

Direction de la
sécurité de
l'Aviation civile

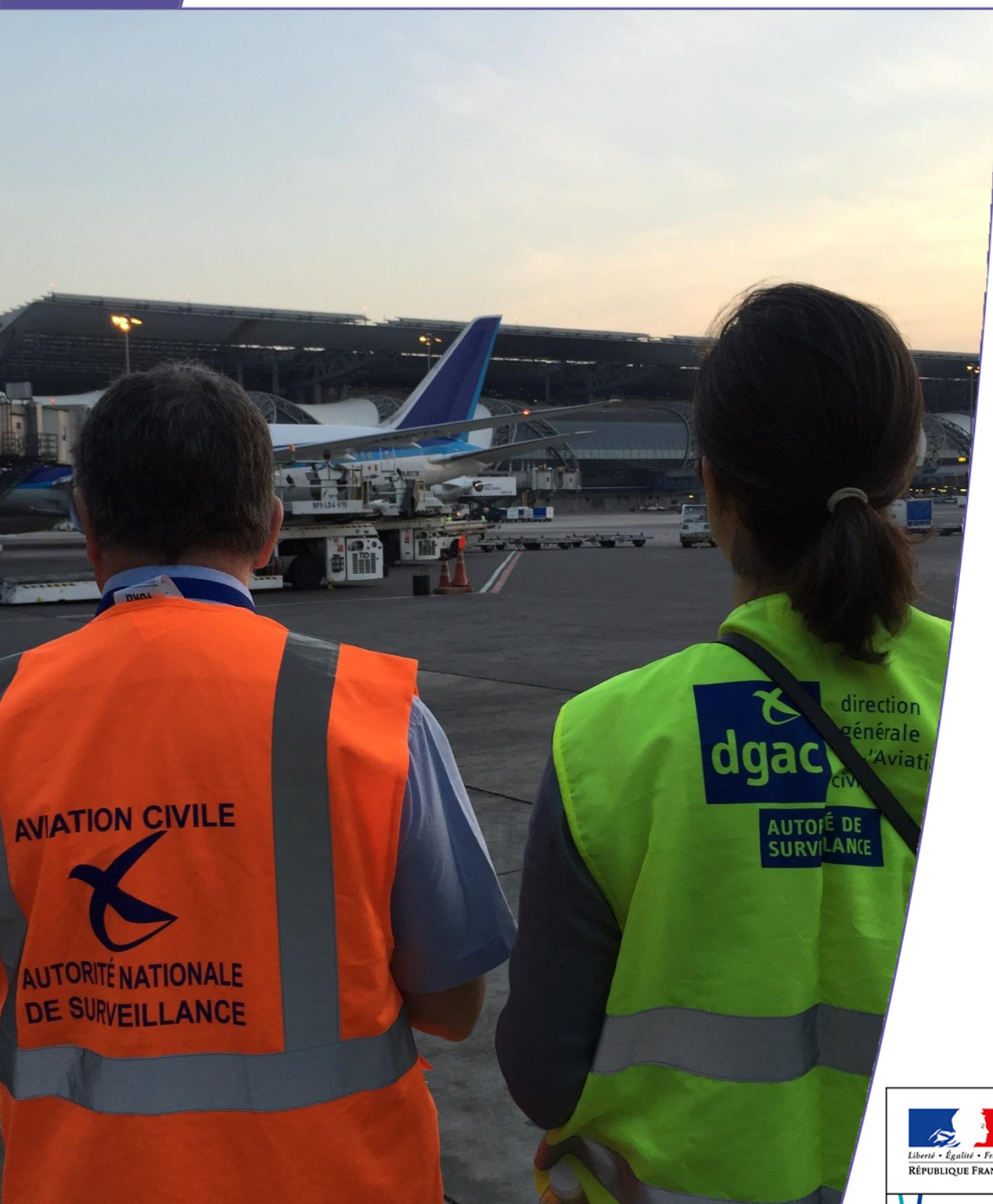
Direction
navigabilité et
opérations

Edition 1
Version 1

30/08/2016

SURVEILLANCE DES EXPLOITANTS D'AERONEFS

Guide



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

www.developpement.durable.gouv.fr




DSAC


GUIDE POUR LA SURVEILLANCE DES EXPLOITANTS D'AERONEFS

Liste des modifications

Edition et version	Date	Modifications
Ed1 Version 0	07/07/2016	Création
Ed1 Version 1	30/08/2016	Compléments d'information sur le traitement des constatations SANA au paragraphe 6.2.4. Précision sur l'utilisation de Mirza aux paragraphes 6.3.3 et 6.3.4.

