



# Document des actions détaillées

en support des objectifs transverses et ciblés du plan d'action stratégique

Volet transport aérien commercial

Version du 1<sup>er</sup> juillet 2011

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir



# SOMMAIRE

Pages

- 
- *Objectifs transverses* 3
- 
- *Objectifs ciblés* 26
- 



# Objectifs transverses

---

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir



Direction Générale de l'Aviation Civile  
Ministère de l'Écologie, du Développement durable,  
des Transports et du Logement



# *PSE-OT/09/1 : Que chaque opérateur du secteur aérien mette en œuvre un SGS efficace*

---

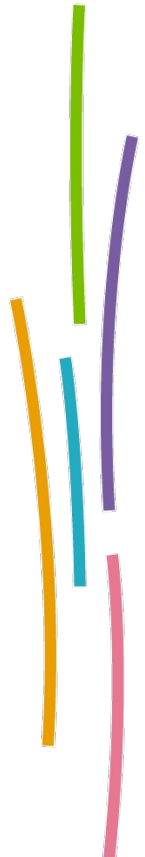
Les systèmes de gestion de la sécurité sont ou seront obligatoires pour la plupart des opérateurs. Chacun de ces opérateurs devra mettre en place son propre système et démontrer son efficacité. Pour leur part, les services de la DGAC devront proposer des outils et des méthodes qui, tout en laissant l'opérateur au centre de sa démarche SGS, l'aident à adapter son SGS à ses dangers et à son organisation propres (OS3).

Les services de la DGAC insisteront particulièrement sur :

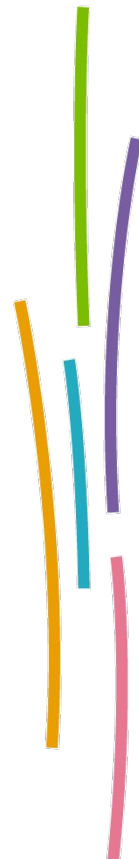
1. l'appropriation de la démarche par l'ensemble des acteurs (la DGAC doit aider les acteurs à voir l'intérêt de mettre en place des SGS) et sur l'engagement effectif des chefs d'entreprise ;
2. la contribution effective des opérateurs à la mise à jour périodique de l'identification des risques du secteur du transport aérien et de son amélioration, notamment par la prise en compte des risques nouveaux (OS4 & OS8) ;
3. la généralisation de démarches d'identification des dangers et de gestion des risques internes aux acteurs incluant un système de gestion des incidents efficace (OS4).



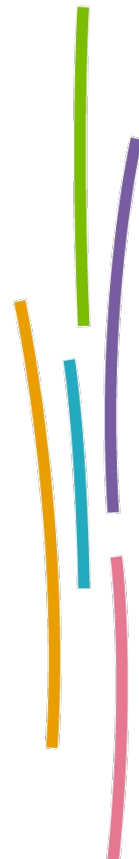
N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1 <sup>er</sup> juillet 2011
AT/09/1-01	Mettre en place pour le 1 <sup>er</sup> janvier 2009 une réglementation demandant la mise en œuvre progressive des SMS pour les opérateurs de transport aérien et les organismes d'entretien.	PSE-OT/09/1-1	Janvier 2008	1 <sup>er</sup> janvier 2009	Réalisé par l'arrêté du 22 décembre 2008 relatif à la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité pour les organismes de transport public et les organismes de maintenance. <b>Action close.</b>
AT/09/1-02	<p>Poursuivre la démarche d'explication aux opérateurs pour aider à une mise en œuvre efficace du SGS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Retour d'expérience sur la méthodologie d'accompagnement des exploitants d'aérodrome de la troisième phase (définie dans le MSA rév3) (réunion sept-oct 2009)</li> <li>• Guide de mise en œuvre pour les exploitants aériens et ateliers d'entretien (avec notamment une proposition de liste des risques spécifiques aux exploitants de petite taille)</li> <li>• Formation des IOPS (1 à 2 jours)</li> <li>• Porter les efforts sur la mise en place de la gestion des risques au sein de la DSNA</li> </ul>	<p>PSE-OT/09/1-1 PSE-OT/09/1-2 PSE-OT/09/1-3 PSE-OT/09/4-5</p>	<p>Déc 2008</p> <p>Déc 2008</p> <p>Déc 2008</p> <p>Déc 2008</p>	<p>Sept 2009</p> <p>Juin 2009</p> <p>Juin 2009</p> <p>Déc 2009</p>	<p>Bilan réalisé fin juillet 2009 et évoqué en réunion du mars 2009 avec les DSAC/IR. <b>Action close.</b></p> <p>Le guide a été diffusé au cours de l'été 2009. Les réunions de travail prévues avec les exploitants se déroulent au dernier trimestre 2009. <b>Action close.</b></p> <p>Formation des IOPS en poste réalisée et intégration d'un module SGS dans la formation initiale des IOPS prévue à partir de septembre 2010 à l'ENAC <b>Action close.</b></p> <p>En 2010, la DSNA a présenté à la DSAC une méthodologie de gestion des risques. En 2011, la surveillance de la DSNA sera approfondie sur ce point. Inscrit au plan d'action DSNA 2011. Sera abordé dans le symposium DSAC de 2011. <b>Action close.</b></p>



N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1 <sup>er</sup> juillet 2011
AT/09/1-02 (suite)	<p>Poursuivre la démarche d'explication aux opérateurs pour aider à une mise en œuvre efficace du SGS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Retour d'expérience sur la méthodologie d'accompagnement de la mise en place du SGS pour les AFIS (séminaire avec les AFIS)</li> <li>• Accompagner la mise en œuvre de l'instruction sur les SGS dans les organismes de formation</li> </ul>	PSE-OT/09/1-1 PSE-OT/09/1-2 PSE-OT/09/1-3 PSE-OT/09/4-5	<p>Déc 2008</p> <p>Déc 2008</p>	<p>Juillet 2009</p> <p>2014</p>	<p>Le séminaire a eu lieu en juillet 2009. Les retours clients AFIS montrent un retour d'expérience satisfaisant sur l'accompagnement par la DSAC.</p> <p style="text-align: center;"><b>Action close.</b></p> <p>DSAC/PN a engagé fin 2010 des travaux de concertation avec les TRTO de façon à établir un canevas commun de mise en place des SGS d'organismes de formation et une méthodologie utilisable pour l'évaluation de l'expérience en service et la détermination des actions à entreprendre en ce qui concerne le contenu des programmes de formation. Les travaux devront être finalisés avant l'entrée en vigueur de la réglementation européenne en Avril 2012.</p> <p>Le calendrier prévisible de mise en place par les organismes de formation compte tenu des délais prévisibles de publication des textes réglementaires et de la prise en compte par les organismes : 2014.</p>



N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AT/09/1-03	Produire, par domaine d'opérateurs, un rapport sur le retour d'expérience sur la mise en œuvre des SGS en insistant sur les points pouvant être utiles aux autres domaines	PSE-OT/09/1-1	Mai 2008	Sept 2010  Déc. 2014  2 ans après l'entrée en vigueur des exigences réglementaires  2014	<p>Domaine « aéroports » : le rapport de synthèse a été produit en sept. 2010. <b>Clos.</b></p> <p>Domaine « exploitants d'aéronefs » : la DSAC a produit en mars 2011 un guide de mise en œuvre des SGS visant à assister les démarches SGS des opérateurs.</p> <p>Domaine « navigation aérienne » :            -- AFIS : un questionnaire de maturité est en cours d'élaboration par la DSAC.            -- DSNA : la DSAC complète chaque année la « Maturity Survey » d'Eurocontrol nécessaire au suivi des performances. Échange de bonnes pratiques dans le cadre du symposium DSAC de 2011.</p> <p>Domaine « personnels navigants » : arrêté non publié à ce jour; voir commentaire correspondant à la recommandation PSE-OT/09/1</p>



N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AT/09/1-04	<p>Système de report d'événements</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Évaluer l'efficacité du système de report d'événements de l'opérateur vers la DGAC -&gt; Vérification : Chapitres des Manuels de contrôle technique complétés</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>Intégrer la vérification de l'efficacité du système de gestion des incidents d'un opérateur dans les programmes de surveillance et, dans ce cadre, utiliser notamment les indicateurs de report mis en place et les éléments des analyses fournis par les opérateurs -&gt; rapport de synthèse à communiquer au COPIL PSE sur l'efficacité du système de traitement des événements par les opérateurs</li> </ul>	PSE-OT/09/1-3 PSE OT/09/4-5	Mars 2008	<p>Oct 2010</p> <p>Janv. 2012</p> <p>2014</p> <p>Déc 2010</p>	<p>Domaine « navigation aérienne » : fait. <b>Clos.</b> Domaine « aéroports » : fait (Chap. 10 du MSA). <b>Clos.</b></p> <p>Domaine « exploitants d'aéronefs » : Les méthodes de surveillance ont été modifiées pour refondre les procédures de surveillance des comptes rendus d'événement au sein des compagnies et de leur traitement dans le système de prévention des accidents. Cet amendement est entré en vigueur le 15 mars 2011. Un bilan sera effectué à la prochaine réunion de coordination interne.</p> <p>Domaine « personnels navigants » : arrêté non publié à ce jour; voir commentaire correspondant à la recommandation PSE-OT/09/1.</p> <p>Domaine « navigation aérienne » : fait dans le cadre des audits DSN (croisement des données INCA et ECCAIRS); thème systématique audité dans les audits AFIS. Présentation faite au COPIL PSE du 15/12/2010. <b>Clos.</b></p> <p>Domaine « aéroports » : les rapports d'audits de suivi SGS comportant une note faisant un point spécifique sur le sujet ont été rédigés (action permanente)</p> <p>La note de synthèse sur la mise en oeuvre des SGS par les exploitants des phases 1 et 2 a été réalisée en septembre 2010. <b>Clos.</b></p>







# *PSE- OT/09/2 : Disposer d'un Programme de Sécurité de l'État organisé et efficace*

---

La DGAC et ses partenaires (BEA et GSAC) doivent inscrire le PSE dans une organisation globale et cohérente de la sécurité. Pour cela, les actions suivantes sont à réaliser par les échelons centraux et locaux de la DGAC dans les domaines qui suivent :

## Gestion des risques :

1. Mettre en place une démarche de gestion des risques dans les entités de la DGAC concernées par le PSE (OS2) articulée sur les processus définis dans le cadre de la gestion de la qualité lorsque celle-ci est opérationnelle et intégrée dans les mécanismes de gouvernance de la DGAC.
2. Évaluer la performance en matière de sécurité (OS6) pour chaque processus identifié.
3. Analyser et faire évoluer les processus au regard de la contribution des actions de surveillance et de réglementation de la sécurité (OS1).



