin critique d'attention accrue sur la sécurité mondiale de l'aviation, l'OACI conduit les audits des administrations d'aviation civile en tant que partie intégrante de son Programme Universel d'Audits de Supervision de la Sécurité (USOAP) et de l'approche de surveillance continue(CMA)
- (b) L'audit de l'OACI évalue:
- le système réglementaire et la supervision de la sécurité de l'Etat par rapport aux 8 Eléments Cruciaux du système de supervision de la sécurité de l'OACI; et
  - le degré de mise en œuvre des Normes et Pratiques Recommandées au sein de l'Etat concerné.

## **3.2 Collecte, analyse et échange des données de sécurité**

L'ANAC a mis en place des mécanismes pour collecter et stocker des données

 ANAC BF	<b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b>	Chapitre 03
	Assurance de la Sécurité par l'Etat	Page 5/5

sur les dangers et les risques de sécurité au niveau global de l'Etat à travers un système volontaire et obligatoire de compte rendus des événements liés à la sécurité. L'ANAC a aussi établi des mécanismes pour produire des renseignements à partir des données stockées et pour échanger activement des renseignements sur la sécurité avec les fournisseurs de services et/ou d'autres Etats selon qu'il convient sur la base du système ECCAIRS.

La Loi n°01/AN du 06 avril 2010 portant Code de l'Aviation Civile au Burkina Faso exige que les fournisseurs de services rapportent des événements liés à la sécurité à l'ANAC. Le système de comptes-rendus volontaires/obligatoires contient les procédures pour le traitement de tels rapports.

L'ANAC est en voie d'utiliser les bases de données de sécurité de l'ECCAIRS (European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems) qui est un système capable d'analyser et de présenter les informations dans une variété de formats de base de données de sécurité et qui est compatible avec le système ADREP de l'OACI (Accident/Incident Data Reporting).

### **3.3 Hiérarchisation de la supervision en fonction des préoccupations ou des besoins sur la base des données relatives à la sécurité**

L'ANAC a établi des procédures pour prioriser les inspections, audits et sondages en fonction des domaines où la sécurité soulève une plus grande préoccupation ou représente un plus grand besoin, en utilisant les résultats de l'analyse des données sur les dangers, leurs conséquences en exploitation et l'évaluation des risques de sécurité.

L'ANAC a adopté un système d'allocation de ressources basé sur le risque pour toutes les fonctions de régulation (en mettant l'accent de façon proactive sur les domaines connus de risques élevés).

 ANAC BF	<b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b>	Chapitre 04
	Promotion de la Sécurité par l'Etat	Page 1/5

## 4 PROMOTION DE LA SECURITE PAR L'ETAT

### 4.1 formation, communication et diffusion en interne des renseignements sur la sécurité

Le Burkina Faso dispense des formations, œuvre à renforcer la sensibilisation et entretient une communication dans les deux sens de renseignements pertinents sur la sécurité pour appuyer, au sein de ses organismes d'aviation, le développement d'une culture d'organisation favorable à un SSP efficace et efficient.

Les attributions et le budget de l'ANAC comprennent la fourniture d'une assistance en formation et des conseils aux responsables de la réglementation de la sécurité de l'aviation au sein de l'ANAC. La formation individuelle ou par groupe de personnes, tant pour la formation initiale que périodique, est fournie sous cette rubrique.

Les ateliers de formation, les séminaires se concentrent à promouvoir:

- le développement d'une culture organisationnelle positive qui favorise le développement efficace et efficient du programme de sécurité de l'Etat;
- la confiance parmi le personnel de réglementation à évaluer le SMS du fournisseur de service et sa performance.

L'ANAC tient un atelier de direction une fois par an pour informer le personnel sur les principaux sujets de la réglementation / sécurité.

L'ANAC a établi les méthodes suivantes pour la communication et la diffusion en son sein des informations relatives à la sécurité:

Pour les informations critiques relatives à la sécurité:

- ✓ lettres confidentielles;
- ✓ système de courrier électronique.

Pour les informations non critiques relatives à la sécurité:

- ✓ site Web ANAC;
- ✓ ANAC Intranet;
- ✓ consignes de sécurité;
- ✓ alertes de sécurité;
- ✓ bulletins de sécurité (trimestriels);
- ✓ journal de sécurité (annuel).