Approbation du document

	Rédaction	Vérification	Approbation
Nom	Thierry Rozec 	Thomas Vezin 	Gérard Lefèvre 
Fonction	DSAC/NO/MQC	Chef de pôle DSAC/NO/OA	Directeur Navigabilité et Opérations DSAC/NO
Date			30/08/2016

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC SURVEILLANCE DES EXPLOITANTS D'AERONEFS Edition 1	Page : 3/16	Version 1 du 30/08/2016
--	---	-------------	----------------------------

1. PREAMBULE

Selon le point ARO.GEN.300 du règlement AIR OPS, l'autorité vérifie le maintien de la conformité aux exigences applicables des organismes qu'elle a certifiés, des exploitations spécialisées qu'elle a autorisées et des organismes dont elle a reçu une déclaration.

Ce guide détaille les conditions d'exercice de cette surveillance.

Le présent guide s'applique également aux exploitants soumis à l'arrêté du 6 mars 2013, relatif aux conditions d'utilisation des ballons libres à air chaud exploités par une entreprise de transport aérien public.

2. REFERENCES REGLEMENTAIRES

Règlement (UE) n°965/2012 modifié de la commission du 5 octobre 2012 (AIR OPS), avec les AMC et GM associés, dont particulièrement visé dans ce guide :

ARO – EXIGENCES APPLICABLES AUX AUTORITÉS EN MATIÈRE D'OPÉRATIONS AÉRIENNES.

Arrêté du 6 mars 2013, relatif aux conditions d'utilisation des ballons libres à air chaud exploités par une entreprise de transport aérien public

3. AUTORITE EN CHARGE


Le service de la DGAC responsable de la surveillance des exploitants d'aéronefs et désigné comme autorité compétente (au sens de l'ORO.GEN.105) est la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC). Elle est assistée par l'organisme pour la sécurité de l'aviation civile (OSAC) et par l'organisme du contrôle en vol (OCV).

Les personnes habilitées de la DSAC disposent d'après l'ORO.GEN.140 et l'article L.6221-4 du code des transports, de larges pouvoirs d'investigation.

L'exploitant facilite à tout moment l'accès à toutes les installations, aéronefs, documents, dossiers, données, procédures ou tout autre matériel lié à son activité qu'elle soit sous-traitée ou non. Ceci vaut également pour tout contrôle inopiné au sol et en vol.

Selon l'AMC2 ARO.GEN.305(b), pour chaque exploitant certifié, une personne est désignée en tant qu'inspecteur en charge (IEC). Il est le point focal de l'exploitant au sein de la DSAC.

Dans la suite du présent guide, on parlera de façon générique de « la DSAC ».

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC SURVEILLANCE DES EXPLOITANTS D'AERONEFS Edition 1	Page : 4/16	Version 1 du 30/08/2016
--	---	-------------	----------------------------

4. PRINCIPES DE LA SURVEILLANCE

La DSAC exerce, au titre de l'ARO.GEN.300, une surveillance de l'exploitant.

La surveillance de la DSAC ne se substitue pas aux actions diligentées par l'exploitant dans le cadre de sa surveillance interne. L'exploitant est responsable de la conformité réglementaire de ses opérations.

La surveillance de la DSAC est réalisée de manière à couvrir tous les aspects de l'exploitation.

4.1. Classification des exploitants

4.1.1. Complexité des exploitants

Les exigences applicables relatives au système de gestion diffèrent selon que l'exploitant est considéré comme complexe ou non-complexe au sens de l'AMC1 ORO.GEN.200 (b). Cette classification a également des conséquences au niveau de la surveillance réalisée par la DSAC.

L'exploitant détermine sa complexité au regard des critères ci-dessous. La DSAC en vérifie la pertinence.

Un exploitant qui compte plus de 20 équivalents temps plein (ETP) impliqués dans les activités soumises au règlement (CE) n°216/2008 et à ses règlements d'applications est un exploitant complexe.


Outre le critère du nombre d'ETP, le caractère complexe d'un exploitant est déterminé en prenant en compte les critères suivants :

- étendue et portée des activités sous-traitées soumises à approbation,
- exploitation requérant une ou plusieurs des approbations spécifiques suivant l'annexe V de l'AIR OPS (Partie SPA) ;
- exploitation commerciale spécialisée requérant une autorisation suivant l'annexe VIII de l'AIR OPS (Partie SPO) (à compter de la date d'application de cette partie du règlement) ;
- nombre de types d'aéronef ;
- environnement dans lequel s'effectue une part significative de l'exploitation (exploitation offshore, zone montagneuse, etc.)