# PSE- OT/09/2 : Disposer d'un Programme de Sécurité de l'État organisé et efficace

## Données de sécurité et documentation liées :

4. Organiser le recueil des données pertinentes de sécurité, en vérifier la cohérence et les structurer, effectuer la synthèse de ces données, assurer une veille des documents publiés en la matière (OS5 & OS9).
5. Assurer la diffusion des documents pertinents relatifs à la mesure de la sécurité à tous les personnels concernés de la DGAC par l'utilisation de l'intranet DGAC et aux opérateurs par l'utilisation du site internet DGAC (OS5 & OS13).
6. Contribuer à la rédaction du rapport annuel sur la sécurité et alimenter la mise à jour périodique de l'identification des risques du secteur du transport aérien (OS4 & OS6).

## Gestion des personnels et des compétences (OS11 & OS13) :

7. Orienter les postes, les profils et les compétences requises (notamment dans le cadre de la GPEC), vers les actions de surveillance et de réglementation contribuant le plus à l'amélioration de la sécurité, et inclure ces données dans le système d'information de gestion des ressources humaines.
8. Effectuer les arbitrages en matière d'ouverture de postes et d'affectation pour que l'activité de la DGAC en matière d'amélioration de la sécurité soit plus efficace.

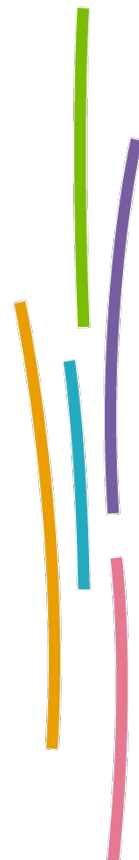


# PSE- OT/09/2 : Disposer d'un Programme de Sécurité de l'État organisé et efficace

## Formation (OS12) :

9. Faire évoluer les objectifs stratégiques de l'ENAC pour prendre en compte les besoins découlant du PSE.
10. Définir les modules de formation à inclure dans les formations initiales et continues et dans les sessions d'intégration.
11. Faire développer pour chacun d'eux les supports de formation ou adapter les supports existants utilisés par d'autres pays.
12. Réaliser un séminaire annuel d'information des personnels sur chaque grand site d'implantation de la DGAC.

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/ identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AT/09/2-01	Prendre en compte les tâches de promotion de la sécurité dans la définition des effectifs internes autorisés -> Évaluer les ETP consacrés aujourd'hui à ces tâches en s'appuyant sur la définition des fiches de poste	PSE-OT/09/2-7	Déc 2008	Déc 2009	Fait grâce à l'outil de gestion des activités internes à la DSAC.  <b>Action close.</b>
AT/09/2-02	Formaliser les compétences nécessaires pour les emplois de surveillance (ex MSA, chapitre 3 « Formation et accréditation des agents participant à la certification et à la surveillance des aérodromes »)	PSE-OT/09/2-7 PSE-OT/09/2-8	Mai 2008	Déc 2009	Action réalisée dans le cadre de la démarche qualité.  <b>Action close.</b>
AT/09/2-03	Définir en liaison avec l'ENAC (formation initiale) et le SG (stage d'insertion des cadres) les besoins de formation des agents DGAC au PSE et à la culture de sécurité + formations ponctuelles pour les personnels en poste	PSE-OT/09/2-9 PSE-OT/09/2-10 PSE-OT/09/2-11	Mai 2008	Juin 2011	Des modules de formation ont été intégrés à l'ENAC pour les formations initiales et continues. Au-delà de cette action ponctuelle, une réflexion est en cours pour faire de l'ENAC une entité reconnue dans le domaine de la gestion des risques.



# *PSE-OT/09/3 : Limiter les risques liés à l'existence d'interfaces entre les systèmes gérés par des opérateurs différents*

---

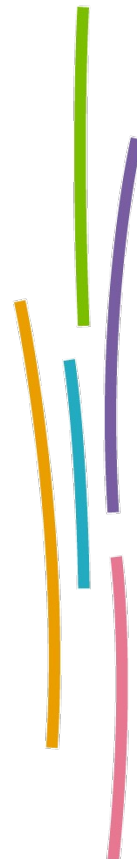
Les interfaces entre systèmes techniques ou humains gérés par des opérateurs de nature différente sont généralement moins robustes sur le plan de la sécurité que les systèmes ou procédures internes aux opérateurs. L'expérience montre d'ailleurs que ces interfaces apparaissent souvent dans les causes des accidents récents. Parmi ces interfaces on peut citer celles entre :

- Constructeurs / exploitants aériens / ateliers de maintenance ;
- Aéroports / exploitants aériens / ATM ;
- Les sous-traitances qualifiées et spécialisées en cascade.

Dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, les opérateurs devraient porter une attention particulière d'une part à la gestion des changements impactant les interfaces, et d'autre part aux dérives incidentogènes de ces interfaces, et mettre en place des structures de travail communes pour identifier les actions de réduction de risques.

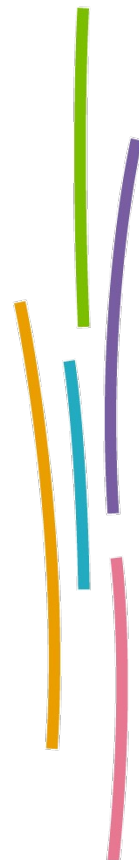
Ces actions peuvent être locales mais aussi conduire à la mise en place de nouvelles barrières de sécurité additionnelles, comme par exemple MSAW, les barres d'arrêt ou l'ACAS.

La DGAC dans ses différentes composantes s'attache à porter une attention particulière à ces interfaces, notamment dans le cadre de la mise en œuvre des OS3, OS4 & OS5.



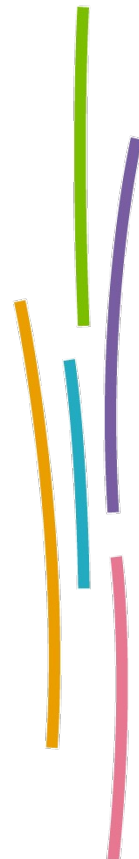
# PSE-OT/09/3 : Limiter les risques liés à l'existence d'interfaces entre les systèmes gérés par des opérateurs différents

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AT/09/3-01	<p>Thème :</p> <p>Animer un GT sur les informations que l'exploitant d'aérodrome doit communiquer sur l'état de la piste.</p>	PSE-OT/09/3	Nov 2008	Déc 2010	<p>Une procédure permettant la prise de décision relative à l'utilisation ou non de la piste a été diffusée en avril 2010 pour application à partir de sept. 2010.</p> <p>Le STAC a élaboré un guide « <i>Caractérisation de l'état d'une piste en conditions météorologiques dégradées</i> » en collaboration avec la DSAC, l'UAF, des exploitants d'aérodrome et la DSNA. Il a été publié sur le site du STAC en nov. 2010.</p> <p>Un benchmarking des pratiques de trois aéroports européens à fort trafic en matière d'élaboration et de transmission de l'information sur l'état d'une piste a montré l'existence une grande disparité dans les pratiques des aéroports et les politiques des autorités. <b>Action close.</b></p>
AT/09/3-02	<p>Relations sol/bord internes compagnie :</p> <p>Identifier, en partenariat avec les opérateurs, les décisions de sécurité qui peuvent être prises en amont, en identifiant dans un premier temps les tâches actuelles des CCO</p>	PSE-OT/09/3	Mai 2008	Juin 2010	<p>L'exigence d'un centre opérationnel de suivi des vols se limite actuellement aux opérations ETOPS. L'assistance fournie par les CCO suppose l'existence d'un outil de communication permanent (de type Satcom par exemple) entre les équipages et le quart opérations, qui n'est pas disponible dans toutes les compagnies. La DSAC est associée au projet FAR d'Air France, qui vise à rationaliser et rendre plus efficace le rôle des agents du CCO dans l'aide qu'ils peuvent apporter aux équipages en temps réel. Selon l'expérience d'AF avec FAR, la DSAC envisagera la possibilité d'inciter d'autres opérateurs à mettre en oeuvre des dispositifs similaires.</p>



# *PSE-OT/09/3 : Limiter les risques liés à l'existence d'interfaces entre les systèmes gérés par des opérateurs différents*

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AT/09/3-03	Interface NA/Aéroport Vérifier l'existence des protocoles NA/aéroports sur les aéroports certifiés	PSE-OT/09/3	Mai 2008	Intégré dans les tâches de surveillance	Action close.
AT/09/3-04	Vérifier la tenue effective des comités de sécurité sur les aéroports certifiés	PSE-OT/09/3	Mai 2008	Intégré dans les tâches de surveillance	Action close.



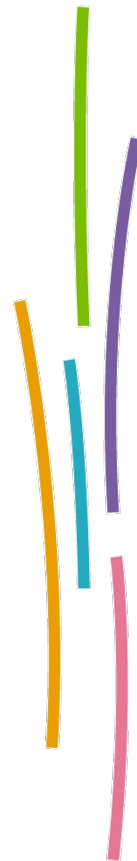
## *PSE-OT/09/4 : Rechercher l'efficience en matière de sécurité dans l'élaboration de la réglementation et l'orientation de la surveillance, dans les relations avec les opérateurs*

---

La réglementation est un des outils dont dispose l'État pour améliorer la sécurité. Les règlements et les procédures associées visent à mettre en place des exigences assurant une prévention des dangers connus. Toutefois, la connaissance précise de ces règlements par les acteurs, leur appropriation et leur application effective est supposée mais n'est pas toujours parfaite c'est pourquoi la décision de produire ou de modifier un règlement doit se faire à bon escient et en prenant en compte les autres pistes d'amélioration de la sécurité.

Pour la mise en place des évolutions réglementaires, conformément à l'OS10, et dans le cadre des limites imposées par les règlements internationaux la DGAC s'attache à :

1. Établir des approches nouvelles des risques liant réalités, perceptions et acceptabilité.
2. Dans la mesure du possible, évaluer l'impact sécurité d'une réglementation par des analyses risques-bénéfices et coûts-avantages de différents scénarios possibles.



