

Janvier 2018



Annexe à la décision N° du fixant la démarche pour la mise
en place d'un comité de sécurité de piste dans les aérodomes
60 - 8 MARS 2018

République Tunisienne
Ministère du Transport
Direction Générale de l'Aviation Civile

SOMMAIRE

1.	Introduction	2
2.	Définitions	3
3.	Comité de sécurité de piste (RST)	3
3.1	Objectifs et description générale du programme du RST	3
3.2	Processus administratifs du RST	4
3.2.1	Termes de référence	4
3.2.2	Amélioration Continue	5
3.3	Structure organisationnelle du RST	5
3.3.1	Le président RST	5
3.3.2	Rôle des membres du RST	6
3.3.3	Rôle de la DGAC	6
3.4	Procédés techniques RST	6
3.4.1	Réunions	6
3.4.2	Dangers et conséquences associées	7
3.4.3	Évaluation des risques pour la sécurité	8
3.4.4	Élaborer des recommandations et un plan d'action	8
3.4.5	Conservation des données - partage des données	10
4.1	Liste de vérification du Comité de sécurité de piste (RST)	10
4.1	Instructions	10
4.2	Liste de contrôle	10



1. Objet

Ce document a pour objectif de :

- a) décrire la composition du comité de sécurité de piste afin d'assurer son efficacité;
- b) servir de référence unique pour les activités du comité de sécurité de piste;
- c) promouvoir le partage et l'échange d'informations sur la sécurité entre les parties prenantes sur la plateforme aéroportuaire.

Ainsi, il sert de référence aux exploitants d'aéroports, aux organismes de services de trafic aérien, aux exploitants aériens commerciaux, aux organismes représentant la communauté de l'aviation générale, aux organismes de réglementation, aux services météorologiques et aux autres intervenants intéressés.

2. Définitions

Aire de sécurité d'extrémité de piste (RSA). Aire symétrique par rapport au prolongement de l'axe de la piste et adjacente à l'extrémité de la bande, qui est destinée principalement à réduire les risques de dommages matériels au cas où un avion atterrirait trop court ou dépasserait l'extrémité de piste.

Atténuation des risques. Processus d'intégration de défenses ou de contrôles préventifs pour réduire la gravité et/ou la probabilité de la conséquence prévue d'un danger.

Comité de sécurité des pistes (Runway Safety Team RST). Un comité composé de représentants de l'exploitant de l'aéroport, des fournisseurs de services de la circulation aérienne, des compagnies aériennes ou des exploitants d'aéronefs, des associations de pilotes et de contrôleurs aériens et tout autre groupe directement impliqué dans les opérations sur piste. La gestion des problèmes éventuels de sécurité des pistes et recommander des stratégies d'atténuation.

Confusion de piste. Une erreur lorsqu'un aéronef fait « une utilisation involontaire d'une mauvaise piste ou d'une voie de circulation pour l'atterrissage ou le décollage ».

Danger. Une condition ou un objet pouvant causer la mort, des blessures au personnel, des dommages à l'équipement ou aux structures, la perte de matériel ou la réduction de la capacité d'exécuter une fonction prescrite.

Inursion sur piste. "Toute situation se produisant sur un aéroport, qui correspond à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface destinée à l'atterrissage et au décollage d'aéronefs."

Gravité du risque de sécurité. L'ampleur du préjudice qui pourrait raisonnablement se produire en conséquence ou en conséquence du danger identifié.

Piste. Aire rectangulaire définie, sur un aéroport terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Point chaud. Endroit sur l'aire de mouvement d'un aéroport où il y a déjà eu des collisions ou des incursions sur piste, ou qui présente un risque à ce sujet, et où les pilotes et les conducteurs doivent exercer une plus grande vigilance.

Probabilité du risque de sécurité. La probabilité ou la fréquence à laquelle une conséquence ou un résultat de sécurité pourrait se produire.

Programme national de sécurité (PNS). Ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité.





Le programme des réunions du RST dépend de la situation et de l'environnement de l'aérodrome. Par exemple, si des travaux importants sont proposés, ou si les dangers et les incidents liés à la piste augmentent, la fréquence des réunions du RST peut augmenter. Cependant, si les opérations sont stables, avec peu de risques identifiés, les réunions peuvent être moins fréquentes.

