



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RAPPORT, ANALYSE ET TRANSMISSION D'ÉVÈNEMENTS **SÛRETÉ**

Version 2 du 10/10/2025



AVOLLO 11

000

BC

F-K

AVERTISSEMENT

Ce document a été établi pour permettre aux **opérateurs qui réalisent des tâches de sûreté aérienne** de se familiariser avec le dispositif de rapport et de traitement des événements intéressant la sûreté. Il en décrit les grands principes et les points clés.

Document pédagogique, il ne se substitue pas à la réglementation.

La transmission à l'Autorité¹ de rapports relatifs à des événements intéressant la sûreté, dont il est question ici, ne remplace pas la nécessité d'informer sans délai les services de l'État territorialement compétents afin de permettre leur pleine réactivité lorsque l'évènement le nécessite.

Il ne s'agit pas non plus :

- De l'identification ou l'évaluation de menaces
- D'un dispositif de gestion de crise
- De doubler la surveillance
- D'un outil destiné à sanctionner

¹ Par « Autorité », il faut entendre l'Autorité en charge de votre surveillance dans le domaine de la sûreté : DSAC échelon central, DSAC IR locale, SEAC, DAC NC

2ème version

Un an et demi après la publication de la première version de cette plaquette, le système de recueil et de rapport d'événements s'est bien développé. Cette nouvelle édition tient compte de la réglementation adoptée au niveau européen en ce qui concerne les événements de sûreté et précise les moyens de rapporter les événements à l'Autorité.



AVANT-PROPOS

A sa parution en septembre 2024, la première version de cette plaquette avait pour objectif de promouvoir auprès des opérateurs ayant des tâches de sûreté le système de recueil et d'analyse des événements qui contribue à l'amélioration continue de la sûreté de l'aviation civile.

Un recueil des informations sur les événements de sûreté structuré et harmonisé, facilite :

- l'identification des vulnérabilités du système de sûreté de l'aviation civile ;
- l'évaluation des risques et les décisions d'actions d'amélioration ;
- une surveillance des tendances en matière de sûreté aérienne ;
- une analyse des causes profondes et des facteurs de causalité et contributifs des événements de sûreté.

Après plusieurs mois de retour d'expérience de l'application de la réglementation française adoptée fin 2023 et d'échanges avec les opérateurs, la DSAC a identifié le besoin d'apporter des précisions sur les moyens permettant de transmettre les rapports d'événements de sûreté via Eccairs2. Par ailleurs, le vote tout récent, le 10 septembre 2025, d'un texte modifiant le Règlement 18 qui introduit des exigences sur la remontée des événements de sûreté au niveau européen, nous conduit à apporter quelques modifications à cette deuxième version. Il s'agit notamment de délais instaurés pour la transmission des rapports à l'autorité compétente et de l'ajout de certains types d'événements côté ville dans la taxonomie présentée en fin de plaquette.

L'augmentation importante du nombre de rapports d'événements recueillis par la DSAC en 2024 illustre la capacité des opérateurs et des agents à développer une approche positive de la sûreté dans un esprit d'amélioration continue et à pleinement intégrer la culture de sûreté dans les valeurs de l'aéronautique. Les enseignements que nous retirons collectivement de ces événements, partagés à l'occasion des rencontres nationales culture sûreté ou du bulletin ECHO Sûreté, sont significatifs. Je vous encourage à poursuivre et intensifier votre contribution au rapport des événements afin d'enrichir le retour d'expérience et de tirer des enseignements permettant de faire progresser la sûreté du transport aérien.

Richard Thummel

Directeur de la sécurité de l'aviation civile

RÉGLEMENTATION APPLICABLE : QUI DOIT RAPPORTER QUOI ?

Les exigences en matière de comptes rendus d'événements en sûreté sont définies par les textes suivants :

Au niveau français, l'article B-3 de l'annexe de l'arrêté du 8 décembre 2023 modifiant l'arrêté du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile, impose aux opérateurs effectuant des tâches de sûreté :

- d'avoir des mécanismes internes de rapport et d'analyse des événements intéressant la sûreté,
- sur la base de cette analyse, de déterminer les mesures qui doivent, le cas échéant, être adoptées pour améliorer la sûreté,
- et de rapporter, dans des délais raisonnables, à l'Autorité les événements intéressant la sûreté, leur analyse et les mesures d'amélioration adoptées, via l'outil Eccairs 2 (E2).