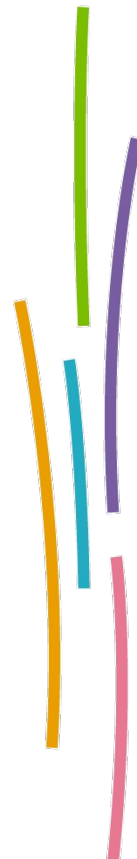


## *PSE-OT/09/4 : Rechercher l'efficience en matière de sécurité dans l'élaboration de la réglementation et l'orientation de la surveillance, dans les relations avec les opérateurs*

---

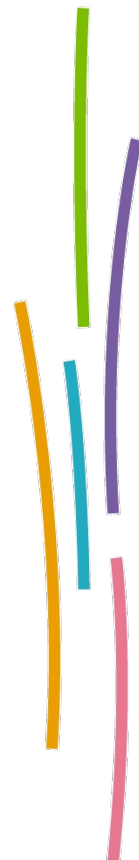
Parallèlement pour ses actions de surveillance, et conformément à l'OS7, la DGAC s'attache à :

3. Réaliser des actes de surveillance orientés sur des points sensibles en matière de sécurité, en ciblant les exigences réglementaires les plus pertinentes dans ce domaine.
4. Proposer des évolutions réglementaires lorsque celles-ci semblent nécessaires à la lumière des résultats des audits (OS8).
5. Orienter les actes de surveillance sur l'efficacité du SGS et notamment sur les actions de progrès des opérateurs, leur suivi et l'évaluation de leur efficacité, conformément aux exigences liées au SGS de l'opérateur (contribution à l'OS3).
6. Moduler les actes de surveillance en fonction de la maturité du SGS de l'opérateur.



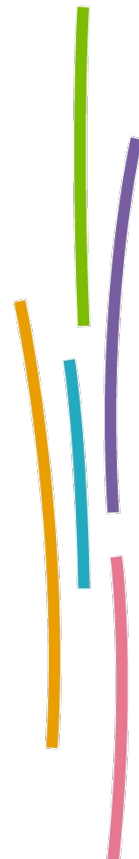
# PSE-OT/09/4

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AT/09/4-01	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer des procédures visant à s'assurer de la pertinence et de l'applicabilité en France des études d'impact de l'OACI et de l'AESA, et les commenter le cas échéant</li> <li>Développer des procédures visant à justifier la pertinence de tout nouveau projet réglementaire (création réglementaire française)</li> <li>Mettre en place une procédure qui permet de s'assurer que les études de sécurité sont réalisées avant publication des changements d'organisation de l'espace aérien</li> </ul>	PSE-OT/09/4-2	Déc 2008	Déc 2010	<p>Doit être pris en compte dans la mise à jour des procédures qualité R9-P9 (NPA) et R9-P3 (lettres aux États).</p> <p>Par ailleurs, la mission ciel unique a développé un projet de procédures sur l'élaboration de la réglementation, notamment en termes d'impact. Elle y rappelle également les principes généraux applicables aux processus de commentaires et d'adoption de propositions de l'OACI. Les projets de règlements proposés par l'AESA sont cependant accompagnés d'études d'impact insuffisantes.</p>
			Mai 2008	Déc 2009	<p>Pris en compte dans la procédure qualité R9-P2 (élaboration des textes). <b>Action close.</b></p> <p>Mission ciel unique : expliciter les processus existants, programme de travail réglementaire notamment.</p>
			Mai 2008	Nov 2009	<p>Le protocole qui a été signé prévoit la nécessité de notifier les changements "espace" à la DSAC, qui a la possibilité de les suivre ou de les vérifier a posteriori.</p> <p><b>Action close.</b></p>



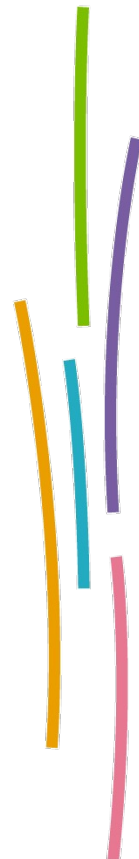
# PSE-OT/09/4

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AT/09/4-02	<p>Mettre en place les boucles ACS des processus métier</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégration dans la fiche de processus/note de service</li> <li>• Transmission des CR des revues de sécurité métier à MEAS</li> </ul>	<p>PSE-OT/09/4-3 PSE-OT/09/4-4 PSE-OT/09/4-5 PSE-OT/09/4-6</p>	Mai 2008	<p>Déc 2011  Déc 2011  Déc 2011  Déc 2009  Mars 2011</p>	<p>Domaine « navigation aérienne »: les événements aux interfaces sont traités par les DSAC/IR ; une analyse semestrielle est demandée aux DSAC/IR sur les aspects transverses « aéroports »/« navigation aérienne » (incursions sur piste, travaux,...). Un bilan sera fait fin 2011 sur les remontées des régions.</p> <p>Domaine « aéroports »: point 1 : fait; point 2: inscrit dans les lettres d'engagement de performances de chaque DSAC/IR. Des retours ont été reçus de plusieurs DSAC/IR. Une relance a été faite en mai 2011.</p> <p>Domaine « exploitants d'aéronefs »: une des deux fiches de processus concernant le domaine a été validée et auditée. L'autre fiche reste à valider mais deux procédures qui y sont inscrites ont été publiées: elles concernent le suivi des incidents dans le domaine de la navigabilité (suivi qui devra être assuré par l'OSAC).</p> <p>Domaine « personnel navigant »: action réalisée par intégration dans le MCT/PN Chap. 2.3 annexe 1 pour tous les pôles de DSAC/PN. Le processus fonctionne mais sera ajusté dans le cadre du processus qualité global. <b>Action close.</b></p> <p>La procédure de revue hebdomadaire des événements a été modifiée, l'action peut être close après 6 mois de mise en œuvre. <b>Action close.</b></p>



# PSE-OT/09/4

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AT/09/4-03	Établir pour chaque métier une liste des points les plus critiques pour définir les priorités dans le cadre de l'élaboration des plans et méthodes de surveillance	PSE-OT/09/4-3	Déc 2008	Parution des Plans de surveillance 2009	Action prise en compte dans les lettres d'engagement de performances 2010: identification des actions prioritaires de surveillance et de contrôle.  <b>Action close.</b>
AT/09/4-04	Enregistrer les propositions d'évolution réglementaire identifiées dans le cadre des activités des processus métier et des activités NA pour DTA/MCU	PSE-OT/09/4-4	Mai 2008	Déc 2009	En cours.  DSAC/ERS a pris en compte cette action dans la procédure R9-P1 (élaboration du programme réglementaire) sauf pour les activités « navigation aérienne » (pour lesquelles le besoin doit être confirmé).  DTA/MCU présente et discute son programme d'activités réglementaires deux fois par an avec DSAC/ANA et la DSNA. Les activités réglementaires de MCU sont par ailleurs explicitées par poste dans les fiches « cadre emploi ».



# *PSE-OT/09/5 : Renforcer l'expertise et la formation dans le domaine des facteurs humains*

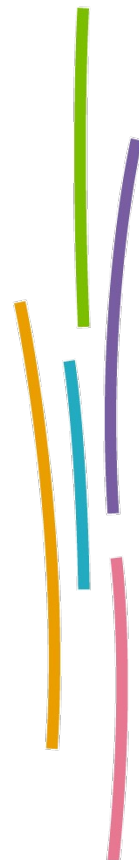
L'impact fort des facteurs humains sur le niveau de sécurité est reconnu par tous les acteurs du transport aérien. Les formations continues CRM pour les pilotes et TRM pour les contrôleurs sont des moyens notamment utilisés aujourd'hui pour réduire les risques associés. La poursuite des efforts pour une meilleure prise en compte des facteurs humains, non seulement au niveau des individus mais surtout des organisations, s'appuiera notamment sur les axes suivants :

1. Prendre en compte l'expérience acquise dans le cadre des formations CRM et TRM, pour viser à les optimiser en tant qu'outil de gestion du risque au sein du système de gestion de la sécurité.
2. Introduire des formations adaptées à l'encadrement, pour une sensibilisation aux dimensions facteurs humains et organisationnelles des décisions à caractère opérationnel.
3. Promouvoir la mise en place d'observations anonymes en situations opérationnelles normales (adaptation des méthodes LOSA pour les pilotes, NOSS pour les contrôleurs), en vue de mieux cerner les contraintes opérationnelles qui induisent des adaptations des procédures et des risques non maîtrisés.
4. Formaliser un réseau d'excellence dans le domaine facteurs humains permettant de faire connaître les meilleures pratiques, de susciter des contacts entre industriels, opérateurs et chercheurs, et favoriser les échanges avec d'autres industries à risques.



# PSE-OT/09/5

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AT/09/5-01	Évaluer le degré de diffusion effective du TRM dans les services de contrôle	PSE-OT/09/5-1	Mai 2008	Sept 2011	Le stage FH est devenu une condition nécessaire pour l'agrément du plan de compétence en unité et pour la prorogation triennale des mentions d'unité.  <b>Action close.</b>
AT/09/5-02	Organiser une journée annuelle Facteurs Humains	PSE-OT/09/5-1&4	2005	(journée 2009: 14.05.09)	La journée FH s'est déroulée à la date prévue.  <b>Action close.</b>
AT/09/5-03	Définir une stratégie de mise en œuvre des concepts LOSA et sur NOSS -> inclure ce point dans le guide SGS exploitants d'aéronefs -> prendre contact avec les OSV des compagnies afin d'identifier des exploitants volontaires pour mettre en œuvre la démarche -> prendre contact avec la DSNA afin d'identifier des centres volontaires pour mettre en œuvre la démarche	PSE-OT/09/5-3	2006 et 2007 (date des rapports)	Déc. 2011	En cours.  Domaine « exploitants aériens »/LOSA : une référence à l'étude LOSANGE est intégrée au Guide SGS. La démarche LOSA, maintenant connue des exploitants, suppose une compagnie d'une certaine taille. Air France s'est lancée dans la démarche LOSA en février 2011.  Domaine « navigation aérienne »/NOSS : la DSNA est volontaire pour mettre NOSS en pratique mais les modalités et la stratégie restent à définir. Le projet est à intégrer dans la démarche globale de gestion des risques.



# *PSE-OT/09/6 : Comprendre et agir sur les transgressions délibérées ou écarts routiniers des règlements ou procédures en vigueur*

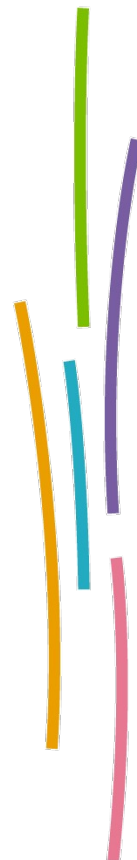
Tant par l'intermédiaire de l'analyse des incidents que par les témoignages des acteurs, certains types d'écarts routiniers ou de transgressions délibérées sont identifiables ; en général ceux-ci fragilisent une défense visant à garantir la sécurité ; afin de réduire les risques liés au non respect des règlements (OS10), les axes de travail suivants sont retenus :

1. Identifier formellement les principaux écarts routiniers ou les transgressions délibérées ayant un impact significatif sur la sécurité.
2. Évaluer l'impact sur la sécurité des écarts et transgressions recensées.
3. Pour les thèmes les plus critiques, lancer des campagnes d'information dans un premier temps.
4. Établir, dans le cas des transgressions délibérées, un système compris et homogène de sanctions effectivement appliquées, en accord avec la « culture juste ».