Bien qu'il ne soit pas considéré comme une autorité de réglementation ou qu'il soit destiné à remplacer tout élément requis d'un système de gestion de la sécurité (SGS), le RST vise à améliorer et à soutenir la sécurité des pistes en intégrant les systèmes de sécurité des intervenants. Les fournisseurs de services d'interface doivent documenter l'interface entre le SGS et le RST. Les RSTs peuvent constituer un excellent outil de gestion des risques liés à la sécurité des pistes et identifiés par les programmes des fournisseurs de services. De plus, le processus du SGS des fournisseurs de services devrait être utilisé pour évaluer les risques possibles découlant des changements opérationnels dans le cadre de mise en œuvre des mesures correctives proposées par le RST.

Le RST doit mettre en œuvre un plan d'action pour la sécurité des pistes, publier des notes de sensibilisation sur les problèmes potentiels de sécurité des pistes et recommander des stratégies d'élimination des dangers et d'atténuation des risques résiduels. Ces stratégies peuvent être élaborées en fonction d'occurrences locales ou combinées avec des informations recueillies ailleurs.

Le rôle principal du comité de sécurité de piste est de conseiller les opérateurs et leur personnel opérationnel ainsi que celui des prestataires sur les conditions locales prévalant sur la piste, les voies de circulation et les zones adjacentes et sur d'autres problèmes afin d'en trouver les solutions adéquates.

3.2 Objectifs et description générale du programme du RST

La création de chaque RST doit faire l'objet d'une note d'information à la DGAC spécifiant la composition du comité ainsi que les modalités de son fonctionnement.

3. Comité de sécurité de piste (RST)

Système de gestion de la sécurité (SGS). Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures, obligations de rendre compte, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.

Sortie de piste. Tout événement survenu à tout aérodrome impliquant le départ, en tout ou en partie, d'un aéronef de la piste utilisée pendant le décollage, une course à l'atterrissage, un roulage au sol ou une manœuvre.

Risque de sécurité. Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger. **Sécurité.** Etat dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

Prolongement dégagé. Aire rectangulaire définie, au sol ou sur l'eau, placée sous le contrôle de l'autorité compétente et choisie ou aménagée de manière à constituer une aire convenable au-dessus de laquelle un avion peut exécuter une partie de la montée initiale jusqu'à une hauteur spécifiée.

Prolongement d'arrêt. Aire rectangulaire définie au sol à l'extrémité de la distance de roulement utilisable au décollage, aménagée de telle sorte qu'elle constitue une surface convenable sur laquelle un aéronef puisse s'arrêter lorsque le décollage est interrompu.



- Demande d'aide d'experts en sécurité de l'industrie ;
 - opérations quotidiennes afin de définir les améliorations nécessaires ;
 - où le risque existe (par exemple, les points chauds) et des problèmes dans les
 - Identification des facteurs de risque, des problèmes locaux, des endroits particuliers
 - Surveillance des incidents de piste par type, gravité et fréquence d'occurrence ;
 - Documentation des travaux du RST et exigences de rapport ;
 - « Manuel sur la prévention des incursions sur piste » ;
 - Mise en œuvre des recommandations contenues dans le Doc 9870 de l'OACI conforme à la réglementation en vigueur ;
 - Examen régulier de la plateforme aéroportuaire pour s'assurer qu'elle est adéquate et
 - Processus de consultation, de prise de décision et de résolution des conflits ;
 - inappropriée et protection contre la divulgation) ;
 - sources d'information partagées dans le cadre du RST (protection contre l'utilisation
 - rapports de sécurité et des renseignements sur la sécurité ainsi que la protection des
 - Processus et ententes officiels régissant le partage des données de sécurité, des
 - Rôles et responsabilités des membres individuels du RST ;
 - Processus de sélection des membres ;
 - Objets, portée de la surveillance et fréquence prévue des réunions du RST ;
- Les termes de référence suggérés pour le RST comprennent :

Pour faciliter la prise des décisions efficaces, chaque RST doit convenir d'un ensemble de règles régissant les actions de ses membres. Une fois, formellement documentées et acceptées par les organismes employeurs, ces règles seront appelées les « Termes de Référence » (TOR) du RST.