Quatre niveaux de formation sont définis pour le personnel de l'Autorité de l'aviation civile :

1. Formation de sécurité générique
2. Formation de sécurité initiale spécifique à la fonction
3. Formation de sécurité avancée
4. Briefing de sécurité de haut niveau

Les tableaux ci-dessous récapitulent les objectifs et le contenu des différents niveaux de formations :

NIVEAU DE FORMATION	
1. Formation de sécurité générique	
Destinataires	Tout le personnel approprié de l'autorité d'aviation de l'Etat
Objectifs de la formation	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Introduction à la politique de sécurité, les objectifs et les principes fondamentaux du PNS/SGS de l'Etat</li> <li>❖ Fournir une vue d'ensemble des rôles, responsabilités, obligations redditionnelles de sécurité</li> <li>❖ Introduction à la gestion de la sécurité, en incluant les comptes rendus sur les dangers</li> </ul>
Contenu du programme de formation	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ SARP de l'OACI</li> <li>❖ Vue d'ensemble des cadres PNS et SGS de l'OACI</li> <li>❖ Concepts de base de gestion de la sécurité</li> <li>❖ Introduction à l'identification des dangers, incluant les systèmes de compte rendu de l'Etat et des fournisseurs de services</li> </ul>

NIVEAU DE FORMATION	
<b>2. Formation de sécurité initiale spécifique à la fonction</b>	
Destinataires	Personnels techniques des autorités d'aviation de l'Etat
Objectifs de la formation	Connaissances approfondies sur la gestion du risque de sécurité en mettant l'accent sur l'identification du danger et l'évaluation du risque de sécurité
Contenu du programme de formation	<p>En <u>plus</u> de 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Les processus d'identification du danger et gestion du risque de sécurité</li> <li>❖ Nature et caractéristiques des différents systèmes de compte rendu</li> <li>❖ Collecte, traitement et analyse des données de sécurité</li> </ul> <p><u>Note.</u> - La promotion ou les déplacements internes dans les autorités d'aviation de l'Etat peut exiger une formation de sécurité additionnelle</p>

NIVEAU DE FORMATION	
<b>3. Formation de sécurité avancée</b>	
Destinataires	Cadres moyens et supérieurs des autorités d'aviation de l'Etat
Objectifs de la formation	Connaissances approfondies de la garantie de la sécurité (SA) en incluant les rôles, responsabilités et obligations redditionnelles de sécurité, en ce que concerne le composant SA d'un PNS
Contenu du programme de formation	<p>En <u>plus</u> de 1) et 2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Rôles, responsabilités et obligations redditionnelles de sécurité relatives aux composants SA d'un PNS</li> <li>❖ Etablissement de l'ALoS relatif à un PNS</li> <li>❖ Mesure de la performance de sécurité du SGS des fournisseurs de services</li> <li>❖ Garantie de la sécurité dans un contexte PNS</li> </ul>

	<b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b>	<b>Chapitre 04</b>
	Promotion de la Sécurité par l'Etat	<b>Page 4/5</b>

NIVEAU DE FORMATION	
<b>4. Briefing de sécurité de haut niveau</b>	
Destinataires	Personne responsable du PNS
Objectifs de la formation	Fournir une perspective d'ensemble du PNS en précisant ce qui est nouveau ou différent
Contenu du programme de formation	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Organisation du PNS</li> <li>❖ Rôles, responsabilités et obligations redditionnelles de sécurité du PNS</li> <li>❖ Politiques et objectifs de sécurité Gestion des risques de sécurité</li> <li>❖ Garantie de la sécurité</li> <li>❖ Promotion de la sécurité</li> </ul> <p>Note. - Cette session de formation devrait être raisonnablement brève (elle ne devrait pas excéder une demie journée</p>



 ANAC BF	<b>PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE</b>	<b>Chapitre 04</b>
	Promotion de la Sécurité par l'Etat	<b>Page 5/5</b>

## **4.2 Formation, communication et diffusion à l'extérieur des renseignements sur la sécurité**

Le Burkina Faso mène des activités d'information et œuvre à renforcer la sensibilisation sur les risques de sécurité et il entretient une communication dans les deux sens de renseignements pertinents sur la sécurité pour appuyer, chez les prestataires de services, le développement d'une culture d'organisation favorable à un SMS efficace et efficient.

L'ANAC appuie la mise en œuvre du SMS en exécutant des séminaires / ateliers pour l'industrie pour promouvoir le développement du SMS, la culture de sécurité active à tous les niveaux et dans tous les domaines fonctionnels de l'industrie de l'aviation.

L'ANAC organise régulièrement des réunions avec les fournisseurs de services, afin de les maintenir informés de l'évolution probable de la réglementation, et de développer la culture de sécurité requise.

L'ANAC a établi les méthodes suivantes pour la communication et la diffusion de l'information pertinente relative à la sécurité aérienne nationale et internationale:

Pour les informations critiques relatives à la sécurité:

- ✓ lettres confidentielles;
- ✓ système de courrier électronique.

Pour les informations non critiques relatives à la sécurité:

- ✓ site Web ANAC;
- ✓ alertes de sécurité;
- ✓ bulletins de sécurité (trimestriels);
- ✓ journal de sécurité (annuel).