## PSE-OT/09/6

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AT/09/6-01	Créer un GT pour identifier formellement les principales transgressions délibérées ou écarts routiniers des équipages ayant un impact significatif sur la sécurité	PSE-OT/09/6-1	Mai 2008	Mars 2009	Le GT a rendu ses conclusions fin mai 2009. Les actions concrètes mises en place sur la base du document de synthèse produit sont examinées dans le cadre des instances de pilotage du PSE (voir AT/09/6-02).  <b>Action close.</b>
AT/09/6-02	Rechercher les actions possibles suite à	PSE-OT/09/6-2&3&4	Mai 2008	Sept 2010	Des pistes d'action ont été proposées : CRM et points ciblés au cours des audits. sujet mis en sommeil pour le moment compte tenu du manque de ressources disponibles pour animer la réflexion.
AT/09/6-03	En fonction des résultats obtenus, étendre cette réflexion à la navigation aérienne et aux autres domaines	PSE-OT/09/6-1	Mai 2008	Lancement fin 2011	Travail de long terme. Un point sera fait fin 2011 dans les instances de pilotage du PSE





# PSE-OT/09/7 : Contribuer à l'élaboration d'un plan stratégique d'amélioration de la sécurité à l'échelon européen

Les actions à mettre en œuvre pour progresser sur les thèmes précédents ont, en général, une dimension européenne ; il convient donc de contribuer à la mise en place progressive d'un plan d'actions stratégique d'amélioration de la sécurité au niveau européen, qui aligne dans la mesure du possible les actions de l'OACI et les thèmes du plan d'actions national. Parmi les actions correspondantes :

1. Diffuser ce plan stratégique aux instances européennes pertinentes et leur suggérer la mise en place d'un plan européen.
2. Demander aux acteurs (DGAC et représentants des opérateurs) intervenant dans ces instances de promouvoir la mise en place d'un plan européen.

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AT/09/7-01	Participation de la DGAC à la mise en place du PSE AESA/UE	PSE-OT/09/7-1	Avril 2008	Dépendant des échéances européennes	Les travaux de mise en place du programme de sécurité européen (EASP) sont en cours. MEAS participe aux groupes et comités EASAC, groupes de travail « indicateurs » et « EASP Manual ». <b>Action close.</b>

# Objectifs de réduction des risques ciblés

---

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir



Direction Générale de l'Aviation Civile  
Ministère de l'Écologie, du Développement durable,  
des Transports et du Logement



# PSE-OC/09/1 : Réduire le taux d'approches non stabilisées et limiter la gravité des conséquences potentielles de cet événement

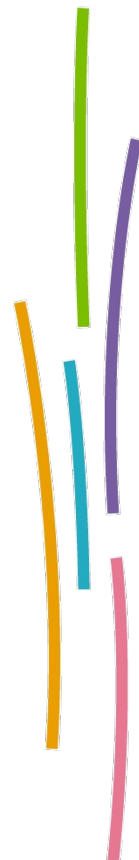
La DGAC a identifié les approches non stabilisées comme étant génératrices d'une proportion importante d'accidents, soit des collisions avec le sol soit des sorties de piste. La DGAC a établi en 2006 un plan d'actions dans ce domaine. Afin de poursuivre les actions visant à limiter les approches non stabilisées, les axes suivants sont retenus :

- Associer plus étroitement les opérateurs français à la mesure des événements indésirables les plus critiques, et établir des objectifs chiffrés de réduction de ces événements.
- Proposer l'extension du plan d'actions aux opérateurs étrangers en France.
- Proposer la prise en compte de cette activité au niveau européen.
- Évaluer l'efficacité de la mise en œuvre effective du plan d'actions établi fin 2006.

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/1-01	Valider l'évolution du plan d'actions ANS après consultation des opérateurs concernés	PSE-OC/09/1	Déc 2008	Déc 2009	Plan d'actions présenté lors de la réunion des OSV le 23/10/2009. Pas de commentaire reçu sur le projet. Le plan est intégré dans le présent document de suivi (actions AC/9/1-03 à AC/9/1-13). <b>Action close.</b>
AC/09/1-02	Définir des indicateurs ANS après consultation des opérateurs concernés	PSE-OC/09/1	Déc 2008	Mars 2011	La progression sur le sujet est difficile Une alternative serait de soutenir l'initiative FDM de l'AESA.

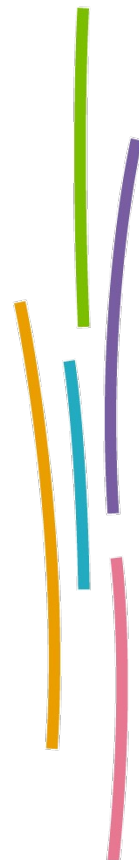
# PSE-OC/09/1

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/1-03	Lancer une réflexion sur les moyens de réponses lorsque le contrôle détecte des écarts de trajectoire ou lorsqu'il a un doute	PSE-OC/09/1	Déc 2008	Mars 2013	Un sensibilisation et une formation ont été entreprises à l'intention des contrôleurs. Pour les terrains munis de MSAW : une phraséologie a été mise en place (RCA3). <b>Action close.</b> Pour les terrains non munis de MSAW, les fiches FSE (procédures) aborderont ce point.
AC/09/1-04	Évolution des examens théoriques personnels navigants et services du contrôle : S'assurer que les risques associés à l'EI « ANS » et les EU associés sont connus	PSE-OC/09/1	Déc 2008		La DSAC n'est plus maître d'œuvre des questions d'examens théoriques depuis 1999. L'AESA a repris cette activité depuis 2008. L'action sur les questions « ANS » doit s'envisager dans ce cadre européen. <b>Action close.</b>
AC/09/1-05	Examens pratiques personnels navigants et services du contrôle : Faire un rappel aux examinateurs pour qu'ils s'assurent, lors des examens qu'ils font passer, que les risques associés à l'EI « ANS » et les EU associés sont connus et compris	PSE-OC/09/1	Déc 2008		Ce point est vérifié lors des contrôles en vol. L'obligation de définir un plancher de stabilisation et une annonce de stabilisation confirmée est vérifiée au cours des contrôles ECP. Ceci a été spécifié dans les méthodes de surveillance de la DSAC et notamment dans le guide des pratiques recommandées depuis 2010 <b>Action close.</b>
AC/09/1-06	Mettre en place la SPRM (Single Pilote Ressource Management)	PSE-OC/09/1	Déc 2008	Mi-2012	Sera mis en oeuvre dans le cadre des SGS des organismes concernés (voir réglementation européenne applicable à partir de mi-2012). <b>Action close.</b>



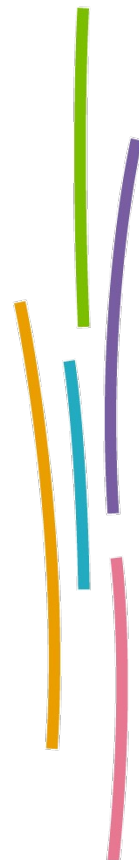
# PSE-OC/09/1

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/1-07	Mettre en place un système permettant un accès facile et pratique de l'ensemble des informations météo au contrôleur et aux opérations des exploitants	PSE-OC/09/1	Déc 2008		<p>Domaine « exploitants d'aéronefs » : une réévaluation du besoin sera faite compte tenu des moyens modernes de communication existants</p> <p>Domaine « navigation aérienne » : le protocole DIFNA rend compte des modalités d'affichage des paramètres MTO. Par ailleurs, les problématiques de détection de cisaillement de vent et de visualisation des cellules orageuses sont spécifiquement suivies. <b>Action close.</b></p>
AC/09/1-08	Éviter, du point de vue ATM, des clairances « altitude » pendant la remise de gaz, qui de surcroît ne correspondent pas à l'API	PSE-OC/09/1	Déc 2008		<p>La DSNA a été sensibilisée à travers le plan ANS ; aucun problème systémique n'a été identifié. De plus, des modifications d'API pour correspondre à la réalité opérationnelle sont prévues (CDG). Les aspects formation des contrôleurs sur les aspects bord et sensibilisation des concepteurs de procédure sont à étudier</p>
AC/09/1-09	Étudier l'établissement, dans la mesure du possible, de paliers de procédures correspondant à une hauteur proche de 3000 pieds AAL	PSE-OC/09/1	Déc 2008	Déc. 2012	La DSNA a réalisé un recensement. Les actions devront être précisées au cas par cas et un planning de modification approuvé.
AC/09/1-10	Renforcer la connaissance des contrôleurs des plages de vitesses compatibles avec les performances de l'avion, en fonction des segments et de la procédure d'approche	PSE-OC/09/1	Déc 2008		<p>Ces éléments sont traités dans le cadre de la formation des contrôleurs.</p> <p><b>Action close.</b></p>



# PSE-OC/09/1

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/ identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/1-11	Poursuite de l'extension du MSAW au niveau national	PSE-OC/09/1	Déc 2008		Plan de déploiement en cours. <b>Action close.</b>
AC/09/1-12	Inciter les compagnies aériennes à réfléchir à l'adoption de Pilot Monitoring au lieu de PNF	PSE-OC/09/1	Déc 2008		Action en cours chez Air France : le terme PNF devrait être progressivement remplacé par Pilot Monitoring. De même, dans ses échanges avec les autres exploitants, la DSAC suggérera d'éviter le vocable "PN pilote non en fonction".
AC/09/1-13	Inciter les compagnies aériennes à réaliser des approches à vue lors de l'Adaptation En Ligne (AEL)	PSE-OC/09/1	Déc 2008		Cette problématique s'inscrit dans le cadre plus général de la perte des compétences manoeuvrières des équipages liée à l'utilisation des automatismes, qui devrait être traitée par une approche plus globale sur les programmes de formation et de maintien des compétences tels que l'ATQP.  Quant aux approches à vue, la DSAC recommande l'utilisation de schémas synoptiques pour les décrire ce qui permet de mieux séquencer les actions équipage et répond aux objectifs de cette recommandation d'avoir un schéma d'approche à vue structuré. <b>Action close.</b>



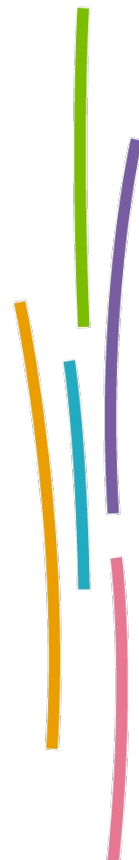
## *PSE-OC/09/2 : Réduire le taux d'incursions sur piste et limiter la gravité des conséquences potentielles de cet événement*

Tout comme Eurocontrol, la DGAC a identifié les incursions sur piste comme un risque majeur sur les aéroports ; les travaux effectués en 2007 ont conduit à la tenue d'un symposium sur le sujet. Pour renforcer les actions de prévention des incursions de piste, les axes suivants sont retenus :

- Définir des indicateurs pertinents et des objectifs de réduction des incursions sur piste.
- Formaliser un plan d'actions de réduction des risques liés aux incursions sur piste en cohérence avec EAPPRI et les actions déjà entreprises par la DGAC sur ce thème.