3.2.1 Termes de référence

3.2 Processus administratifs du RST

- Contact de piste anormal;
- Les impacts d'oiseaux;
- collision au sol;
- Manutention au sol;
- Excursion sur piste;
- incursion sur piste;
- Perte de contrôle au sol;
- Collision avec obstacle (s);
- Undershoot / overshoot, aérodrome
- Utilisation de la mauvaise piste (confusion de la piste)
- Décollage à grande vitesse rejeté
- Événement liés à la faune
- Dommages causés par des débris d'objets étrangers (FOD)

Le RST doit couvrir un large éventail de questions liées à la sécurité des pistes, y compris, mais sans s'y limiter, les catégories d'occurrence de l'OACI suivantes:

Le RST est fondé sur les principes d'un processus officiel d'identification et de gestion des risques (HIRM), conformément à l'annexe 19 de l'OACI et au Doc 9859 de l'OACI - Manuel de gestion de la sécurité (MGS). Le RST doit être capable de capturer les résultats HIRM de ses membres.



c) **Maintien de la bibliothèque de sécurité** : Le président s'assure que les actions du RST sont correctement documentées et conservées dans la bibliothèque de sécurité du RST.

b) **Facilitation de la réunion** : Le président veille à ce que les réunions se déroulent de manière collaborative et conformément aux termes de référence. Il s'efforce constamment d'améliorer le programme en participant régulièrement à des activités d'amélioration continue.

a) **Planification des réunions** : Le président planifie les réunions et organise le lieu. Il recueille les commentaires des membres dans les semaines précédant la réunion et distribue un ordre du jour une semaine avant la date de la réunion.

Le président sert de coordinateur et de porte-parole du comité. La nomination du président sera faite par l'exploitant d'aérodrome en coordination avec le commandant d'aérodrome. Les rôles et responsabilités du président désigné peuvent également inclure une variété d'aspects administratifs et / ou organisationnels, tels que :

3.3.1 Le président du RST

Indépendamment de la mise en place finale du RST, le comité exigera la désignation du leadership et de l'administration. Ces tâches peuvent être effectuées par un ou plusieurs membres du RST. (Par exemple : Un président et un rapporteur.)

La configuration organisationnelle requise pour un RST dépend du nombre de membres participants, de leurs capacités d'interaction et de coopération et de toute autre exigence locale. Dans tous les cas, l'initiateur est l'exploitant d'aérodrome.

3.3 Structure organisationnelle du RST

Un membre de la DGAC doit assister à une réunion du RST durant chaque année calendaire. de sécurité pendant une période décrite dans le SGS de l'exploitant de l'aérodrome.

b) **Revisions externes** : Au moins une fois par an, la documentation relative au RST doit être vérifiée. Les résultats de cette évaluation seront enregistrés et conservés dans la bibliothèque

a) **Revisions internes** : Au moins une fois tous les six mois, le comité consacrerà du temps lors d'une réunion régulière pour discuter de chaque élément de la liste de vérification mentionnée au §4. Leurs réponses seront enregistrées et conservées dans la bibliothèque de sécurité pendant au moins deux ans.

Tous les membres du comité doivent participer à la gestion des activités du RST dans les domaines nécessitant des améliorations et/ou l'atteinte des objectifs énoncés dans les termes de référence. De plus, le président du comité planifiera les activités suivantes:

3.2.2 Amélioration Continue

- Contribution au développement actif de solutions aux problèmes identifiés ;
- Assurance de la mise en œuvre de la meilleure solution possible ;
- Examen d'autres incidents et rapports d'enquêtes afin d'en tirer les leçons ;
- Diffusion des informations sur les solutions développées aux parties prenantes ;
- Organisation des campagnes de sensibilisation à la sécurité.



