

# Séminaire IR-OPS :

## 8. Evaluation des bonnes pratiques



DSAC

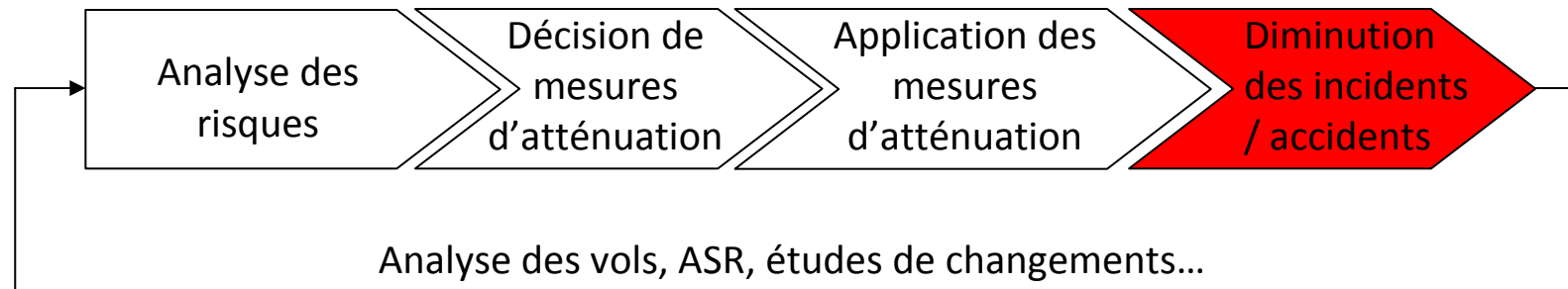
Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