De manière générale, lorsque deux ou plus des critères ci-dessus sont remplis, un exploitant qui compte au plus 20 ETP impliqués dans les activités soumises au règlement (CE) n°216/2008 et à ses règlements d'application a vocation à être classifié comme complexe. Cela comprend donc les ETP d'un éventuel atelier Part-145 ou d'un ATO compris dans la même entreprise.

La classification a vocation à être revue à chaque changement majeur dans l'activité de l'exploitant (ajout d'un nouveau type, retrait d'un type, par exemple), ou lors de l'acquisition d'une des approbations spécifiques mentionnées ci-dessus.

Les exploitants de ballons sont considérés comme non-complexes.

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC SURVEILLANCE DES EXPLOITANTS D'AERONEFS Edition 1	Page : 5/16	Version 1 du 30/08/2016
--	---	-------------	----------------------------

4.1.2. Exploitants CAT

Le volume de surveillance est défini en fonction des caractéristiques des exploitants. Ces derniers sont répartis en principe selon les catégories suivantes :

Avions :

- A5 : Exploitants opérant une flotte particulièrement importante
- A4 : Exploitants complexes d'avions selon un programme régulier
- A3 : Autres exploitants complexes
- A2 : Exploitants non complexes
- A1 : Exploitants réalisant exclusivement des vols de A vers A

Hélicoptères :

- H4 : Exploitants opérant une flotte ou des bases en nombre important
- H3 : Autres exploitants complexes
- H2 : Exploitants non complexes
- H1 : Exploitants réalisant exclusivement des vols de A vers A

4.1.3. Exploitants NCC/SPO

Les exploitants NCC sont répartis en deux catégories selon leur complexité. En particulier un exploitant NCC opérant 5 aéronefs ou plus est considéré comme complexe.

Les exploitants SPO sont répartis selon leur complexité et l'éventuelle autorisation d'exploitation à haut risque. Il existe ainsi quatre catégories d'exploitant : SPO complexe à haut risque, SPO non-complexe à haut risque, SPO complexe, SPO non-complexe.

4.2. Le cycle de surveillance

La surveillance effectuée par la DSAC est organisée selon un cycle lui permettant de couvrir l'ensemble des exigences réglementaires pendant la durée du cycle.

La durée du premier cycle de surveillance d'un exploitant CAT est de 12 mois.


Par la suite la durée standard du cycle de surveillance est de 24 mois. Celle-ci peut être réduite en fonction des résultats de la surveillance passée.

Pour les exploitants NCC et SPO, le cycle est de 48 mois dès la déclaration d'activité.

Pour les exploitants SPO à haut risque, ce cycle est de 24 mois dès l'autorisation d'exploitation à haut risque.

Dans le cadre de l'évaluation de la performance du système de gestion des exploitants réalisé par la DSAC, le cycle de surveillance peut être réduit si cette performance est insuffisante. A l'opposé, si aucune constatation de niveau 1 n'a été notifiée et que toutes les constatations ont été corrigées dans les délais lors du cycle précédent et que la DSAC juge la performance du système de gestion satisfaisante, le cycle de surveillance peut être étendu à 36 mois.

Dans le cadre de la mise en place progressive de la surveillance basée sur les risques (RBO), les principes d'extension des cycles de surveillance décrits dans le paragraphe précédent ne sont mis en application que pour les exploitants de la catégorie A4.

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC SURVEILLANCE DES EXPLOITANTS D'AERONEFS Edition 1	Page : 6/16	Version 1 du 30/08/2016
--	---	-------------	----------------------------

4.3. Les thèmes de surveillance

Pour garantir la couverture exhaustive des exigences réglementaires au cours du cycle de surveillance, celles-ci sont réparties par la DSAC au sein de plusieurs thèmes :

- Organisation et sécurité des vols (ORG-SV) : sous-parties ORO.GEN ; ORO.AOC ; ORO.DEC ; ORO.SPO et ORO.MLR ;
- Formation des membres d'équipages (PN) : sous-parties SPA, ORO.FC, ORO.CC et ORO.TC ;
- Temps de vol et de repos (TVR) (pour les exploitants CAT avions uniquement) : sous-partie ORO.FTL de l'AIROPS et/ou sous-partie Q de l'EU-OPS ;
- Procédures d'exploitation et équipement:
 - o Préparation des vols (PPV) : sous-parties SPA, ***¹.GEN, ***.OP et ***.POL ;
 - o Escale (ESC) ou base (BASE) : exigences pertinentes concernant les opérations au sol ;
 - o Vol (VOL) (pour les exploitants CAT uniquement) : sous-parties SPA, ***.GEN et ***.OP ;
 - o Equipement (EQP) : sous partie SPA et ***.IDE

Chaque acte de surveillance de la DSAC peut couvrir un ou plusieurs thèmes.