La réunion du RST est l'élément le plus important du programme, car c'est le forum où les risques sont discutés et évalués, les conséquences sont déterminées, les priorités sont établies et les recommandations sont élaborées. Ce type d'interaction en face-à-face mène à une meilleure collaboration, à la résolution de problèmes et à la gestion des risques, car les membres de l'équipe bénéficient du partage de l'information et des points de vue des représentants d'autres groupes.

3.4.1 Réunions

3.4 Procédés techniques RST

Le RST est considérée comme une activité du SGS de l'exploitant d'aérodrome, qui coordonne les questions de sécurité de tous les utilisateurs de cet aérodrome. Bien qu'elle ne soit pas requise, la participation de la DGAC aux activités du RST est souhaitée afin de partager l'information, comprendre les dangers et les risques associés aux opérations locales et interagir avec d'autres organismes gouvernementaux (p. les autorisations d'utilisation des terrains au voisinage de l'aéropport) au nom du RST s'il y a lieu.

3.3.3 Rôle de la DGAC

- respectives et veillent à ce que les recommandations soient correctement traitées.
- d) **Coordination avec les organisations participantes** : Les membres du RST communiquent les conclusions et les décisions du RST dans leurs organisations pertinentes de leurs organisations.
 - c) **Contribution à la bibliothèque de sécurité** : Les membres du RST doivent fournir des données et des analyses sur la sécurité, des rapports et de l'information provenant des systèmes de gestion de la sécurité ou d'autres sources de sécurité
 - b) **Participation à la réunion** : Les membres du RST partageront ouvertement l'information et s'efforceront de parvenir à un consensus lors des activités de prise de décisions. Ils s'efforceront constamment d'améliorer le programme en s'engageant dans des activités d'amélioration continue.

Note - des visites de l'aéroport à différents moments de la journée et des conditions environnementales variables devraient être envisagées pour permettre l'identification des dangers spécifiques à certaines conditions météorologiques défavorables. La visite sert uniquement à identifier les problèmes de sécurité et ne doit en aucun cas être utilisée par une personne extérieure au RST ni perturber les opérations courantes.

- a) **Planification de la réunion** : Les membres du RST soumettront les points à discuter lors de la réunion le plutôt possible, mais au plus tard à la date demandée par le président. Chaque membre présent au cours de la réunion devrait préparer des documents d'information et inviter, en cas de besoin, des experts en la matière afin d'éclaircir aux autres membres la question qu'ils souhaitent discuter. Les membres devraient visiter l'aéroport juste avant la réunion pour se familiariser avec la situation actuelle et identifier les risques potentiels pour la sécurité.

3.3.2 Rôle des membres du RST

- d) **Coordination avec les organismes externes** : Le président sert de point de contact avec les organismes externes et s'assure que toutes les activités du RST sont correctement communiquées aux organismes / organisations concernés.



Alors que l'équipe discute du potentiel destructeur du danger, il est important de garder à l'esprit que ces « conséquences » devraient être encadrées dans des résultats opérationnels réalistes, par opposition à des résultats extrêmement éloignés et improbables. Une technique

plus à même d'identifier les dangers et de déterminer les risques opérationnels. La complexité opérationnelle associée à l'environnement aéroportuaire et, par conséquent, sera d'entreprendre, des écoles de pilotage, des organisations industrielles, des services au sol et d'autres. En créant un réseau étendu, le RST développera une compréhension plus profonde de la construction, intersections de voies de circulation, etc.) et solliciter des commentaires d'organisations sans représentation officielle. Ceux-ci peuvent inclure des opérateurs effectuer des visites périodiques dans diverses zones de l'aéroport (p. Ex., Tour, zones de En plus des systèmes de déclaration des dangers des entités membres, le RST doit également

pour évaluation.

fournisseurs de services qui ne participent peut-être pas à la réunion devraient être présentes des activités de sécurité, d'enquête et de vérification). Les dangers identifiés par les SGS dans ses SGS ou autres systèmes pertinents de sécurité aérienne (découlant principalement réunion pour se renseigner sur les dangers liés à la sécurité des pistes, tels qu'ils sont définis processus d'identification des dangers. On s'attend à ce que chaque membre se présente à la termes de référence et le calendrier ont été acceptés, le travail du RST commence par le Une fois que les membres de l'équipe sont identifiés, que le président a été désigné et que les