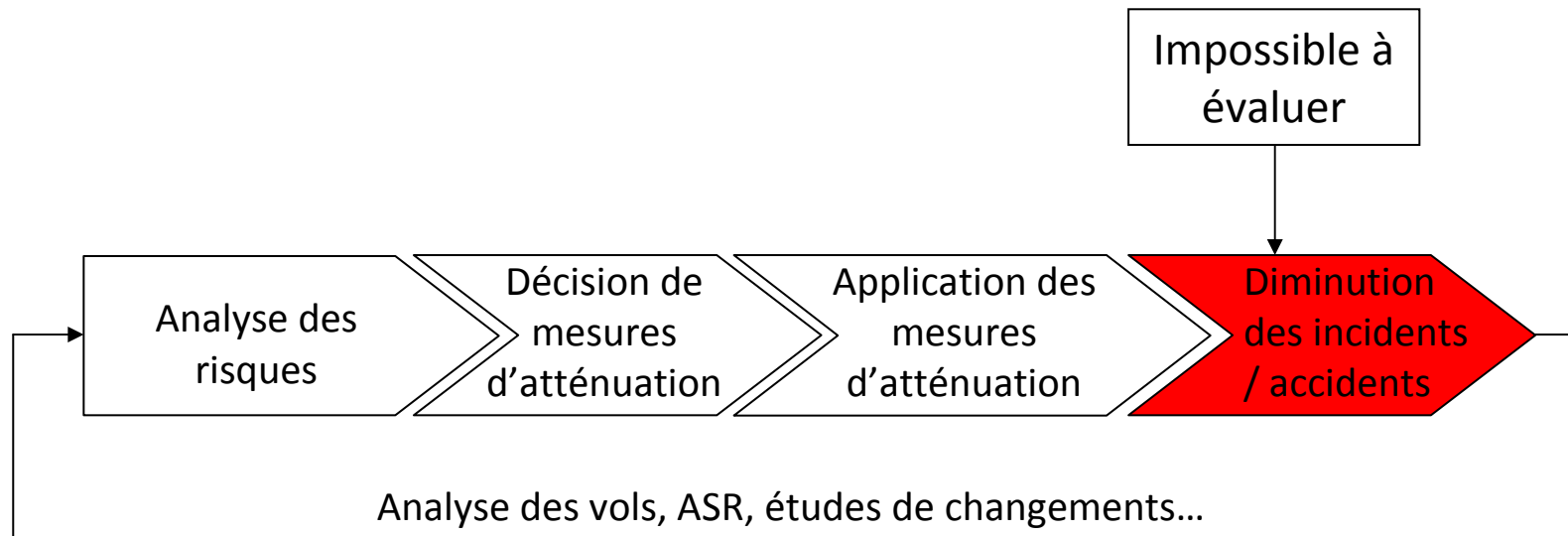
# L'objectif

- Etablir un état des lieux de la mise en œuvre des bonnes pratiques recommandées par les exploitants français.
- Sensibiliser les opérateurs sur l'existence de mesures d'atténuation des risques identifiés dans le PSE

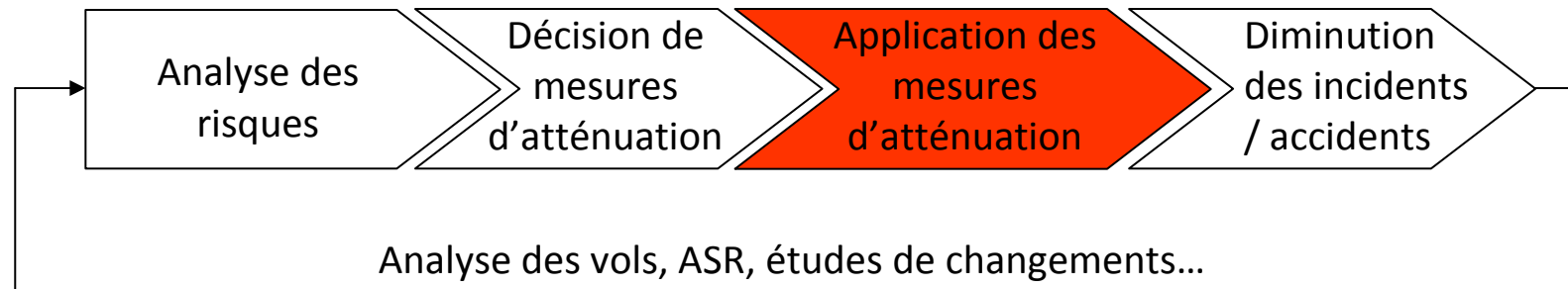
# Comment évaluer un SGS ?



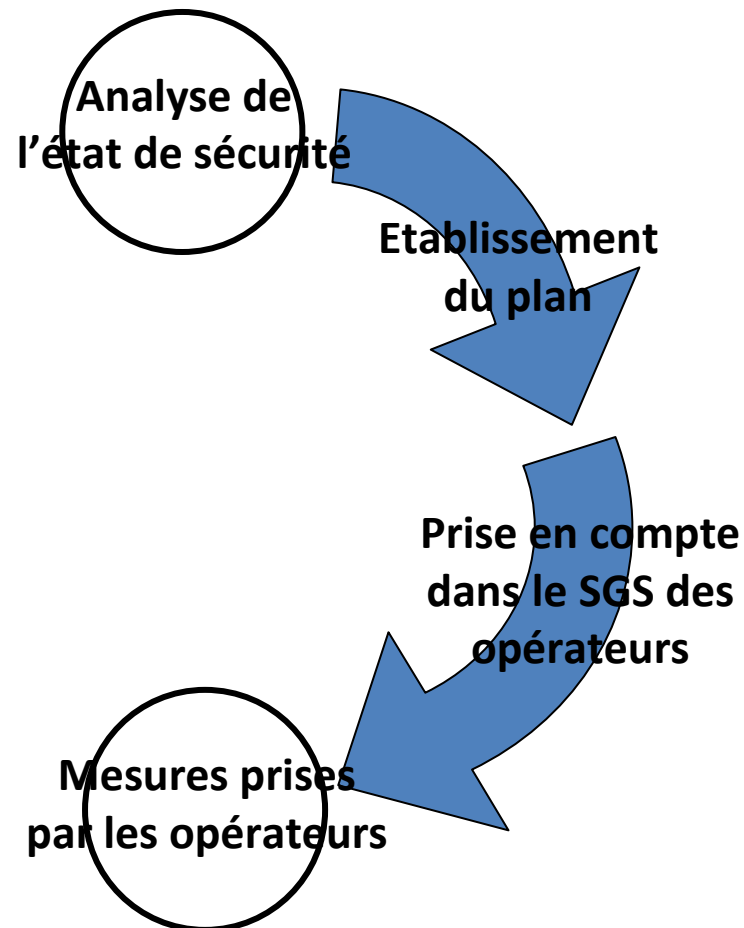
# Comment évaluer un SGS ?