4.4. Le plan de surveillance (exploitants CAT)

Un plan de surveillance de chaque exploitant est établi chaque année. Le plan de l'année N est conçu par la DSAC et notifié à l'exploitant après l'avoir consulté en fin d'année N-1.

Ce plan peut comprendre :

- des audits, inspections et contrôles de formation au sol ; la semaine durant laquelle ils sont prévus est indiquée dans la mesure du possible ;
- des contrôles en vol ou au simulateur ; une fourchette du nombre de contrôles est indiquée ;
- des contrôles au sol des aéronefs (SANA) ; une fourchette du nombre de contrôles est indiquée.

Ce plan peut faire l'objet d'évolution en cours d'année. Des inspections et contrôles inopinés peuvent notamment être décidés en fonction des résultats de la surveillance.


4.5. Actes de surveillance

4.5.1. Audits

Un audit est un processus systématique, indépendant et méthodique d'évaluation objective et d'obtention de preuves visant à déterminer le niveau de conformité à la réglementation applicable (GM4 ORO.GEN.200(a)(6)).

Un audit, acte de surveillance programmé et annoncé à l'exploitant, peut porter sur tout ou partie du référentiel applicable (réglementation en vigueur et documentation de l'exploitant), il se déroule dans les locaux de l'exploitant ou de ses sous-traitants et comprend des

¹ *** = CAT ou NCC ou SPO

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC SURVEILLANCE DES EXPLOITANTS D'AERONEFS Edition 1	Page : 7/16	Version 1 du 30/08/2016
--	---	-------------	----------------------------

interviews du personnel, des sondages documentaires et, le cas échéant, l'examen de l'adéquation des locaux aux activités qui y sont réalisées.

Les audits peuvent être réalisés par des inspecteurs habituellement au contact de l'exploitant ou par d'autres inspecteurs.

4.5.2. Inspections

Une inspection est une évaluation méthodique et indépendante de la conformité à la réglementation applicable fondée sur une observation (d'un événement, d'une action, d'un document, etc.) accompagnée, lorsque c'est pertinent, de mesures ou de tests (GM4 ORO.GEN.200(a)(6)).

Les contrôles en vol, les inspections du système de gestion, les contrôles inopinés et les contrôles SANA constituent des inspections de sécurité.

4.5.2.1. Contrôles inopinés ou inspections programmées dans les locaux de l'exploitant

Les contrôles inopinés ou inspections programmées dans les locaux de l'exploitant permettent de s'assurer de la qualité et de la conformité des opérations réalisées au jour le jour.

Orientés sur un domaine de surveillance précis, ces contrôles ne font pas l'objet d'un préavis. Ils peuvent être réalisés au siège, en base ou en escale.

4.5.2.2. Contrôles inopinés réalisés sur les aéronefs (inspections SANA)

Les contrôles au sol de l'exploitation des aéronefs ou contrôles SANA, sont réalisés de manière inopinée. L'objectif de ces contrôles est de vérifier au cours d'une escale la conformité de l'exploitation d'un aéronef avec les règlements applicables et l'état technique apparent de l'aéronef.

4.5.2.3. Contrôles en vol ou au simulateur


Des contrôles d'exploitation en vol ainsi que des contrôles de formation en vol ou au simulateur sont réalisés. Ils peuvent être annoncés ou inopinés.

4.5.3. Réunion périodique avec le cadre responsable

La DSAC organise des réunions périodiques avec le cadre responsable.

Les objectifs de cette réunion sont notamment de :

- dresser un bilan de la surveillance réalisée par la DSAC ;
- partager les constatations sur la conformité de l'exploitant (nombre et typologie des constatations ouvertes, délais de clôture, efficacité des actions correctives,...) ;
- attirer l'attention de l'exploitant sur les points de préoccupation de la DSAC ;
- partager un diagnostic des performances de sécurité de l'exploitant (fonctionnement du SGS, traitement des événements de sécurité, mise en œuvre des bonnes pratiques...) ;
- présenter les actions de surveillance à venir ;
- envisager le cas échéant un ajustement du cycle de surveillance à la hausse ou à la baisse ;
- procéder à l'écoute des exploitants.

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC SURVEILLANCE DES EXPLOITANTS D'AERONEFS Edition 1	Page : 8/16	Version 1 du 30/08/2016
--	---	-------------	----------------------------

5. LES CONSTATATIONS ISSUES D'UN ACTE DE SURVEILLANCE

5.1. Constatations de niveau 1

Constatation d'une non-conformité significative par rapport aux exigences applicables du règlement (CE) n°216/2008 et de ses modalités d'exécution, par rapport aux procédures et manuels de l'organisme ou par rapport aux conditions de l'agrément, du certificat, de l'autorisation d'exploitation spécialisée ou par rapport au contenu d'une déclaration qui réduit la sécurité ou met gravement en danger la sécurité du vol.