3.4.2 Dangers et conséquences associées

pour répondre à la préoccupation précise. leur SGS interne. À cet égard, les fournisseurs de services interagiront avec le RST au besoin peuvent participer au processus du RST pour traiter les dangers opérationnels identifiés par En plus des membres habituels du RST, les fournisseurs de services qui opèrent à l'aérodrome

aéroports à partager l'information et l'apprentissage.

il pourrait être envisagé d'inviter périodiquement les membres d'autres RST des autres sur les accidents, etc.); et

(e) des experts en la matière (météorologues, ornithologues, autorité responsable des enquêtes

(d) des fournisseurs de services d'intervention d'urgence;

(c) des services de soutien (Catering, maintenance au sol, etc.);

militaires);

(b) de l'opérateur militaire (basé sur l'utilisation conjointe de l'aéroport ou d'autres rôles

a) de la DGAC ;

L'équipe peut également inclure des représentants :

(g) les experts techniques des associations de pilotes.

(f) les experts techniques des associations de contrôleurs ; et

(e) les membres de la communauté de l'aviation générale (le cas échéant) ;

(d) les représentants de l'équipage de conduite qui connaissent l'aérodrome ;

(c) les exploitants aériens commerciaux ;

(b) les services de la circulation aérienne ;

(a) l'exploitant d'aérodrome ;

organismes suivants:

Compte tenu de l'objectif opérationnel du RST, il doit comprendre des représentants des



À la suite de l'évaluation des risques pour la sécurité, le RST doit élaborer des recommandations précises pour réduire les risques et un plan d'action pour assurer la mise en œuvre des recommandations. Pour ce faire, les concepts suivants devraient être considérés :

3.4.4 Elaborer des recommandations et un plan d'action

L'un des avantages de l'utilisation du RST pour mener l'évaluation des risques est que toutes les parties prenantes ont été impliquées dans le processus d'évaluation des risques, garantissant ainsi que le résultat le plus défavorable et la probabilité appropriée ont été évalués.

La dernière étape du processus d'évaluation consiste à s'assurer que le niveau de risque de sécurité qui en résulte est acceptable.

En fonction de l'événement qui serait le plus grave, l'étape suivante consiste à évaluer la probabilité de cet événement dans l'environnement opérationnel, après avoir pris en compte les stratégies de défense et d'atténuation des risques en place. Le comité doit consulter les bases de données sur les rapports de sécurité et d'accident, les rapports d'enquête sur les incidents et les accidents, la surveillance et l'analyse des données de vol, les données d'audit opérationnel et d'autres sources historiques pour déterminer la probabilité d'occurrence.

Le processus d'évaluation et de gestion des risques pour la sécurité des pistes doit être conforme aux recommandations du Doc 9859 de l'OACI. Une fois les risques identifiés par le RST, l'exploitant d'aérodrome doit déterminer la gravité du risque de sécurité dans le contexte du système local, en tenant compte des moyens de défense actuels et des mesures d'atténuation en place à ce moment. Cette information devrait ensuite être utilisée pour classer la gravité du risque de sécurité en utilisant les directives prédéfinies.

La raison d'effectuer des évaluations des risques pour la sécurité est de fournir au RST une méthode pour gérer adéquatement les risques associés aux dangers identifiés, élaborer des stratégies efficaces d'atténuation des risques et hiérarchiser leur flux de travail. Étant donné que le temps et les ressources financières sont limités, le processus suivant permet au RST de déterminer efficacement les secteurs qui requièrent son attention immédiate afin de réduire le risque de sécurité des pistes à un niveau aussi bas que raisonnablement possible (ALARP).