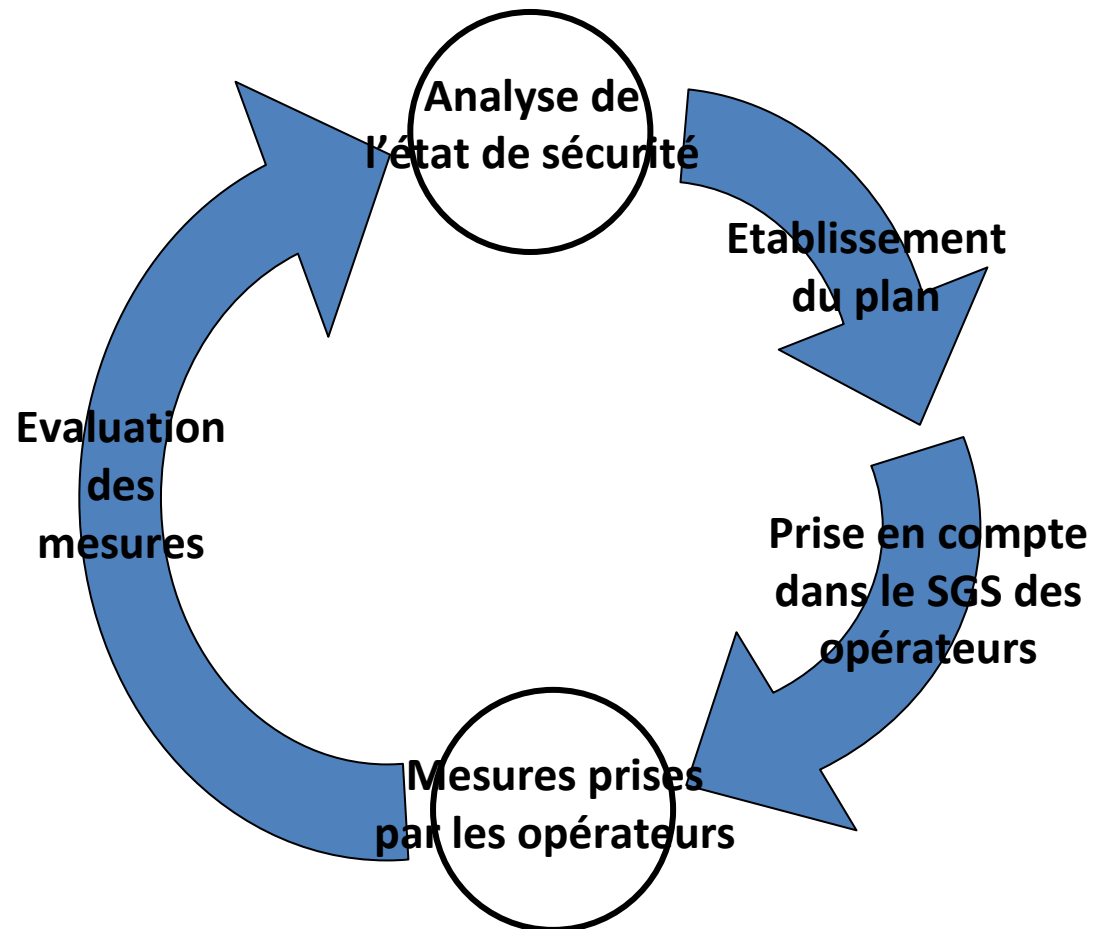
# Comment évaluer un SGS ?