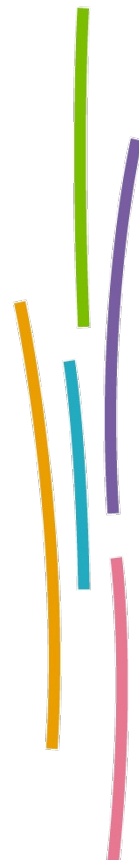
N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/2-01	Définir un plan d'actions IP	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Avril 2010	Le plan a été validé en mars 2010. Les actions sont intégrées au présent document. <b>Action close.</b>
AC/09/2-02	Définir des indicateurs IP après consultation des opérateurs concernés	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Sept 2009	La DSNA dispose d'indicateurs IP. <b>Action close.</b>

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
IP 1.1	Mettre en œuvre des comités sur les terrains sur lesquels l'autorité localement compétente le juge pertinent et répondant aux critères suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence d'équipe locale de sécurité de piste (LRST – Cf. recommandation 4.1.1 du plan EAPPRI),</li> <li>• Terrain accueillant du transport public régulier,</li> <li>• Risques particuliers d'incursion sur piste identifiés,</li> <li>• Terrains mixtes civil/militaire.</li> </ul>	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Juin 2012	Pour les aérodromes certifiés, les instances ont été mises en place dans ce cadre.  Pour les autres terrains, une liste de priorité doit être élaborée.
IP 1.2	Créer, en associant les opérateurs, un guide explicitant le rôle et proposant une organisation des LRSTs et des comités définis dans l'action 1.1 du présent plan	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Déc 2010	Le bilan montre que de nombreux LRST et comités SGS fonctionnent. Leur fonctionnement est vérifié lors des audits. Le besoin n'est pas confirmé. <b>Action close.</b>
IP 1.3	Examiner les recommandations de la version 2 du plan d'actions EAPPRI pour proposer une révision de ce plan d'actions	PSE-OC/09/2	Déc 2008	3 mois après sortie d'EAPPRI (V2)	EAPPRI (V2) a été finalisé en mars 2011. La DSAC a examiné cette nouvelle version et amendée le présent plan en conséquence (voir actions 1.4, 2.4, 3.2, 4.6 et 4.7). <b>Action close.</b>
IP 1.4	Intégrer dans les procédures de l'autorité de surveillance la nécessité d'orienter autant que possible cette surveillance vers la sécurité des pistes, notamment la réduction du risque d'incursions sur pistes	PSE-OC/09/2	Mars 2011	Déc 2011	Dans le cadre de la mise en place du « risk based oversight » des actions de surveillance seront réalisées (lettre, thèmes d'audits), en particulier lorsqu'une recrudescence d'incursions sur piste sera observée sur une plate-forme.
IP 2.1	Définir un guide de bonnes pratiques en matière de désignation des voies de circulation	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Juin 2011	A lancer. A coordonner avec les travaux du groupe AESA/ADR 003 et OACI.
IP 2.2	Lancer une étude sur l'opportunité de mettre en œuvre des « zones tampons » permettant aux aéronefs de se dépasser avant le point d'arrêt	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Juin 2011	Problématique ne pouvant être traitée que localement, au cas par cas, selon la configuration de la plate-forme concernée. <b>Action close.</b>

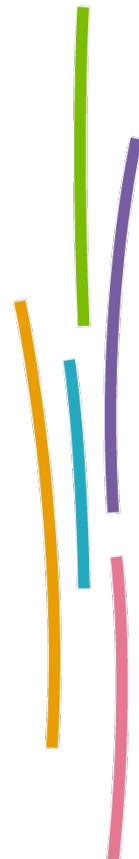




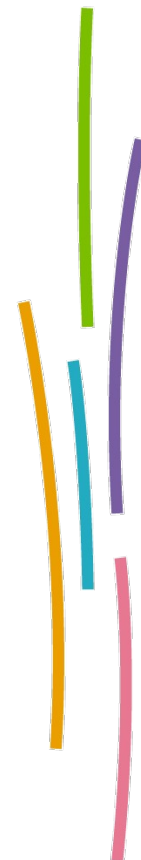
N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
IP 2.3	Proposer à l'AESA d'intégrer dans l'un des documents dont elle a la charge, lors de la création d'un nouveau taxiway d'alignement et/ou de traversée de piste, la nécessité de déterminer les points d'arrêt de manière à permettre à ce que les pilotes et les conducteurs de véhicule puissent voir, lorsque les conditions météorologiques le permettent, les aéronefs alignés ou en approche finale sur la piste concernée.	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Juin 2011	Proposer dans un premier temps à l'ADWG du panel aérodrome de l'OACI, puis en parallèle dans le GT ADR 003 de l'AESA.
IP 2.4	Mentionner dans la politique globale traitant de la définition d'une nouvelle plateforme aéroportuaire ou de travaux importants sur une plateforme existante le fait de tenir compte de l'objectif de réduire autant que possible le risque d'incursions sur piste, en se basant notamment sur l'expérience acquise.	PSE-OC/09/2	Mars 2011	Sept 2011	Ce point devrait également être mentionné dans le contrat de service DSAC/DTA.
IP 3.1	S'assurer que la problématique des incursions sur piste est prise en compte dans les programmes sol et simulateur des Entraînements et Contrôles Périodiques des pilotes	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Déc 2010	Ce point est surveillé lors des contrôles en vol, et donne lieu à des remarques aux équipages et aux compagnies, que celles-ci devront prendre en compte dans le cadre de leur SGS. <b>Action close.</b>
IP 3.2	Intégrer dans le guide sur les manuels d'aérodromes la nécessité de s'assurer que les conducteurs de véhicules sont informés sur les risques du jour avant le début de leur vacation (briefing).  <i>Ce briefing est l'occasion de sensibiliser le conducteur sur la météo, les travaux en cours et toute information complémentaire pouvant interférer avec la mission à réaliser.</i>	PSE-OC/09/2	Mars 2011	Déc 2011	Ce point est déjà mentionné dans le guide destiné à la circulation sur les aérodromes, en cours de revue par l'UAF.



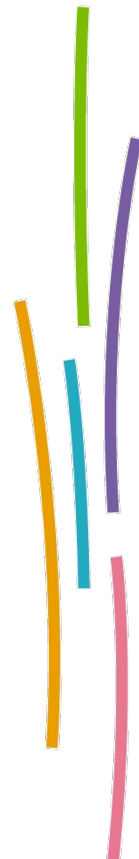
N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
IP 4.1	Définir des procédures de secours sur toutes les plates-formes utilisant des barres d'arrêt, pour gérer notamment les situations où: <ul style="list-style-type: none"> <li>• les barres d'arrêt ou les commandes de ces barres d'arrêt sont hors service, ou</li> <li>• un avion se retrouve face à une barre d'arrêt permanente (ie non-commandable)</li> </ul>	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Déc 2011	La DSNA a mis en place une consigne et doit définir une phraséologie dans le cadre des fiches FSE (procédures d'exploitation).
IP 4.2	Disséminer les meilleures pratiques relatives aux méthodes et techniques opérationnelles utilisées pour indiquer aux contrôleurs qu'une piste est temporairement occupée	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Déc 2011	La DSNA a procédé à la dissémination locale des meilleures pratiques.  Un bilan est à dresser
IP 4.3	Préciser le nom du point d'arrêt ou du taxiway associé lors d'une clairance d'alignement ou de traversée de piste, y compris au seuil de piste	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Déc 2011	Action en cours de réalisation par la DSNA dans le cadre de EAPPRI.
IP 4.4	Pour l'alignement et/ou la traversée de piste, utiliser préférentiellement des points d'arrêts permettant à l'équipage de conduite de voir, lorsque les conditions météorologiques le permettent, les aéronefs alignés ou en approche finale sur la piste concernée	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Fin 2010	Le recensement des terrains pour lesquels des actions sont nécessaires a été fait par la DSNA.
IP 4.5	Sur les aérodromes équipés de moyens de détection et de déclenchement d'alarme des incursions sur piste, s'assurer qu'il existe des procédures d'utilisation de ces moyens, précisant notamment les actions à entreprendre en cas de déclenchement d'alarme	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Fin 2011	Ce point est vérifié dans le cadre des audits sur les terrains concernés : les procédures sont a priori mises en place sur les terrains équipés (CDG).  <b>Action close.</b>



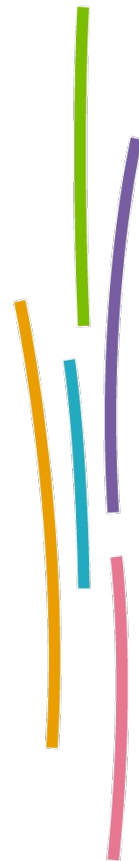
N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
IP 4.6	Réduire le risque de confusion d'indicatifs en donnant un indicatif d'appel complet aux véhicules circulant sur l'aire de manœuvre.	PSE-OC/09/2	Mars 2011	Fin 2011	
IP 4.7	Intégrer dans les procédures des prestataires de services de la navigation aérienne la nécessité de communiquer aux pilotes en temps réel, dans la mesure du possible, les informations significatives liées aux opérations sur ou à proximité des pistes. <i>Les informations significatives à transmettre ainsi viennent en complément des informations diffusées par l'information aéronautique.</i> <i>Les informations relatives à des travaux en cours, en particulier lorsque ces travaux amènent une réduction de la longueur de piste disponible pour le décollage et/ou l'atterrissage, et relatives à la contamination des pistes sont à communiquer de cette manière.</i>	PSE-OC/09/2	Mars 2011	Fin 2011	



