

Axes Surveillance CAT 2023

Axes de surveillance ORG-SV

- **ORO.GEN.200(a)(6) : surveillance de la conformité**
 - Les non-conformités identifiées (interne et externe) font-elles, dans les délais précisés, l'objet d'une analyse des causes racines pertinente et d'une correction y répondant par les personnes désignées responsables ?
- **ORO.GEN.200(a)(3) : gestion des risques et remontée d'évènements**
 - En réactif, l'analyse du risque événementiel est-elle pertinente ? La catégorisation associée est-elle conforme ? Les informations transmises à l'autorité via ECCAIRS sont-elles complètes et cohérentes ?
En proactif, les actions d'atténuation sont-elles en cohérence avec l'analyse de risque (prévention/récupération) ?
 - La modélisation des risques est-elle adaptée et alimentée par les événements en service ?
- **ORO.AOC.130 AMC1 ORO.AOC.130(b)&(c)(3): analyse des données de vol et risque systémique**
 - L'exploitant utilise-t-il les données AdV afin de définir un suivi régulier de thématique de risque adapté à ses opérations ?
 - Exemples : distribution point de touchée, tendance ANS/RdG

Axes de surveillance ORG-SV

- **ORO.AOC.135 : supervision des opérations**

- L'exploitant dispose-t-il de ressources (personnels) suffisantes pour assurer la supervision des opérations ?v

Intitulé Manque de ressources dans la direction formation et SGS

Constatation Le responsable formation des équipages et le correspondant sécurité des vols ne se voient pas attribuer le temps de bureau suffisant à l'exercice de leurs fonctions comme mentionné au sein des fiches de poste.
Il a été observé que ces derniers mois le temps sol programmé pour ces personnels avait été diminué. Par ailleurs, les auditeurs ont noté que certaines tâches qui leur sont dévolues n'ont pas été réalisées : par exemple, en 2022 les indicateurs de performance du domaine formation des équipages n'ont pas été suivis et aucun BSV n'a été publié.

Enfin ce temps devrait être mieux caractérisé au sein des fiches de poste.

Analyse des causes

La demande en exploitation, le manque de ressources PNT (congés, maladie), et les difficultés de recrutement de pilotes sont à l'origine du manque de temps de bureau accordé au RDFE et le CSV pour l'exécution de leurs fonctions. Il n'y a pas de temps estimatif de bureau défini pour les PNT qui ont des fonctions au sol.

Axes de surveillance PN

- **ORO.FC.145(a),(b),(d) : délivrance des formations**
 - Les formations délivrées sont-elles conformes au programme de formation ?
 - Prise en compte de l'OSD
 - Prise en compte des différences avion/simulateur
- **AMC1 ORO.FC.105(b)(2),(c)§(b)(3),(c): compétences de routes et d'aérodromes**
 - La prise en compte du nouveau règlement et de la classification des aérodromes a-t-elle été prise en compte ?
 - Notamment la classification des terrains de catégorie B a-t-elle été revue (absence d'opération 3D) ?
 - La réalisation des self-briefing est-elle tracée ?
 - *Prise en compte révision réglementaire Oct22*

Axes de surveillance PPV

- **CAT.OP.MPA.303 : GRF et LDTA**

- Des marges de sécurité sont-elles prises par les équipages dans l'établissement des performances (code RWYCC plus faible, limitatif) ?
- Les outils de calculs sont-ils adaptés et permettent de prendre en compte des modifications de RWYCC rapidement ?
- *Prise en compte Risque Sortie de Piste : Accidentologie internationale Symposium révision réglementaire Oct22*

Intitulé **Absence de consignes concernant le calcul LDTA en cas indisponibilité des données GRF**

Constatation Les procédures établies par l'exploitant pour le calcul de performance en vol ne contiennent pas de consignes ou d'aides à la décision en cas d'indisponibilité d'informations GRF fournies par les organismes de contrôle.

- **CAT.OP.MPA.107 : Etude de risque Niveau SSLIA**

- Les niveaux SSLIA acceptable pour les types aéronefs et opérations de la compagnie ont-ils été déterminés au travers d'une étude de risque dédiée ?