3.4.3 Évaluation des risques pour la sécurité

Des conditions dangereuses peuvent parfois se combiner, entraînant une sévérité et / ou une probabilité de résultat encore plus grande. Par exemple, les dangers associés à la construction de l'aéroport, associés aux dangers de la visibilité réduite et des opérations nocturnes, peuvent entraîner un risque plus élevé que le seul risque de construction de l'aéroport (dans ce cas, la probabilité du risque peut augmenter).

utile consiste à identifier le danger de niveau supérieur (ou générique), puis à énumérer les dangers spécifiques associés et les conséquences associées. Par exemple, une catégorie de danger générique pourrait être « construction d'aéroport ». Les risques particuliers associés à un projet de construction à l'aéroport pourraient être « la présence d'équipement de construction » et « la fermeture de voies de circulation ». Le RST identifie les conséquences potentielles de ces dangers spécifiques comme étant « un aéronet en collision avec un équipement de construction. En identifiant correctement (et en documentant) le danger et en définissant les conséquences associées en termes opérationnels, le RST est en mesure d'évaluer le risque pour la sécurité.



l'évaluation des risques.

Si le RST détermine qu'une stratégie d'atténuation est requise ou qu'une partie de l'opération devrait être modifiée ou suspendue, elle devrait faire une recommandation officielle à l'organisme responsable de cette partie de l'exploitation et inclure la justification et

(d) Notification aux parties prenantes concernées

acceptable ou si davantage des solutions et d'atténuations sont nécessaires. Cependant, ce n'est pas parce qu'une solution est facile à mettre en œuvre, rentable et acceptable pour tous les intervenants qu'elle ne réduit pas le niveau de risque. L'efficacité de la stratégie dans la réduction du risque est mesurée par le risque résiduel ou restant une fois la stratégie activée. Une évaluation des risques devrait déterminer si le risque résiduel est

potentiels créés par sa stratégie.

RST doit effectuer une évaluation des risques de la solution proposée et évaluer les risques l'acceptabilité pour les parties prenantes concernées, et autres. Cependant, dans tous les cas, le RST doit effectuer une évaluation de la force exécutoire de la proposition, l'évaluation de coûts / bénéfices, la détermination de la force exécutoire de la proposition, l'évaluation de subjectives. Ces mesures peuvent inclure des critères tels que la réalisation d'une analyse trouver la solution la plus efficace et efficiente en utilisant des mesures objectives et pour la sécurité. Ces stratégies doivent être évaluées les unes par rapport aux autres afin de Au cours du processus, le RST doit explorer plusieurs stratégies pour contrôler les risques

(c) Evaluer des solutions alternatives

1. Evitement: L'opération ou l'activité est annulée car le risque de sécurité dépasse le bénéfice de poursuivre l'opération ou l'activité.
2. Réduction: La fréquence de l'opération ou de l'activité est réduite, ou des mesures sont prises pour réduire la gravité des conséquences des risques.
3. Ségrégation: des mesures sont prises pour isoler les effets des conséquences du danger ou se protéger contre eux avec un système redondant.

Les approches clés pour contrôler le risque de sécurité comprennent :

1. la probabilité que les conséquences se produisent ;
2. le niveau de gravité des conséquences ; ou
3. les deux simultanément.

Le risque de sécurité est contrôlé en abordant soit :

(b) Stratégies de contrôle :

impliqués.

Ainsi, les délais d'exécution des actions doivent être proportionnels aux niveaux de risque. Stratégie nécessitant une action immédiate pour faire face aux conséquences du danger. L'opération peut continuer avec l'atténuation », leurs recommandations devraient refléter une mesure que les ressources deviennent disponibles. Inversement, s'ils déterminent que « recommandations devraient refléter une stratégie où des améliorations sont mises en œuvre à « l'opération peut continuer » avec le niveau de risque évalué pour la sécurité, leurs selon l'évaluation de la « tolérance au risque de sécurité ». Par exemple, s'ils déterminent que **a) Priorisation** : le RST doit s'assurer que ses solutions sont classées par ordre de priorité



Item	Questions	Réponses	Commentaires
1.1	Existe-t-il un TOR en place?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
1.2	Est-ce que le TOR définit la portée de travail du RST?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
1.3	Est-ce que le TOR définit les rôles des membres du RST?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
1.4	Est-ce que le TOR définit un processus de gestion des données / rapports reçu des organisations participants?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
1.5	Est-ce que le TOR décrit le processus de prise de décision à être utilisé par le RST?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

4.2 Liste de vérification

Une réponse négative à l'une ou l'autre des questions associées indique un domaine qui devrait retenir l'attention de tous les membres du RST (et des organisations qu'ils représentent) jusqu'à ce que l'écart soit comblé.