# Le PSE à l'heure actuelle



# Fermeture du cycle



# Comment allons-nous nous y prendre?

1. Un ensemble de bonnes pratiques a été rassemblé à partir des priorités du PSE et des différentes publications (plans européens, recommandations des BEA, symposiums...)
2. Information des exploitants
3. Evaluation de la mise en œuvre de ces bonnes pratiques



# Publicité

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Securite-aerienne,1676-.html>

Le ministère | Conseil et expertise | Actualités | Salle de lecture | Services en ligne | Concours et formations | Appels à projets | Consultations publiques

Recherche avancée

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

ÉNERGIE, AIR ET CLIMAT | EAU ET BIODIVERSITÉ | PRÉVENTION DES RISQUES | DÉVELOPPEMENT DURABLE | TRANSPORTS | VILLE DURABLE AMÉNAGEMENT ET CONSTRUCTION DURABLE | MER ET LITTORAL | LA CONFÉRENCE ENVIRONNEMENTALE

Accueil du site > Transports > Secteur Aérien > Espace professionnel > Sécurité aérienne

## TRANSPORTS

### Secteur Aérien

- Actualités
- Espace Information
- Enjeux
- Grands projets
- Passagers - Riverains
- Pilotes - Navigants
- Espace professionnel
  - Navigation aérienne, contrôle aérien
  - Ciel unique européen
  - Espace aérien
  - Aéroports
  - Compagnies aériennes
  - Immatriculation
- Sécurité aérienne
  - Notifier un incident
  - Le Programme de Sécurité de l'Etat
  - Système de gestion de la sécurité
  - Textes réglementaires
  - Consignes opérationnelles
  - Exploitation technique des aéronefs

### Sécurité aérienne

#### ACTUALITÉS

- Rapports d'activité de la direction de la sécurité de l'Aviation civile  
7 mai 2013
- Objectif Sécurité, le bulletin sécurité de la DSAC  
15 février 2013
- 14 novembre 2012 : "Sécurité hélicoptères : l'approche pragmatique des opérateurs"  
12 novembre 2012
- Rapport sur la sécurité aérienne 2011  
22 octobre 2012

#### Notifier un incident

- Les outils pour vous aider à notifier

#### Le Programme de Sécurité de l'Etat

- Les documents du PSE
- Info sécurité DGAC
- Bulletin sécurité
- Symposiums de la DGAC
- Etudes sur la sécurité en aéronautique
- Rapport annuel sur la sécurité aérienne
- Suites données aux recommandations de sécurité
- Liens externes utiles

#### Système de gestion de la sécurité

#### Liens utiles

- Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)
- Organisme pour la sécurité de l'aviation civile (OSAC)
- Institut pour l'amélioration de la sécurité aérienne (IASA)



DSAC

Direction générale de l'Aviation civile


Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

# Publicité

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Securite-aerienne,1676-.html>

## Le Programme de Sécurité de l'Etat

- > Les documents du PSE
- > Info sécurité DGAC
- > Bulletin sécurité
- > Symposiums de la DSAC
- > Etudes sur la sécurité en aéronautique
- > Rapport annuel sur la sécurité aérienne
- > Suites données aux recommandations de sécurité
- > Liens externes utiles