5.2. Constatations de niveau 2

Constatation d'une non-conformité par rapport aux exigences applicables du règlement (CE) n°216/2008 et de ses modalités d'exécution, par rapport aux procédures et manuels de l'organisme ou par rapport aux conditions de l'agrément, du certificat, de l'autorisation d'exploitation spécialisée ou par rapport au contenu d'une déclaration qui risque de réduire la sécurité ou met potentiellement en danger la sécurité du vol.

5.3. Observations

Axe d'amélioration identifié au cours d'un acte de surveillance, auquel aucune non-conformité réglementaire n'est rattachée.

5.4. Cas particulier des inspections au sol d'aéronefs (SANA, SACA, SAFA)

Les programmes SAFA et SACA ont pour objectifs de vérifier et d'évaluer la bonne mise en œuvre des normes de sécurité internationales dans l'exploitation des exploitants communautaires et extra-communautaires, via la réalisation d'inspections au sol.

Ces inspections ont pour objectifs de vérifier, au cours d'une escale, l'état technique apparent de l'aéronef ainsi que la conformité de l'exploitation d'un aéronef avec les règlements applicables.


Une inspection SANA est réalisée suivant les mêmes modalités que les inspections SACA ou SAFA réalisées sur les compagnies communautaires et étrangères (ARO.RAMP). À la fin de l'inspection, le commandant de bord ou le plus haut représentant de l'exploitant présent est informé du résultat de l'inspection et des éventuelles constatations portées par l'inspecteur sur l'attestation de contrôle qui lui est remise.

5.4.1. Catégorisation des constatations

Pour chaque item d'inspection, 3 catégories de constatations sont définies, en fonction de l'influence potentielle que la constatation a sur la sécurité de l'aéronef et de ses occupants :

- une constatation de catégorie 1 est considérée comme ayant une influence mineure sur la sécurité,
- une constatation de catégorie 2, comme ayant une influence importante sur la sécurité,
- une constatation de catégorie 3, comme ayant une influence majeure sur la sécurité.

Par ailleurs, une autre catégorie (remarque générale - Catégorie G) permet aux personnes habilitées de rapporter une observation.

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC SURVEILLANCE DES EXPLOITANTS D'AERONEFS Edition 1	Page : 9/16	Version 1 du 30/08/2016
--	---	-------------	----------------------------

6. SUIVI DES ACTES DE SURVEILLANCE

6.1. La notification des constatations

La DSAC notifie immédiatement à l'exploitant, les constatations de niveau 1 en précisant les conditions associées (voir 6.2.1).

Les constatations de niveau 2 et les observations sont notifiées par la DSAC à l'exploitant sous 1 mois après la réalisation de l'acte de surveillance.

Les constatations issues des contrôles SANA sont notifiées à l'exploitant à l'issue d'un processus de validation interne à la DSAC.

6.2. Le traitement des constatations

La DSAC affecte à chaque constatation un statut (cf. 6.3.1) qui évolue tout au long du processus de correction, depuis sa notification jusqu'à sa clôture.

Chaque constatation est traitée de manière indépendante et peut voir son statut évoluer différemment par rapport à d'autres constatations réalisées au cours du même audit.

Toutes les constatations de non-conformité réglementaire appellent des réponses argumentées et accompagnées de preuves de mise en œuvre des actions correctives de la part de l'exploitant.

6.2.1. Traitement des constatations de niveau 1

La DSAC prend immédiatement l'action appropriée pour interdire ou limiter les activités et, si nécessaire, intervient en vue de retirer le certificat ou l'agrément spécifique ou pour le limiter ou le suspendre en totalité ou en partie, en fonction de l'importance de la constatation de niveau 1, jusqu'à ce que l'organisme ait appliqué une action corrective suffisante. L'interdiction ou la limitation prend effet immédiatement.

Lorsque l'exploitant démontre la mise en place d'actions curatives suffisantes, l'interdiction ou la limitation peut être levée. La constatation peut être reclassée en constatation de niveau 2 si des actions demeurent nécessaires.

6.2.2. Traitement des constatations de niveau 2 et délais associés


Dès la notification de la constatation, la DSAC définit un délai de correction approprié ne pouvant initialement pas dépasser 3 mois.

Si elle l'estime nécessaire, un ou des points d'étapes peuvent être proposés par la DSAC à l'exploitant afin de faire un point sur les actions correctives définies et l'avancement de leur mise en œuvre à cette échéance.

Conformément à l'ORO.GEN.150, l'exploitant identifie la cause à l'origine de la non-conformité et définit un plan d'actions correctives. Ces éléments peuvent être demandés par la DSAC.