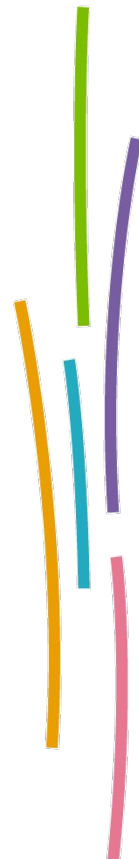
N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
IP 5.1	<p>S'assurer notamment, lors de l'étude des <u>manuels d'exploitation</u> et lors des audits de surveillance, que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les check-lists sont définies de manière à réduire le plus possible le temps d'occupation de la piste après réception de la clairance d'alignement,</li> <li>• les procédures suivies par l'équipage durant le roulage sont limitées aux seuls items ne pouvant être réalisés que pendant cette phase,</li> <li>• les procédures de roulage précisent notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>- la répartition des tâches entre les membres d'équipage,</li> <li>- les modalités de suivi de la navigation au sol et de limitation du temps passé « tête basse »,</li> <li>- les moyens utilisés dans le cockpit pour indiquer clairement avoir reçu la clairance d'alignement, de décollage, de traversée de piste ou d'atterrissage.</li> </ul> </li> <li>• les procédures de roulage précisent que l'exploitation de la clairance de départ est effectuée si possible aéronef arrêté, frein de parc appliqué</li> </ul>	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Déc 2010	<p>Les méthodes de surveillance ont été amendées pour inclure ces points. Les opérateurs utilisent souvent les checklists établies par les constructeurs.</p> <p>Les inspecteurs de surveillance se rapprochent comme nécessaire d'experts PN en cas de doute sur les procédures sol vis à vis du risque d'incursions sur piste.</p> <p style="text-align: center;"><b>Action close.</b></p>



N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
IP 5.2	<p>S'assurer notamment, à l'occasion des <u>contrôles</u>, que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les check-lists sont définies de manière à réduire le plus possible le temps d'occupation de la piste après réception de la clairance d'alignement,</li> <li>• les procédures suivies par l'équipage durant le roulage sont limitées aux seuls items ne pouvant être réalisés que pendant cette phase,</li> <li>• les procédures de roulage précisent notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>- la répartition des tâches entre les membres d'équipage,</li> <li>- les modalités de suivi de la navigation au sol et de limitation du temps passé « tête basse »,</li> <li>- les moyens utilisés dans le cockpit pour indiquer clairement avoir reçu la clairance d'alignement, de décollage, de traversée de piste ou d'atterrissage.</li> </ul> </li> <li>• les procédures de roulage précisent que l'exploitation de la clairance de départ est effectuée si possible aéronef arrêté, frein de parc appliqué</li> </ul>	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Déc 2010	<p>Les contrôles en vol examinent ces points et des remarques sont faites autant que de besoin.</p> <p style="text-align: center;"><b>Action close.</b></p>
IP 6.1	Inciter les exploitants aéroportuaires, sur les terrains sur lesquels l'autorité localement compétente le juge pertinent, à adapter et utiliser la « fiche incursions sur piste pour les conducteurs de véhicules » en fonction des spécificités locales	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Déc 2011	<p>Intégré dans le guide relatif à la formation à la circulation des véhicules sur les aires de mouvements (guide transmis pour consultation de l'UAF).</p> <p style="text-align: center;"><b>Action close.</b></p>
IP 6.2	Inciter les compagnies aériennes à adapter et utiliser la « fiche incursions sur piste pour les pilotes » en fonction de leurs besoins	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Déc 2011	La fiche sera distribuée par les inspecteurs lors des audits des compagnies.



N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
IP 7.1	Définir un plan de déploiement de systèmes aéroportuaires de détection des mouvements au sol permettant de prévenir les incursions sur piste	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Fin 2010	Le plan de déploiement a été défini. <b>Action close.</b>
IP 7.2	Faire un catalogue des solutions techniques (sol ou bord) existantes et nouvelles non encore déployées en France permettant de lutter contre les incursions sur piste en vue de la promotion de ces solutions techniques.	PSE-OC/09/2	Déc 2008	Avril 2011	Le recensement des solutions a été réalisé. Les informations et les liens utiles seront pointés pour illustrer et alimenter des rubriques des bulletins sécurité DSAC. <b>Action close.</b>



# PSE-OC/09/3 : Réduire les risques d'accidents liés à des erreurs de masse/centrage de l'avion

De nombreux incidents parfois graves survenus ces dernières années en France et des accidents survenus à l'étranger montrent que les risques associés à des erreurs de masse et de centrage sont significatifs. Les axes de travail suivants sont retenus :

- Définir des outils de mesures pertinents et établir des objectifs de réduction des risques.
- Déterminer des axes de réduction des risques et préparer en liaison étroite avec les opérateurs des mesures préventives.
- Proposer la prise en compte par l'AESA de ces risques dans le cadre de la conception des avions.

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/3-01	Réduire les risques d'accidents liés à des erreurs de masse/centrage de l'avion: Définir un plan d'action de réduction des risques	PSE-OC/09/3	Déc 2008	Déc 2011	L'étude DGAC/BEA sur ce thème a donné lieu à deux recommandations.

# PSE-OC/09/3

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/ identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/3-01	Réduire les risques d'accidents liés à des erreurs de masse/centrage de l'avion: Définir un plan d'action de réduction des risques	PSE-OC/09/3	Déc 2008	Décembre 2010	<p><b>1ère reco</b> : La DGAC s'assure que les exploitants français :</p> <p>1) sensibilisent leurs pilotes et le personnel au sol concerné sur les processus d'erreurs spécifiques au départ du vol, la dégradation des performances et les risques liés à l'utilisation de paramètres erronés pour le décollage,</p> <p>2) ont bien mis en place des procédures robustes d'élaboration et de validation par l'équipage de conduit des paramètres utilisés pour le décollage.</p> <p><b>2ème reco</b> : La DGAC se rapproche de l'AESA et de la FAA pour faire évoluer les normes de certification afin que les calculateurs de paramètres prévoient des systèmes de refus ou d'alerte de l'équipage en cas d'insertion de données incohérentes, manifestement erronées ou trop éloignées des valeurs usuelles.</p> <p>Sur la première recommandation, la DSAC fera un bilan des vérifications réalisées.</p> <p>La DSAC est particulièrement attachée au principe de la vérification croisée lors des changements de modes des automatismes.</p> <p>Dans ce contexte, les méthodes de surveillance ont été modifiées pour insister sur la nécessité de décrire les répartitions des tâches de manière détaillée item par item. Il n'est pas par contre jugé souhaitable de mettre l'emphase sur l'insertion de certains paramètres plutôt que d'autres car si l'insertion des données de chargement peut apparaître critique, celle d'autres données telles que SID, clearances etc...l'est également.</p>





# PSE-OC/09/4 : Améliorer l'assistance aux équipages dans leurs décisions liées aux phénomènes météo dangereux

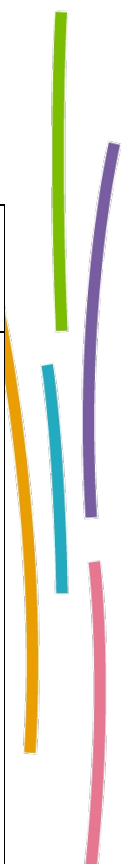
L'examen d'accidents et incidents graves survenus ces dernières années montre que certaines informations pouvant conduire à des prises de décision importantes sur le plan de la sécurité n'étaient pas toujours à la disposition des équipages au moment opportun. Pour réduire les risques associés à ces phénomènes météorologiques dangereux (hors givrage, faisant l'objet d'un objectif ciblé spécifique), les axes de travail suivants sont retenus :

- Identifier et hiérarchiser les différents risques liés aux phénomènes météorologiques dangereux.
- Identifier les modes communs de défaillance.
- Pour les composantes retenues, définir des outils de mesure pertinents du niveau de risque, établir des objectifs de réduction de ce risque et formaliser les plans d'actions. Certaines de ces actions devraient être centrées sur les modalités de prise de décision d'interruption d'approche y compris le thème de l'information pertinente pour la décision d'interruption d'approche.

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/4-01	Améliorer l'assistance aux équipage dans leurs décisions liées aux phénomènes météo dangereux: Organiser un symposium sur le thème correspondant	PSE-OC/09/4	Nov 2008	Nov 2010	Le symposium s'est tenu le 25/11/2010. <b>Action close.</b>

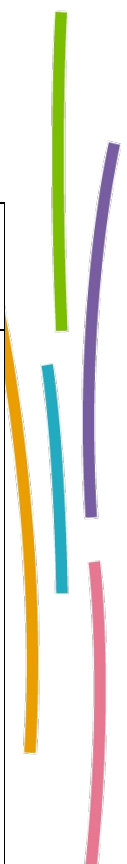
# PSE-OC/09/4 : Améliorer l'assistance aux équipages dans leurs décisions liées aux phénomènes météo dangereux

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/4-1	<p>• Valorisation du guide des bonnes pratiques à destination des équipages ou des exploitants d'aéronefs</p> <p>La DSAC valorisera les travaux réalisés dans le cadre du groupe de travail « Prendre une décision juste » et les conclusions synthétisées dans le guide des bonnes pratiques. Cette valorisation auprès des équipages passera notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- par une diffusion de la pochette du symposium auprès de toutes les compagnies. Cette distribution sera assurée par les inspecteurs des opérations aériennes en charge de la surveillance,</li> <li>- par une présentation du guide lors de la réunion des OSV des grandes compagnies françaises,</li> <li>- par une présentation du guide lors des conférences TRE réalisées par PEPN (à confirmer),</li> <li>- par une reprise partielle des conclusions du guide dans les guides GPR réalisés par PEPN, notamment celui consacré aux ECP.</li> </ul>	PSE-OC/09/4	Juin 2011		
AC/09/4-2	<p>• Note technique du STAC et circulaire « suspension des opérations »</p> <p>La DSAC organisera un retour d'expérience de l'application de la note d'information technique relative à la caractérisation de l'état de surfaces des pistes en conditions météorologiques dégradées et de la procédure de suspension des opérations aériennes sur une piste en conditions météorologiques dégradées auprès des exploitants d'aérodromes et des prestataires de services de la navigation aérienne après la fin de la période hivernale de 2011 afin d'améliorer si nécessaire ces documents.</p>	PSE-OC/09/4	Juin 2011		