|  <b>INFO SÉCURITÉ DGAC</b><br>N° 2013/06  |   |
|--|---|
| <small>Une info sécurité est un document diffusé largement par la DGAC, non assorti d'une obligation réglementaire dont le but est d'attirer l'attention de certains acteurs du secteur aérien sur un risque identifié.<br/>Cette info sécurité est disponible sur : <a href="http://www.developpement-durable.gouv.fr/info-securite-DGAC.html">http://www.developpement-durable.gouv.fr/info-securite-DGAC.html</a></small> |   |
| <b>Opérateurs concernés :</b>  | Exploitants d'aéronefs.   |
| <b>Sujet :</b>   | Rôle du PNF (Pilot Non-Flying) ou PM (Pilot Monitoring).  |
| <b>Objectif :</b>  | Rappeler l'importance du rôle proactif du PNF/PM dans l'exploitation d'aéronefs en équipage à deux.   |
| <b>Contexte :</b>  | <p>L'exploitation d'aéronefs en équipage à deux exige une répartition des tâches précise, permettant une gestion des ressources de l'équipage (CRM) optimale. Les procédures d'exploitation en vol (parties B.2 et B.3 du Manuel d'Exploitation) font le plus souvent référence à une répartition des tâches entre le PF (Pilot Flying), en charge de la conduite de la trajectoire de l'appareil, et le PNF (Pilot Non-Flying) ou PM (Pilot Monitoring).</p> <p>Si le rôle du PF est clairement dédié à la conduite directe de l'aéronef, il apparaît que celui du PNF/PM peut sembler limité à une position « passive » et à la réalisation de tâches secondaires, en particulier lorsque c'est le CDB qui est PF et que l'OPL assure le rôle de PNF/PM.</p> <p>L'absence de réactivité du PNF/PM est souvent un facteur déterminant dans la genèse d'un accident ; elle est d'ailleurs souvent mise en avant dans des rapports d'enquête (voir quelques exemples donnés dans la partie lien de ce document).</p> <p><b>Les fonctions de surveillance et de contrôle exercées par le PNF/PM sur les actions du PF constituent un élément essentiel d'une gestion optimale des ressources de l'équipage. Ces fonctions doivent être exercées de manière proactive dans toutes les phases du vol et quelle que soit la répartition des tâches entre le CDB et l'OPL. L'emploi du terme PM en lieu et place du terme PNF est d'ailleurs un des moyens pour mieux traduire ce rôle de surveillance active.</b></p> <p><i>Note 1 :</i> dans le cas d'un vol en équipage renforcé, tout membre d'équipage de conduite présent dans le cockpit joue un rôle proactif dans la sécurité des vols et peut, par exemple, suggérer une remise de gaz, signaler une erreur ou émettre un doute quant aux actions de l'équipage en fonction.</p> <p><i>Note 2 :</i> Pour les avions de ligne étant certifiés pour une exploitation multipilote, le constructeur propose une répartition des tâches entre les deux membres d'équipage.</p> <p>Dans le cas d'appareils certifiés pour une exploitation monopilote, mais exploités en équipage multipilote en vertu des règlements opérationnels, il revient à la compagnie de développer elle-même une répartition des tâches (cas des VLJ - Very Light Jet - notamment). Outre l'allègement de la charge de travail par rapport à une exploitation monopilote, la réelle plus-value de l'exploitation en équipage multipilote réside dans la possibilité de « cross-check » par le PNF/PM des procédures de vol.</p> |



DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

# Publicité

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Securite-aerienne,1676-.html>

## Le Programme de Sécurité de l'Etat

- > Les documents du PSE
- > Info sécurité DGAC
- > Bulletin sécurité
- > Symposiums de la DSAC
- > Etudes sur la sécurité en aéronautique
- > Rapport annuel sur la sécurité aérienne
- > Suites données aux recommandations de sécurité
- > Liens externes utiles