Il impose également aux sous-traitants de transmettre les informations sur les événements sûreté à leur donneur d'ordre.

Au niveau européen, de nouvelles exigences ont été adoptées le 10 septembre 2025 et entreront en vigueur début 2028.

- Ces exigences concernent principalement l'Autorité
- L'application de la réglementation française vous permet d'être d'ores et déjà conformes à la réglementation européenne sous réserve des ajustements suivants :
 - 1 - Des délais de transmission à l'Autorité ont été définis (voir page 11) et se substituent à la notion de « délai raisonnable »
 - 2 – Certains types d'événements Côté ville doivent désormais être rapportés (voir la classification des événements à partir de la page 15).

En parallèle, les opérateurs qui ont des tâches de sécurité aérienne, principalement les ETA (compagnies aériennes), les EAe (Exploitants d'aérodrome) et les assistants en escale, doivent également être conformes au Règlement (UE) n°376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile.

Ce règlement s'applique en partie dans le domaine de la sûreté. Il impose aux opérateurs concernés de rapporter des événements sûreté qui ont un impact sur la sécurité (exemples d'événements cités : intrusions, sabotage, alerte à la bombe, détournements, passagers indisciplinés, non-respect de la réconciliation entre bagages et passagers) selon des modalités légèrement différentes de celles mises en place en sûreté.

La DGAC, en réponse à la demande des opérateurs, a organisé les modalités de transmission des événements sûreté – décrites dans cette plaquette - de façon suffisamment souple pour vous permettre d'être conformes à ces deux règlements au moyen d'un seul rapport d'événement. Si vous avez choisi de dissocier les outils de rapport d'événements sûreté et sécurité, la DGAC attire votre attention sur la nécessité de transmettre deux rapports, l'un pour les aspects sécurité et l'autre pour les aspects sûreté.

Les opérateurs concernés peuvent consulter la plaquette DSAC consacrée à l'application du Règlement (UE) n°376/2014 : www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide_notifier_incident_0.pdf



QU'EST-CE QU'UN ÉVÈNEMENT INTÉRESSANT LA SÛRETÉ ?

Il s'agit de la mise en évidence, soit du fait de la survenance d'un incident, soit grâce à une observation faite par une partie prenante, d'une vulnérabilité de la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Afin de vous permettre d'identifier simplement les événements intéressant la sûreté que vous pouvez demander à vos personnels de signaler, la DSAC, en coopération avec les opérateurs, a établi une liste type d'événements classés par environnement de sûreté. Elle comporte également des exemples, à titre d'illustration et sans caractère exhaustif ni obligatoire.

Cette liste figure en fin de plaquette.

Il convient de noter que l'application d'une procédure de sûreté ne constitue pas systématiquement un événement à rapporter. Ainsi, par exemple, l'Autorité n'estime pas nécessaire de recevoir tous les rapports de découverte d'articles prohibés au poste d'inspection filtrage. En revanche, la découverte d'armes ou d'explosifs volontairement

dissimulés et la découverte d'articles inhabituels ou nouveaux ressemblant à des articles prohibés devraient faire l'objet d'un rapport à la DSAC. Dans vos procédures internes ou avec vos sous-traitants, vous pouvez toutefois être plus exigeants en demandant une remontée systématique.

L'Autorité n'estime pas non plus nécessaire de recevoir tous les rapports de pannes d'équipements de sûreté, seules les pannes ayant un impact majeur sur les opérations aériennes devraient faire l'objet d'une transmission. Par exemple, le passage en mode dégradé tel que prévu par les procédures n'est pas un événement de sûreté. En revanche, la panne généralisée d'un système IFBS devrait être rapportée.

Bon sens et pragmatisme !
Transmettez ce qui vous semble pertinent pour identifier des vulnérabilités, mais pas ce qui relève d'un fonctionnement normal des mesures de sûreté.

Transmettez ce qui vous semble utile pour les autres opérateurs

Dans le doute : transmettez !



COMMENT RAPPORTER UN ÉVÈNEMENT ?

Le parcours d'un événement commence chez vous !