Par la suite, la DSAC évalue les actions correctives mises en œuvre. Si celles-ci sont jugées suffisantes, la constatation est close. A défaut, elle reste ouverte dans l'attente d'éléments complémentaires.

En fonction de la nature de la constatation, la DSAC peut prolonger le délai de correction défini sur la base d'un plan d'actions correctives soumis par l'exploitant à son approbation.

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC SURVEILLANCE DES EXPLOITANTS D'AERONEFS Edition 1	Page : 10/16	Version 1 du 30/08/2016
--	---	--------------	----------------------------

Le délai maximal de correction ne devrait pas dépasser 6 mois après la notification de la constatation.

Lorsque la DSAC considère que la constatation risque de ne pas être résolue dans le délai de correction défini, elle rappelle à l'exploitant, au niveau approprié, qu'une requalification en constatation de niveau 1 est imminente, avec interdiction ou limitation associée.

Si la requalification est décidée, la constatation est reclassée en constatation de niveau 1 et traitée selon le paragraphe 6.2.1.

6.2.3. Traitement des observations

Les observations doivent être prises en compte dans le cadre du fonctionnement du système de gestion de l'exploitant.

L'exploitant prend les mesures qu'il juge nécessaires et n'a pas d'obligation d'en rendre compte à la DSAC. Les suites données aux observations font l'objet de vérifications lors des actes de surveillance.

6.2.4. Traitement des constatations SANA

Les constatations SANA de catégories G et 1 sont traitées de la même manière par la DSAC que les observations.

Les constatations SANA de catégories 2 et 3 sont pour leur part notifiées avec un délai de correction défini à un mois par défaut. Le suivi de ces constatations se fait avec les statuts du paragraphe 6.3.1.

Par la suite, la DSAC évalue les actions correctives mises en œuvre. Si celles-ci sont jugées suffisantes, la constatation est close. A défaut, elle reste ouverte dans l'attente d'éléments complémentaires.

En fonction de la nature de la constatation, la DSAC peut prolonger le délai de correction défini sur la base d'un plan d'actions correctives soumis par l'exploitant à son approbation.

Suite à des dépassements de délais conséquents ou fréquents, la DSAC peut notifier une constatation de niveau 2 telle que définie au paragraphe 5.2.

Par ailleurs, une constatation de catégorie 3, représentant un danger immédiat pour l'aéronef et ses occupants, appelle une action immédiate de l'exploitant (action corrective, restriction d'exploitation...) et sera vérifiée par la DSAC. Dans ce cadre, sont distinguées les sous-classes d'actions suivantes :

Action 3a) « Restriction sur l'exploitation de l'aéronef »

Suite aux anomalies relevées au cours de l'inspection, le vol ne peut être réalisé que sous certaines restrictions/conditions (ARO.RAMP.135(b)(1)).

La DSAC s'assurera, dans la mesure du possible, du bon respect par l'exploitant de la ou des restrictions d'exploitation imposées lors de l'inspection.

Action 3b) « Actions correctives avant le prochain vol »

L'inspection met en évidence des anomalies qui imposent de procéder à une ou plusieurs actions correctives avant le vol prévu.

La DSAC s'assurera, dans la mesure du possible, de la bonne mise en œuvre des actions correctives prévues par l'exploitant pour corriger la ou les déficiences majeures détectées.

Action 3c) « Immobilisation au sol de l'aéronef par la DGAC »

L'article L. 6221-3 du Code des Transports prévoit que, lorsque l'exploitation d'un aéronef présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes, le ministre chargé de l'aviation civile peut procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité.

L'ARO.RAMP.140(a) prescrit l'immobilisation d'un aéronef dans le cas où une constatation de catégorie 3 a été relevé et que l'exploitant/le propriétaire ne veut pas prendre de mesures correctives adaptées et qu'il apparaît que l'aéronef va effectuer un vol ou est susceptible d'effectuer un vol.

Ces dispositions permettent aux autorités françaises de ne pas laisser repartir un aéronef si des anomalies compromettant la sécurité des passagers ou des populations survolées sont constatées.

6.2.5. Traitement des constatations SACA/SAFA

L'exploitant adresse ses réponses à l'autorité étrangère qui a notifié les constatations SAFA/SACA. Les réponses sont analysées par cette autorité qui procède à sa clôture lorsqu'elles sont jugées satisfaisantes. Les échanges avec l'autorité se déroulent au travers de la base de données SAFA à laquelle les exploitants ont accès au travers d'un compte propre.

La DSAC surveille la pertinence des suites données par l'exploitant aux contrôles SAFA/SACA.