**Objectif SÉCURITÉ**  
N°17 - Juin 2013  
Le bulletin sécurité de la DSAC

### Quand la **PRESSION** se fait sentir

... lire ce dossier page 2

**ÉDITORIAL**  
Par Florence Rousse, Directrice de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC).....p.1

**LES CHIFFRES ONT LA PAROLE**  
48 000 .....p.2

**RETOUR SUR UN ÉVÉNEMENT**  
Quand la pression se fait sentir.....p.2

**QUELQUES ÉVÉNEMENTS SUR LE THÈME**  
Pressions contrôle aérien-Équipages de conduite.....p.2  
Pressions exercées sur la maintenance.....p.4  
Pressions commerciales.....p.5  
Pressions liées à l'assistance au sol et à la préparation du vol.....p.6  
Autres cas en transport commercial.....p.7  
Pressions et aviation de loisir.....p.7

*Dans le numéro 13 de notre Bulletin, nous nous étions intéressés au syndrome de l'« Objectif destination », une forme de pression auto-induite qui tend à inciter à décoller ou à poursuivre le vol malgré la présence de conditions adverses entre les points de départ et d'arrivée. Le présent numéro traite d'un sujet voisin puisqu'il y sera question des pressions extérieures susceptibles de s'exercer sur, ou entre, les différents acteurs du transport aérien, et des risques engendrés par ce type de situations. Impératifs commerciaux, contraintes de temps, etc. peuvent induire un stress ou une déstabilisation de l'attention préjudiciable à la sécurité, d'autant plus préjudiciable que le système sera déjà lui-même en situation tendue.*

*Les situations où une telle pression peut être ressentie sont innombrables : le contrôle peut demander une approche la plus rapide ou la plus lente possible, un décollage immédiat pour éviter qu'un avion en approche ne remette les gaz, rappeler le respect d'un créneau horaire... De façon symétrique, un pilote peut suggérer au contrôleur une piste préférentielle, demander une directe ou une clearance d'alignement et décollage alors*



DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

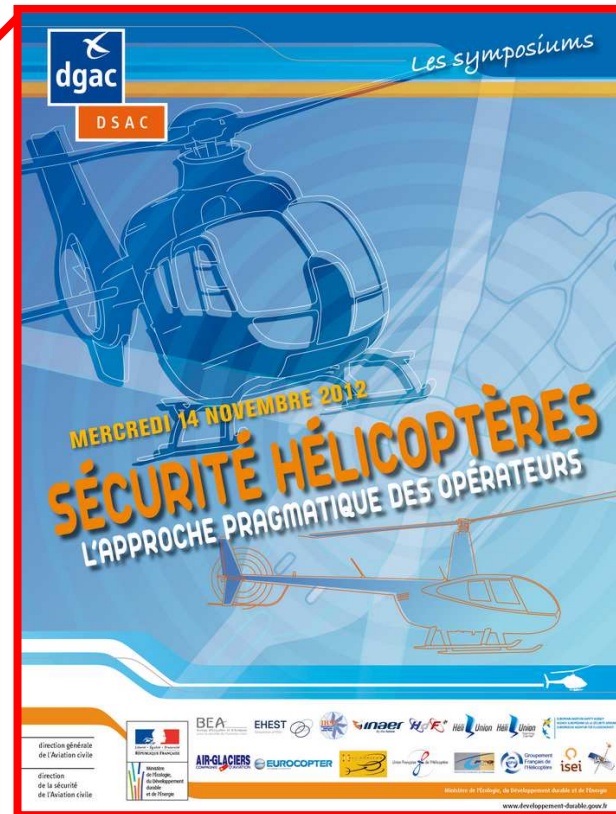
Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

# Publicité

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Securite-aerienne,1676-.html>

## Le Programme de Sécurité de l'Etat

- > Les documents du PSE
- > Info sécurité DGAC
- > Bulletin sécurité
- > **Symposiums de la DSAC**
- > Etudes sur la sécurité en aéronautique
- > Rapport annuel sur la sécurité aérienne
- > Suites données aux recommandations de sécurité
- > Liens externes utiles