- Cinq domaines principaux sont inclus dans la liste de vérification:
- 1) Termes de référence ;
 - 2) Identification des dangers ;
 - 3) Gestion des risques de sécurité ;
 - 4) Communication ; et
 - 5) Amélioration continue.

La liste de vérification suivante est fournie pour aider les RSTs à déterminer s'il existe des lacunes dans leur programme ou si des améliorations peuvent être apportées. Bien que cette liste ne soit pas exhaustive, les éléments de la liste de vérification visent à repérer les lacunes dans le système qui empêcheraient le RST d'atteindre son objectif d'amélioration de la sécurité des pistes.

4.1 Instructions

4.1 Liste de vérification du RST

L'échange de données et le partage entre les membres du RST augmentent l'efficacité du RST. Les RSTs des différents aéroports sont encouragés à mettre en place un protocole qui pourrait permettre le partage des données entre divers emplacements et aider les équipes à identifier les stratégies d'atténuation appropriées.

La demande des membres du RST.

un responsable du maintien de la base de données et présenter des rapports et des analyses à sécurité et des actions correctives permettent l'analyse des tendances. Le RST doit désigner L'enregistrement correct et structuré des dangers observés et identifiés, des événements de

3.4.5 Conservation des données - partage des données

Un résumé de l'ensemble du processus devrait inclure un registre principal des dangers identifiés, les contrôles et défenses actuels, l'analyse des risques et les résultats, les contrôles et atténuations supplémentaires, le plan d'action pour la mise en œuvre et le risque résiduel.



1.6	Est-ce que le TOR définit un processus de résolution des désaccords entre les membres du RST?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
2. Identifications des dangers		
2.1	Est-ce que le RST a une collecte de données de sécurité formelle et un système de traitement pour la documentation opérationnelle des dangers?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
2.2	Est-ce que tous les membres du RST contribuent au système formel de collecte et de traitement des données de sécurité en partageant les dangers opérationnels identifiés?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
2.3	Est-ce que le RST définit et documente les conséquences spécifiques aux dangers opérationnels?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
3. Gestion des risques de sécurité		
3.1	Est-ce que le RST a un processus formel pour gérer le risque opérationnel?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
3.2	Dans le cadre du processus de gestion des risques, les conséquences des risques opérationnels sont-elles évaluées en termes de probabilité et de gravité?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
3.3	Existe-t-il un processus officiel pour déterminer le niveau de risque que le RST est prêt à accepter?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
3.4	Le RST élabore-t-il des stratégies d'atténuation des risques pour contrôler le niveau de risque dans l'environnement opérationnel?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
3.5	Existe-t-il un processus officiel permettant au RST de faire des recommandations aux intervenants concernés?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
3.6	Existe-t-il un processus formalisé pour documenter les décisions prises par le RST pendant le processus de gestion des risques?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
3.7	Les décisions prises par le RST sont-elles revues périodiquement pour déterminer si l'effet désiré a été atteint grâce à leurs mesures d'atténuation/recommandations?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
4. Communication		
4.1	Le RST a-t-il un processus officiel pour communiquer avec les intervenants pertinents?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
4.2	Est-ce que le RST fournit périodiquement de la matière première ligne?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
4.3	Est-ce que le RST participe à des activités de partage d'information avec d'autres RST ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
4.4	Le RST sollicite-t-il des renseignements sur la sécurité auprès de tous les utilisateurs de l'aéroport par l'intermédiaire de liens communs intégrés dans les sites Web des organisations participantes au RST?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
5. Amélioration Continue		
5.1	Est-ce que le RST a un processus formel pour améliorer continuellement ses processus et produits?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
5.2	Est-ce que le RST entreprend des examens périodiques et officiels de son programme pour s'assurer qu'il améliore la sécurité sur les pistes?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
5.3	Les résultats du programme d'amélioration continue sont-ils documentés?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non