6.3. MIRZA

MIRZA est la plateforme Web d'échange entre les exploitants CAT (hors exploitants ballons n'y ayant pas accès) et la DSAC concernant les constatations. Elle est accessible via l'adresse <https://mirza.dsac.fr>.

L'ensemble des constatations et les informations qui y sont attachées (échéance, statut...) sont tenus à jour dans MIRZA. L'exploitant y saisit, pour chacune des constatations, les informations suivantes :

- Analyse des causes racines si nécessaire ;
- Actions correctives mises en place ou PAC en cas de demande de prolongation ;
- Preuves de réalisation des actions correctives.

6.3.1. Statuts des constatations

Les différents statuts possibles pour une constatation sont résumés dans le tableau suivant :

Statut de la constatation	Commentaires et explications
<i>Pré-notifiée</i>	Constatation à l'état de projet, entre le débriefing et la notification formelle.
<i>Notifiée / en attente de correction</i>	Statut initial de toute constatation après notification. Un délai de correction est fixé par la DSAC.

<i>Action mise en œuvre non satisfaisante</i>	<p>Dans le cas où la DSAC estime que l'action mise en œuvre n'est pas appropriée pour lever la non-conformité.</p> <p>L'exploitant doit alors faire parvenir sa réponse complémentaire avant le délai de correction fixé par l'autorité ou bien proposer un plan d'actions correctives y associant des échéances précises.</p>
<i>PAC accepté, délai recalé</i>	<p>Dans le cas où la DSAC accepte la proposition de plan d'actions correctives de l'exploitant et recale le cas échéant le délai de correction fixé initialement.</p>
<i>Traitement en constatation de niveau 1</i>	<p>Ce statut correspond au cas de la notification d'une constatation de niveau 1. Une limitation est associée à la constatation.</p>
<i>Résolue</i>	<p>Ce statut correspond au cas d'une constatation qui est close par la DSAC.</p>
<i>Classée / non suivie</i>	<p>Dans le cas où la constatation n'a plus lieu d'être. Exemple : contestation justifiée de la non-conformité, constatation relative à un aéronef ou à un type qui n'est plus exploité...</p>

6.3.2. Indiquer l'analyse des causes racines

Le champ « analyse des causes » est utilisé par l'exploitant pour indiquer si nécessaire l'analyse complète effectuée.

Une analyse complète est reconnaissable lorsque la question « pourquoi ? » n'a plus de sens. Les actions correctives appropriées s'en déduisent directement et naturellement.

Ainsi, la décision, par l'exploitant, d'une mesure corrective est la conclusion d'un raisonnement logique : c'est l'analyse des causes qui mène à l'action corrective et non l'action corrective que l'on cherche à rattacher à une cause possible.

6.3.3. Indiquer les actions correctives mises en place


Le champ « action » est utilisé pour décrire de façon brève et précise l'action. Pour indiquer plusieurs actions, l'exploitant utilise la fonction « ajouter une branche au plan d'actions ». Pour chaque action une date de mise en œuvre est indiquée. La description ne devrait pas dépasser une ou deux phrase(s) par action.

Seules les informations strictement nécessaires à la description et à la compréhension des actions correctives prévues ou mises en place sont saisies dans le champ « action ». Le champ « commentaire » est utilisé au besoin pour saisir d'autres informations, comme des explications complémentaires ou des éléments contextuels.

6.3.4. Demander l'approbation d'un PAC

Le champ « action » est utilisé pour décrire de façon brève et précise chacune des actions du PAC. Pour chaque action une date de mise en œuvre prévue est indiquée, ainsi que la raison justifiant le nouveau délai demandé. La description ne devrait pas dépasser une ou deux phrase(s) par action.

Le champ « date prévue » est utilisé pour donner la date finale de correction issue du PAC.

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE <small>DSAC</small>	GUIDE DSAC SURVEILLANCE DES EXPLOITANTS D'AERONEFS Edition 1	Page : 13/16	Version 1 du 30/08/2016
---	---	--------------	----------------------------

Pour valider la demande d'approbation du PAC et obtenir le cas échéant une prolongation du délai de correction, l'exploitant coche la case « demander l'approbation d'un PAC ».

Au besoin, le champ « commentaire » peut être utilisé pour expliquer la raison pour laquelle l'exploitant ne peut pas tenir le délai de correction initial.

6.3.5. Indiquer la prise en compte d'une observation

Le champ « action » peut être utilisé par l'exploitant pour décrire les éventuelles actions mises en place.

Les observations sont visibles sur la page d'accueil de MIRZA pendant 90 jours. L'observation est close dès lors que l'exploitant y répond. Au-delà de 90 jours, le statut de l'observation est clos, mais l'exploitant a toujours la possibilité d'y répondre.