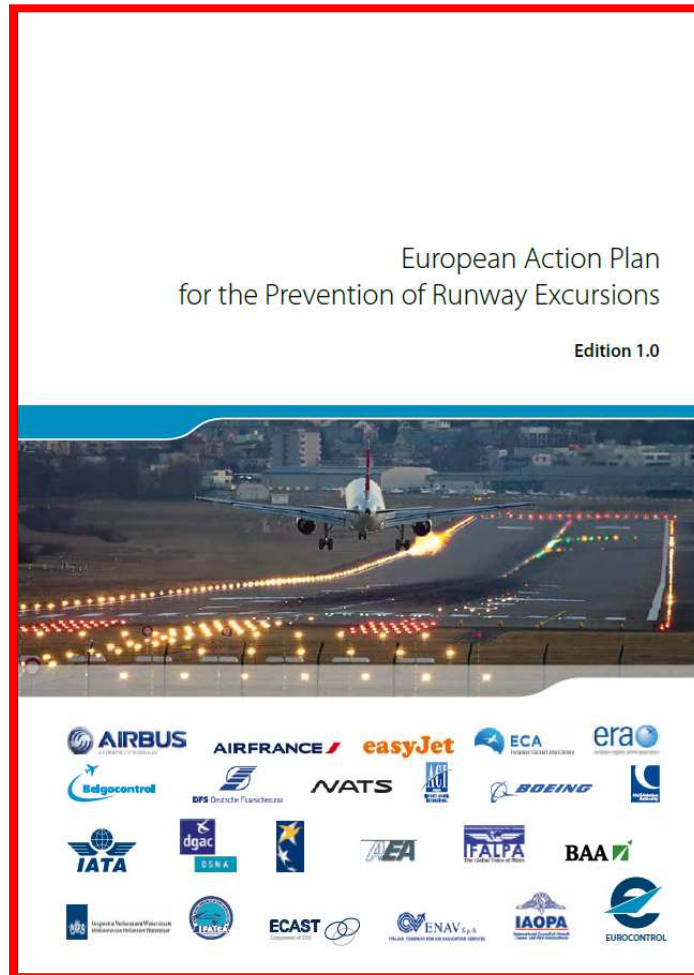


DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

# Publicité



DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

# Les principes fondamentaux

- Mettre un cadre sur l'existant
  - Par exemple, le suivi des recommandations BEA sera englobé dans cette méthode
- Chaque acte de surveillance pourra être l'occasion d'une évaluation (audit, réunion, étude documentaire...)
  - Aucun audit supplémentaire
- Ne pas se substituer à l'analyse des exploitants

– But = savoir ce qui est fait ou pourquoi il a été décidé de ne pas le faire



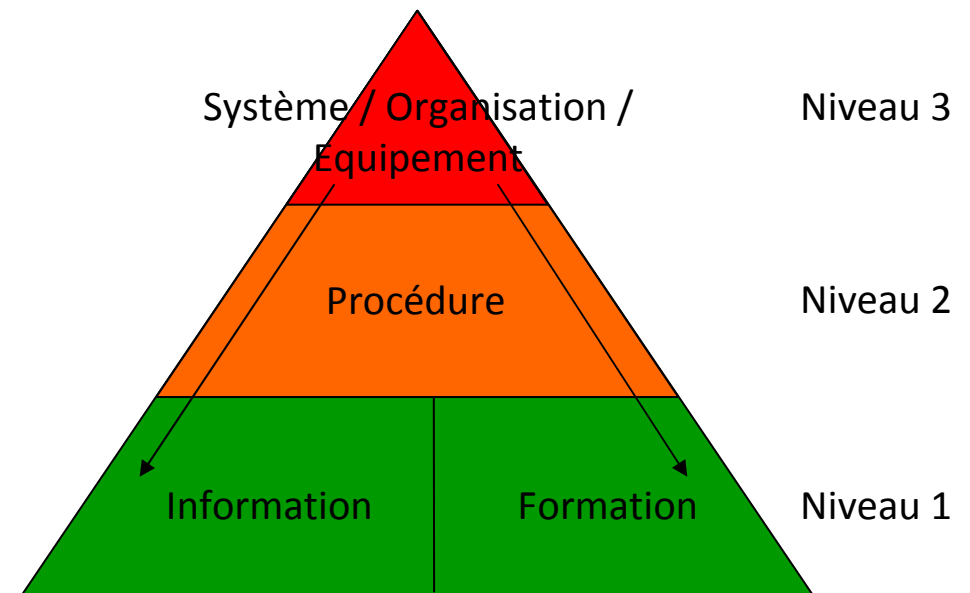
DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