Axes de surveillance PPV

- **CAT.POL.MAB.100/105 : masse et centrage**

- Connaissance des hypothèses liées aux enveloppes opérationnelles
- Cohérence avec les outils de calcul de W&B utilisés
- MOPSC<19 Les masses PAX et bagage cabine utilisées sont-elles conformes et adaptés aux procédures de l'exploitant

Intitulé Utilisation de masses forfaitaires passagers non conformes

Constatation Les masses forfaitaires passagers utilisées pour des configurations de sièges > 9 ne sont pas conformes. En effet, la compagnie utilise les données de la table 2 de l' AMC1 CAT.POL.MAB.100(e) qui correspondent à des configurations entre 5 et 9 sièges.

Axes de surveillance TVR

- **Sous-partie Q OPS 1.1110 2.1 : respect des repos hebdomadaires**
 - L'exploitant respecte-t-il l'octroi des repos hebdomadaires réglementaires ?
 - Sont-ils notifiés réglementairement avec suffisamment d'anticipation ?
- **ORO.FTL.120/ORO.GEN.200(a)(3) : gestion du risque fatigue**
 - Les rapports fatigue sont-ils pris en compte ? Les moyens de mitigation liés au risque fatigue sont-ils adaptés (exploitants réguliers) ?
 - Sont-ils notifiés à l'autorité dans le cas d'événement à notification obligatoire ?

Axes de surveillance Escale

- **CAT.GEN.MPA.200 : traitement des bagages (gestion des MD)**
 - L'exploitant a t-il mis en place un affichage et un questionnement MD ?
 - La procédure de relocalisation en soute prévoit-elle un questionnement afin d'identifier les MD non acceptées en soute ?

Axes de surveillance LVO

- **SPA.LVO.105/110 : Procédure d'évaluation et de suivi des approches**
 - L'exploitant a t-il mis en place une procédure de suivi des approches LVO ? Prévoit-il notamment l'utilisation de l'ADV (si redevable) afin d'analyser les taux de réussite ?
 - Une procédure d'évaluation des approches sur les terrains du réseau (dont dégagement) a-t-elle été définie lors
 - des études de lignes : Desktop assessment
 - D'une validation opérationnelle : Operational assessment
 - *Prise en compte révision réglementaire Oct22*

Intitulé **Défaut dans le suivi des opérations LVO**

Constatation L'ADV n'est pas utilisée comme moyen primaire de suivi des opérations LVO. En effet, le suivi des opérations LVO repose sur un process de remontée (ACARS, PR et ATL) par les équipages. Ce processus n'est pas conforme à la nouvelle réglementation entrée en vigueur le 30 octobre 2022.

Axes de surveillance vols non commerciaux

- **ORO.AOC.125 et SPO.SPEC.MCF/NCO.SPEC.MCF : Réalisation des vols MCF**
 - L'exploitant réalise-t-il des vols de contrôle de maintenance ? A-t-il décrit ces opérations dans son manuel d'exploitation (A.8.7) ?
 - L'exploitant se conforme-t-il aux parties SPO.SPEC.MCF (appareils complexes) et NCO.SPEC.MCF (appareils non complexes) ?
Le niveaux des vols de contrôle de maintenance est-il clairement défini (niveau A ou niveau B) ?
 - Les procédures relatives aux vols « niveau A » sont-elles décrites dans le manuel d'exploitation ou un manuel dédié ?
 - La formation des équipages est-elle définie dans le manuel d'exploitation ou un manuel dédié pour les vols de « niveau A » ?

Axes de surveillance FOI

- **Contrôles VOL :**
 - Pilotage manuel : compétence FPM/MAN
 - Compétence LTW/LTE
 - Efficacité du rôle de PM au sein de l'équipage (OM.A, OM.B, ORO.GEN.110(e))
 - Transition numérique : organisation, mise en œuvre des moyens informatiques en PPV, à l'avion et en vol (ORO.GEN.130, ORO.GEN.110(e))
 - Briefing arrivée : calcul des performances et prise de marges
- **Contrôles SIMU :**
 - Pilotage manuel : compétence FPM/MAN
 - Rôle du PM :
 - compétence LTW/LTE
 - Efficacité du rôle de PM au sein de l'équipage (OM.A, OM.B, ORO.GEN.200(a)(4))
 - Evaluation des compétences CRM (AMC1 ORO.FC.115(h))
 - Implication de l'instructeur dans le déroulement de la séance pour une meilleure compréhension des stagiaires (AMC1 FCL 1020(e)(4), appendice 9 (A)(12))
- **Contrôles SOL :**
 - Cours délivré conforme au programme déposé (ORO.FC.145(a))