# PSE-OC/09/4 : Améliorer l'assistance aux équipages dans leurs décisions liées aux phénomènes météo dangereux

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/4-3	<p>• ATIS : rafraîchissement et D-ATIS</p> <p>Lors de ce symposium, il est apparu que le rafraîchissement des informations ATIS constituait un point de progrès essentiel à réaliser, surtout dans les situations où les conditions sont dégradées et évoluent rapidement.</p> <p>Parallèlement, la généralisation du système D-ATIS constitue une demande forte de la part des équipages. Ce système permet la transmission automatique des paramètres météorologiques et permettrait une mise à jour plus efficace des informations ATIS. Des terrains prioritaires (Montpellier, Nice) ont été identifiés et font l'objet d'une demande d'équipement urgente de la part des exploitants d'aéronefs.</p> <p>La DSAC portera une attention particulière sur les actions menées par la DSNA quant au déploiement du D-ATIS sur les grandes plateformes et sur les actions entreprises concernant le rafraîchissement des informations ATIS.</p>	PSE-OC/09/4	Juin 2011		Déploiement D-ATIS : le calendrier de déploiement doit être affiché.
AC/09/4-4	<p>• ASPOC/SIGNORA</p> <p>L'outil ASPOC permet la visualisation des cellules orageuses en 2 dimensions. Déployé dans les centres d'approches, il est mis à disposition des chefs de quart chargés d'informer les contrôleurs. Dans les centres en route, il est en court de déploiement sur la chaîne CIGALE dans sa version SIGNORA (Signalisation d'orage). La DSAC analysera avec intérêt le retour d'expérience réalisé par la DSNA sur l'utilisation de ce produit de la part des contrôleurs aériens tant au niveau des centres d'approche qu'au niveau des centres en route.</p>	PSE-OC/09/4	Juin 2011		Le calendrier de déploiement de ASPOC/SIGNORA doit être affiché



# PSE-OC/09/4 : Améliorer l'assistance aux équipages dans leurs décisions liées aux phénomènes météo dangereux

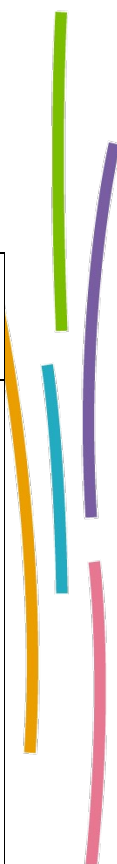
N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/4-5	<p>• Expérimentation LIDAR/RADAR à Nice et mise en œuvre opérationnelle du système</p> <p>Météo-France a réalisé en 2009 une expérimentation sur l'aéroport de Nice pour détecter les cisaillements de vent grâce à un LIDAR. Les résultats encourageants ont été présentés en juin 2010. Une nouvelle expérimentation est programmée en 2011 sur la même plate forme pour optimiser et évaluer l'utilisation conjointe d'un Lidar Doppler et d'un radar bande X. Les résultats attendus pour 2012 permettront de déterminer le meilleur système d'observation des cisaillements d'un point de vue technique et économique. La DSAC suivra cette nouvelle expérimentation et les conclusions qui en découlent pour l'utilisation en opérationnel de tels systèmes sur plusieurs terrains français.</p>	PSE-OC/09/4	Juin 2011		<p>Insertion de ce point dans l'arrêté de fourniture des services MTO à étudier.</p> <p>Calendrier de déploiement à préciser.</p>

# PSE-OC/09/4 : Améliorer l'assistance aux équipages dans leurs décisions liées aux phénomènes météo dangereux

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/4-6	<p>• AIREP : émission, transmission et utilisation par tous les acteurs du système</p> <p>La retransmission des observations des pilotes en particulier des informations météorologiques est un vecteur d'information essentiel, en particulier face à des situations évoluant très rapidement. Cette retransmission doit se faire à destination des pilotes pour une exploitation immédiate mais aussi à destination des autres acteurs, notamment Météo-France afin qu'elles puissent être a posteriori exploitées pour affiner les modèles de prévision ou les observations. La DSAC établira un groupe de travail qui portera une attention particulière :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- d'une part sur la connaissance par les différents acteurs du fonctionnement des AIREP (codification des messages, procédures de transmission et de retransmission) et les moyens de formation associés,</li><li>- et d'autre part, sur les procédures actuellement en vigueur de retransmission des AIREP jusqu'au bout de la boucle et les améliorations à apporter à leur fonctionnement.</li></ul> <p>Des exemples européens, notamment suisses à Zurich, pourront alimenter les réflexions de la DSAC.</p>	PSE-OC/09/4	Juin 2011		

# PSE-OC/09/4 : Améliorer l'assistance aux équipages dans leurs décisions liées aux phénomènes météo dangereux

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/ identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/4-7	<p>• Valorisation du guide des bonnes pratiques à destination des équipages ou des exploitants d'aéronefs</p> <p>La DSAC valorisera les travaux réalisés dans le cadre du groupe de travail « Prendre une décision juste » et les conclusions synthétisées dans le guide des bonnes pratiques. Cette valorisation auprès des équipages passera notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- par une diffusion de la pochette du symposium auprès de toutes les compagnies. Cette distribution sera assurée par les inspecteurs des opérations aériennes en charge de la surveillance,</li> <li>- par une présentation du guide lors de la réunion des OSV des grandes compagnies françaises,</li> <li>- par une présentation du guide lors des conférences TRE réalisées par PEPN (à confirmer),</li> <li>- par une reprise partielle des conclusions du guide dans les guides GPR réalisés par PEPN, notamment celui consacré aux ECP.</li> </ul>	PSE-OC/09/4	Juin 2011		La traduction des documents du symposium en anglais doit être réalisé au préalable.



## PSE-OC/09/5 : Limiter les risques liés au givrage

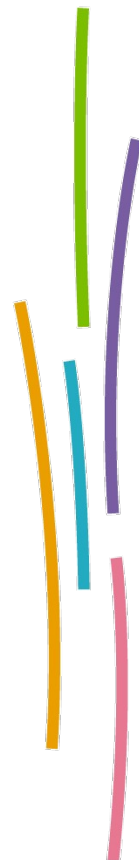
Des accidents et incidents récurrents liés au givrage, et les conclusions d'un symposium tenu en 2008, montrent que la conscience du risque lié au givrage et aux opérations de dégivrage peut être améliorée pour l'ensemble des entités impliquées ; il convient de :

- Définir les outils de mesure pertinents sur les risques liés aux opérations d'antigivrage/dégivrage au sol et sur les givrages en cours de vol.
- Améliorer la conscience du risque parmi l'ensemble des personnels concernés.
- Le cas échéant, formaliser un plan d'actions.

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/5-01	Valider le plan d'actions givrage après consultation des opérateurs concernés	PSE-OC/09/5	Oct 2008	Juin 2009	Plan validé par le COPIL du 6 avril 2009. Voir ci-dessous les actions intégrées à la liste des actions détaillées. Discussion à poursuivre sur le point de la diffusion par les exploitants des informations sur l'activité de dégivrage et antigivrage réalisée sur les différents aéroports. <b>Action close.</b>
AC/09/5-01	Définir des indicateurs givrage après consultation des opérateurs concernés	PSE-OC/09/5	Oct 2008	Déc 2009	Traité par le rapport sur la sécurité aérienne. <b>Action close.</b>

# PSE-OC/09/5 : Limiter les risques liés au givrage

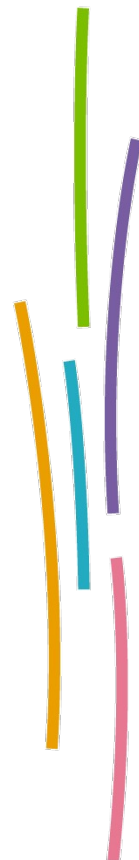
N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/5-02	Poursuivre l'amélioration de la lisibilité des cartes TEMSI	PSE-OC/09/5	Avril 2009	Juin 2009	Réalisé.  TEMSI EUROCC : domaine agrandi, représentation du givrage perfectionnée ( symbole du brouillard givrant, précision de la base et du sommet accolé au symbole givrage), carte en opérationnel le 17/11/2008  - TEMSI couleur mise à dispo sur Aeroweb. TEMSI EUROCC couleur mis à dispo depuis le 03/03/2009 sur Aeroweb et TEMSI FRANCE couleur mis à dispo depuis le 03/06/2009 sur Aeroweb. Accessibles par le web, toute personne disposant d un accès peut voir ces cartes en couleur. <b>Action close.</b>
AC/09/5-03	Définir le circuit que l'information suivra et les acteurs concernés ainsi que, le cas échéant, la mise en place des outils nécessaires  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre à jour la partie GEN 3-5 de l'AIP pour inclure des dispositions sur ce circuit</li> <li>• Décliner ces dispositions notamment dans la convention d'application entre DSNA et Météo France</li> </ul>	PSE-OC/09/5	Avril 2009	Déc 2011	A lancer
			Avril 2009	Déc 2011	Lancé





# PSE-OC/09/5 : Limiter les risques liés au givrage

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/5-04	<p>Relancer la culture du PIREP/AIREP par des campagnes de sensibilisation auprès des <u>contrôleurs</u></p> <p>Relancer la culture du PIREP/AIREP par des campagnes de sensibilisation auprès du <u>personnel navigant</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▸ A la suite de l'action précédente, rédiger un AIPSUP ou une AIC et informer les exploitants directement</li> <li>▸ Relayer cette information au sein de chaque compagnie</li> </ul>	PSE-OC/09/5	<p>Avril 2009</p> <p>Avril 2009</p>	<p>Déc. 2009</p> <p>Janv. 2010</p>	<p>Côté navigation aérienne, une surveillance des PIREP/AIREP se met en place en route et en approche:</p> <p>Côté exploitants d'aéronefs : Un guide des bonnes pratiques a été élaboré dans le cadre du symposium sur les approches en conditions météorologiques dégradées. Ce guide insiste sur l'utilité de généraliser l'utilisation des PIREP/AIREP pour actualiser les connaissances des équipages sur les évolutions des conditions météorologiques</p> <p><b>Action close.</b></p>
AC/09/5-05	Communiquer à Météo France les données pertinentes de la base de données ECCAIRS	PSE-OC/09/5	Avril 2009	Avril 2009	<p>Réalisé, données transmises.</p> <p><b>Action close.</b></p>
AC/09/5-06	<p>Examiner l'opportunité de rendre Météo France destinataire direct des événements de sécurité notifiés par les opérateurs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Étudier, dans un premier temps, les modalités pratiques d'exploitation des données par Météo France</li> </ul>	PSE-OC/09/5	Avril 2009	Déc 2011	<p>Le besoin reste à confirmer. DSAC/ANA demandera à Météo France d'indiquer son intérêt pour une boîte mail destinée à recevoir les remarques des compagnies sur les différences entre prévisions et météo rencontrée.</p>
AC/09/5-07	Relancer l'AESA pour que les recommandations de l'IPHWG soient étudiées dans le cadre des exigences réglementaires européennes et communiquer sur notre relance vers l'AESA	PSE-OC/09/5	Avril 2009	Suivant calendrier AESA	