7. SITUATIONS NON NOMINALES

7.1. Surveillance renforcée

Cette mesure s'applique lorsque de nombreux problèmes de mise en conformité avec des difficultés de traitement sont détectés (manques de moyens, ressources/compétences inadaptées, inconsistance / incompétence / mauvaise volonté de l'opérateur, etc.). Dans ces cas, les plans d'actions correctives sont généralement lourds et éventuellement étendus dans le temps. Leur suivi nécessite des interventions de surveillance plus fréquentes.

Une mise en surveillance renforcée conduit à une majoration de redevance, sans pour autant que cela constitue une sanction au sens administratif du terme.

Lorsque l'opérateur a effectué les actions correctives nécessaires et que la DSAC juge que la situation le permet, la surveillance renforcée peut être levée.


7.2. Sanctions administratives

Cette mesure s'applique face à un manque d'engagement manifeste de l'opérateur, ou face à un comportement inapproprié tel que (liste non exhaustive) :

- la mauvaise foi manifeste ;
- la contestation systématique et/ou récurrente d'un ou plusieurs écarts ;
- le refus d'accès à certains documents ou locaux ;
- l'exercice d'une activité non couverte par l'agrément/le certificat détenu ou par une autorisation requise ;
- le non-respect volontaire de spécifications applicables ;
- l'absence récurrente de notification d'événements et/ou d'analyse ;
- la pratique de fraude ou infraction ;
- des pratiques pouvant dégrader le niveau de sécurité ;
- des prises de décision au détriment de la sécurité en connaissance de cause (dans le cadre de la recherche d'avantages financiers ou autres).

Ces manquements ne se traduisent pas nécessairement par des atteintes directes et/ou immédiates au niveau de sécurité.

Le décret 2015-197 du 20 février 2015 relatif à certaines sanctions administratives en matière d'aviation civile se caractérise par une portée très large puisqu'il inclut dans son champ l'ensemble des personnes morales soumises à la surveillance de la DSAC mais également des

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p align="center">GUIDE DSAC SURVEILLANCE DES EXPLOITANTS D'AERONEFS Edition 1</p>	<p>Page : 14/16</p>	<p>Version 1 du 30/08/2016</p>
---	---	---------------------	------------------------------------

opérateurs non surveillés directement par elle ainsi que l'ensemble des référentiels réglementaires européens et nationaux auxquels doivent se conformer ces personnes.

La procédure de sanction peut conduire :

- au paiement d'une amende pouvant atteindre un montant maximal de 7500 euros par manquement (montant doublé en cas de récidive) ;
- à la publication systématique de la décision de sanction sur le site du Ministère.

7.3. Suspension ou retrait du certificat

Lorsqu'aucun autre moyen ne permet de poursuivre l'exploitation avec un niveau de sécurité suffisant, des mesures sont prises au niveau de l'agrément (retrait ou limitation).

7.4. Sanctions pénales

La DSAC peut être amenée à transmettre ses constatations au procureur de la République. Les postulants sont invités à prendre connaissance des sanctions pénales encourues (voir notamment la sixième partie du Code des transports : livre Ier, titre IV et livre II, titre III).

8. BILAN DE LA SURVEILLANCE

Un bilan écrit de la surveillance effectuée sur une période donnée est établi par la DSAC en tant que support de la réunion avec le cadre responsable et comprend les informations suivantes :

- Le périmètre actuel de l'exploitation certifiée/autorisée/déclarée : types exploités, flotte, zone d'exploitation, approbations spécifiques mentionnées sur les FSO / EASA Form 140, etc.
- Un bilan succinct de l'activité de l'exploitant depuis la création ou le dernier bilan de surveillance effectué,
- Les approbations délivrées lors du cycle de surveillance en cours et les changements importants impactant l'exploitation,
- Les actes de surveillance réalisés lors du cycle de surveillance en cours, les résultats de ces actes de surveillance, et le bilan des points ouverts à clore avant les délais fixés,
- Un avis sur le fonctionnement du système de surveillance de la conformité (notamment la qualité du traitement par ce système des constatations notifiées par l'Autorité) et du SGS de l'exploitant,
- Un avis sur la documentation de l'exploitant,
- Les incidents significatifs en service au cours de la dernière année,
- Les dérogations en cours et celles délivrées dans le courant de la dernière année,
- Un avis de l'organisme habilité (OSAC) concernant l'agrément M/G détenu par l'exploitant le cas échéant,
- Informations complémentaires.



DSAC/NO

50 rue Henry Farman
75720 Paris Cedex 15

Tél. : 01 58 09 44 80
Fax : 01 58 09 45 52

© DSAC