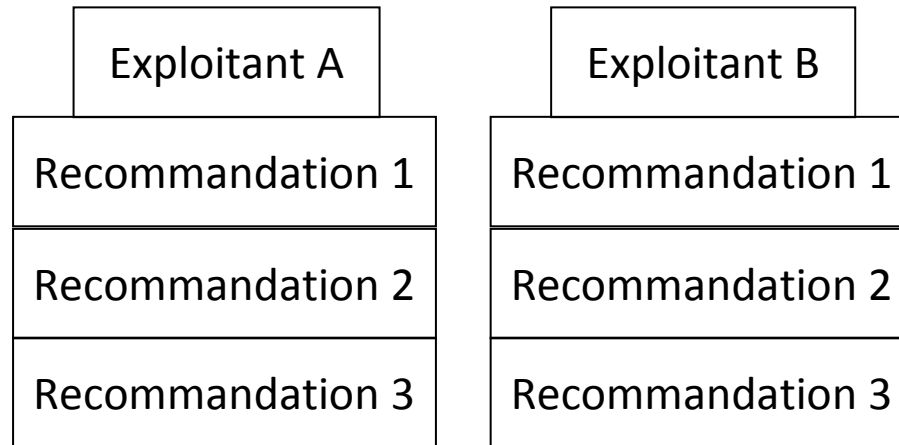
Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

# Comment évaluer une bonne pratique?

- Critères standardisés:
  - **Systeme:**
    - Effectivité
  - **Procédure:**
    - Elaboration
    - Application
  - **Information / formation:**
    - Elaboration
    - Diffusion
    - Assimilation
    - Pérennité

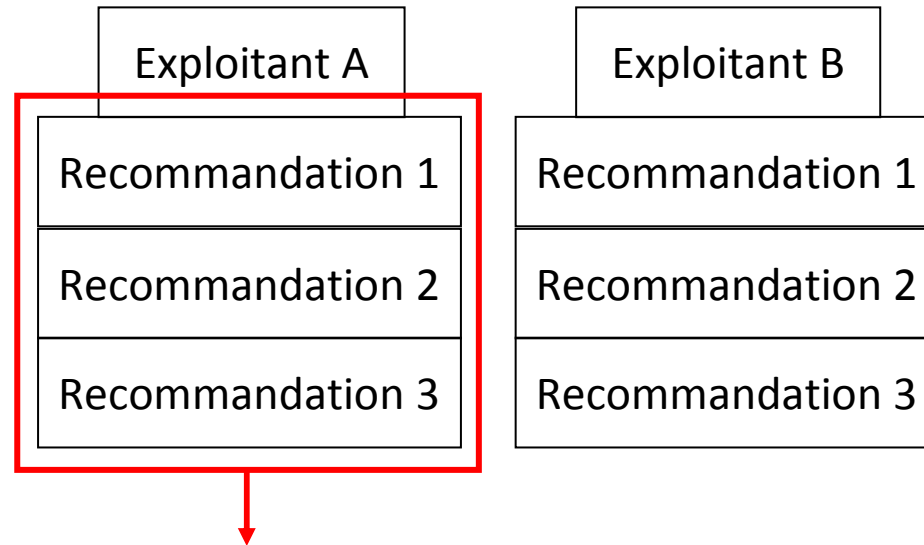


# Résultats





# Résultats



Surveillance de l'exploitant

# Résultats