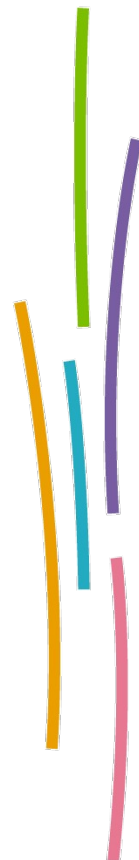


## PSE-OC/09/5 : Limiter les risques liés au givrage

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/5-08	Suivre avec attention l'étude par l'AESA de l'opportunité de rendre obligatoire l'installation de l'APM (Aircraft Performance Monitor) sur tous les ATR	PSE-OC/09/5	Avril 2009	Suivant calendrier AESA	L'AESA a publié le 24 août 2009 une AD rendant l'APM obligatoire, y compris en retrofit, sur l'ensemble de la flotte ATR : <a href="http://ad.easa.europa.eu/blob/easa_ad_2009_0170.pdf/AD_2009_0170_1">http://ad.easa.europa.eu/blob/easa_ad_2009_0170.pdf/AD_2009_0170_1</a> Les simulateurs utilisés par les compagnies françaises sont en cours de modification. <b>Action close.</b>
AC/09/5-09	Réétudier les conclusions du comité national givrage relatives à la formation des personnels et en particulier la formation des PN dès le stade de l'apprentissage pour déterminer si des actions complémentaires à celles déjà engagées sont nécessaires	PSE-OC/09/5	Avril 2009		Une étude comparative entre les conclusions du comité national givrage et le contenu des formations initiales a montré qu'il n'était pas nécessaire d'effectuer des compléments. Cependant une sensibilisation systématique lors des audits des normes d'instruction des écoles sera effectuée. En formation avancée, les aspects givrage sont traités en QT, en recurrent training, et en ECP sol (tous les ans, quel que soit le type d'avion, en début de référence d'ECP). <b>Action close.</b>
AC/09/5-10	Cibler de façon plus précise et concrète le contenu des formations récurrentes des équipages sur le thème du givrage en fonction des événements recensés dans un contexte d'exploitation comparable ou au sein même de la compagnie. Revoir les supports de cours correspondants si nécessaire.  • Étudier l'opportunité de créer une base iconographique qui pourrait être utilisée par les exploitants pour illustrer leurs formations	PSE-OC/09/5	Avril 2009		Les méthodes de surveillance ont été modifiées en 2010 pour prendre en compte les recommandations et bonnes pratiques élaborées dans le cadre du symposium givrage 2008. Ces modifications consistent en un exposé plus détaillé des procédures givrage au sol et en vol dans le guide d'examen du MANEX et en un rappel sur la nécessité de développer une formation givrage aux équipages conformément aux recommandations du guide de bonnes pratiques élaboré dans le cadre de ce symposium. <b>Action close.</b>

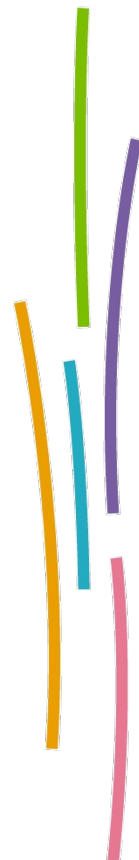
# PSE-OC/09/5 : Limiter les risques liés au givrage

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/5-11	Déterminer la façon la plus pertinente de vérifier que les procédures associées décrites dans les MANEX et les documents d'organisation des exploitants sont effectivement mises en œuvre	PSE-OC/09/5	Avril 2009	Déc. 2011	Les moyens de surveillance sont définis par les JIPs et l'IOACI: il s'agit d'inspections, d'audits et de contrôles en vol. Le contrôle par inspection des activités liées au givrage a été défini comme un point d'attention particulier dans les plans de surveillance 2010. Toutefois, ces plans ayant été communiqués au début de l'année 2010 et vu le caractère saisonnier de la menace, tous les audits n'ont pas pu être réalisés à ce jour. Un bilan plus complet sera réalisé fin 2011, à la fin du cycle de 24 mois.
AC/09/5-12	Faire en sorte que la procédure de recovery volets 15 sur ATR soit connue. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer cette manœuvre lors des séances d'ECP afin de garantir la connaissance de cette ultime procédure de rétablissement</li> <li>• S'assurer que les établissements de formation de qualification de type TRTO sensibilisent les stagiaires à cette procédure et à l'attitude à adopter en conditions de givrage sévère</li> <li>• Contrôler la connaissance de cette procédure auprès des PN</li> </ul>	PSE-OC/09/5	Avril 2009	Mars 2010	La DSAC a vérifié que les exploitants ont bien intégré la recommandation du constructeur ATR de sortir les volets 15 en conditions givrantes.  Cette recommandation a été prise en compte également dans la vérification des ECP ATR.  <b>Action close.</b>
AC/09/5-13	Inclure dans les MANEX des contrôleurs une sensibilisation au phénomène du givrage aéronef (notamment en ce qui concerne la notion de temps de protection) et prévoir un rafraîchissement saisonnier sur ce thème	PSE-OC/09/5	Avril 2009	Déc 2011	Un bulletin DSNA est paru sur le sujet.  La DSAC se coordonne avec la DSNA pour déterminer les attendus concernant cette thématique. Une intégration dans le MANEX ne semble pas pertinente, mais l'aspect formation en unité sera privilégié



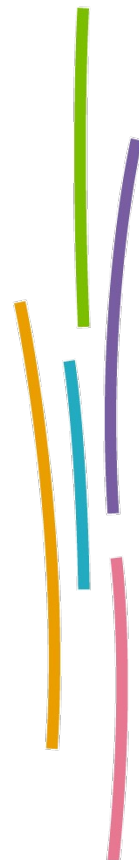
## PSE-OC/09/5 : Limiter les risques liés au givrage

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/5-14	<p>Soutenir toute action de l'Agence visant à mieux encadrer le processus de dégivrage/antigivrage au sol</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifier que les AMC associés à l'IR OPS reprennent au minimum les consignes relatives au givrage qui figuraient dans les textes antérieurs (OPS 1)</li> </ul>	PSE-OC/09/5	Avril 2009	Fin de la période de consultation NPA 02 : fin juillet 2009	<p>La vérification a été faite.</p> <p><b>Action close.</b></p>
AC/09/5-15	<p>Diffuser de façon plus large des informations sur l'activité de dégivrage et antigivrage réalisée sur les différents aéroports. Intégrer cette manœuvre lors des séances d'ECP afin de garantir la connaissance de cette ultime procédure de rétablissement</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dans un premier temps, suivre les travaux du groupe ISAGO d'IATA. Contrôler la connaissance de cette procédure auprès des PN</li> <li>Préparer les travaux de l'AESA relatifs au dégivrage/antigivrage des aéronefs au sol</li> </ul>	PSE-OC/09/5	Avril 2009	Calendrier AESA	<p>Dans sa version de janvier 2010, le manuel ISAGO ne contient pas encore de référence sur les opérations de dégivrage/antigivrage. Les travaux de l'IATA sont suivis.</p> <p>Sera pris en compte dans le cadre des travaux du groupe ADR 002 de l'AESA et de l'OACI/Panel aéroports (adhérence).</p>
AC/09/5-16	<p>Inciter les assistants en escale à participer de façon plus active et systématique à la remontée des événements givrage au sol par une campagne d'affichage ciblée</p>	PSE-OC/09/5	Avril 2009	Nov 2010	<p>Le guide des bonnes pratiques a été réédité puis redistribué et mis à la disposition des opérateurs. Une affiche ciblée sur l'activité d'assistance en escale sur le traitement dégivrage/antigivrage a été réalisée et diffusée.</p> <p><b>Action close.</b></p>



# PSE-OC/09/5 : Limiter les risques liés au givrage

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/ identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/5-17	<p>Diffuser de façon plus large des informations sur l'activité de dégivrage et antigivrage réalisée sur les différents aéroports</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Solliciter l'UAF pour que les noms et coordonnées des prestataires assurant les traitements de dégivrage / antigivrage sur une plate-forme soient rendus accessibles (mise en ligne par exemple)</li> </ul>	PSE-OC/09/5	Avril 2009	Juil 2011	<p>La DSAC va vérifier la mise à jour, par les exploitants d'aérodromes, des informations publiées à l'AIP (AD 2,4) relatives aux moyens de dégivrage avion disponibles sur les aérodromes.</p> <p>L'attention des exploitants d'aérodrome sera attirée sur le fait que l'AIP AD 2,4 doit indiquer le contact téléphonique des assistants chargés de cette activité.</p> <p>Un bilan sera fait lors du REX sur les conditions hivernales prévu à l'automne 2011.</p>
AC/09/5-18	Améliorer l'accès à tous les documents utiles pour la notification des événements (référentiel réglementaire, documents explicatifs, modèles de formulaires de compte-rendu...)	PSE-OC/09/5	Avril 2009	Nov 2010	<p>Pour améliorer la visibilité des informations qui s'y trouvent, la rubrique « notifier un incident » du site internet du Ministère a été positionnée immédiatement sous le titre général « sécurité aérienne ». De plus, les adresses des documents utiles ont été mentionnées dans le guide des bonnes pratiques « givrage », qui a été réédité et diffusé fin 2010. <b>Action close.</b></p>
AC/09/5-19	<p>Améliorer l'accès à tout document utile sur le dossier du givrage au sol et en vol (réglementation correspondante, rapports d'accidents, adresses de sites externes ou manuel produit dans le cadre de la coopération avec les JAA)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre à jour l'info sécurité DGAC suite notamment au symposium</li> </ul>	PSE-OC/09/5	Avril 2009	Janv 2010	<p>L'accès aux documents et informations sur le site du Ministère ne se limite pas au sujet du givrage.</p> <p>Par ailleurs, la page du symposium givrage regroupe, elle, la majeure partie des informations utiles. Cette page est facilement accessible via le moteur de recherche du site. La mise à jour de l'info sécurité DGAC a été réalisée.</p> <p><b>Action close.</b></p>



# PSE-OC/09/6 : Limiter les risques liés aux travaux sur les plates-formes

Des incidents graves liés à des travaux sur les plates-formes ont été identifiés en France ; il convient de :

- Recenser et hiérarchiser les événements indésirables liés à des travaux ou des opérations de maintenance sur les aéroports.
- Faire évoluer si nécessaire, les procédures liées à la programmation et à la gestion des travaux et opérations de maintenance sur les aérodromes.
- Viser à faire évoluer la présentation des informations de façon à donner aux équipages les éléments leur permettant d'anticiper les risques d'erreur (cheminement, incursion sur piste, etc...).

N°	Action et vérifications à effectuer pour clore l'action	N° action origine du PAS	Date/identification action	Date de réalisation prévue	Statut de l'action au 1er juillet 2011
AC/09/6-01	Identifier les infos pertinentes relatives à des travaux à communiquer aux exploitants et aux équipages et définir des bonnes pratiques en la matière	PSE-OC/09/6	Déc 2008	Déc 2011	Un projet de guide a été envoyé en consultation. En attente de réponse de l'UAF.