Rapport interne : Il est important que les personnels portent à votre connaissance les événements sûreté, cela vous permettra d'avoir une bonne vision des dysfonctionnements ou des risques de votre organisation. Par ailleurs, contrairement à l'Autorité, vous disposez des éléments factuels permettant d'analyser un événement. Dans ce cadre, une transmission directe des événements par les agents à l'Autorité n'est pas recommandée, même si elle est possible.

Attention, il est nécessaire en fonction de l'évènement et de sa gravité d'en informer immédiatement les services de l'Etat et la DSAC par les moyens les plus rapides (téléphone, email).

E2 est un outil de transmission « à froid » mais son utilisation n'est pas pertinente pour une information rapide.

Quelles informations demander aux agents de première ligne ?

Il est préférable de ne demander aux agents de première ligne que les informations qui sont strictement indispensables à la compréhension d'un événement. Une liste longue et complexe serait de nature à les décourager. Dans

le tableau page suivante figurent les informations minimales à transmettre en interne et à l'Autorité, parmi lesquelles celles à demander aux agents de première ligne figurent en orange.

Afin de faciliter la transmission de rapports par les agents, la mise en place de formulaires simples, facilement accessibles et adaptés à votre organisation, est encouragée, que ce soit en format papier ou électronique.

Encouragez vos agents à la remontée de ces événements, la sûreté devant être l'affaire de tous !

Sous-traitance :

La sous-traitance est largement développée dans le domaine de la sûreté. Vos sous-traitants doivent vous informer des événements de sûreté concernant les tâches de sûreté qu'ils effectuent à votre demande. Selon leur nature, et en fonction des obligations réglementaires, ils peuvent également devoir les rapporter directement à l'Autorité. C'est le cas en particulier des assistants en escale qui, au titre du règlement 376/2014, sont tenus de transmettre les événements relatifs à la sûreté aéroportuaire.

Information	Remarques		
Numéro de dossier	Souvent généré automatiquement		
Titre	Renseigné par l'agent qui rapporte		
Date locale/ Heure locale			
Exposé/résumé			
Opérateur (qui emploie la personne qui rapporte l'évènement)	Peut être pré-renseigné par la majorité des opérateurs (EAe, assistants en escale, FHa, AHa, OCP...)	Sinon à renseigner par l'agent qui rapporte (en particulier par les personnels navigants qui rapportent un évènement vécu à l'étranger ou en vol)	
Etat d'occurrence (Etat où l'évènement s'est produit)			
Lieu (complété par code OACI de l'aérodrome si le lieu est un aérodrome)			
Statut de l'évènement : clos avec analyse détaillée, clos sans analyse, ouvert	Renseigné par l'agent chargé du traitement		
Classe (incident, incident grave) ²			
Environnement de sûreté concerné ³ et type d'évènement			
Description des causes de l'évènement			
Conclusion, actions correctives éventuelles ⁴			

² Seule la notion d'évènement intéressant la sûreté est définie (voir partie « Qu'est-ce qu'un évènement intéressant la sûreté ? »). Les notions d'incident et incident grave figurent dans les informations obligatoires à transmettre au titre du règlement 376/2014 mais ne sont pas définies dans le domaine de la sûreté. Les opérateurs peuvent tenir compte de différents critères pour considérer un incident de sûreté comme grave. Par exemple, un incident qui met en évidence une vulnérabilité importante et nécessite des mesures correctives immédiates sera considéré comme grave.

³ Voir la liste type d'évènements classés par environnement de sûreté en fin de plaquette.

⁴ Il ne s'agit pas des actions immédiates (appel aux SCE, fouille sûreté supplémentaire...), qui doivent figurer dans le résumé de l'évènement, mais des actions d'amélioration du système éventuelles décidées à l'issue de l'analyse.



ANALYSE DE L'ÉVÈNEMENT

L'analyse constitue une étape indispensable du processus de traitement d'un évènement. L'analyse n'est pas conduite par les agents de première ligne. **Chaque opérateur doit identifier une ou plusieurs personnes chargées de cette analyse, en coordination avec les agents concernés le cas échéant.** Il est en général de la responsabilité du responsable sûreté ou du responsable qualité sûreté de mener une analyse et de déterminer les évènements à remonter à l'Autorité.

Dans le cas général, elle devra être composée d'une description factuelle de l'évènement rapporté, d'une interprétation des faits, proportionnée au niveau de risque associé à l'évènement, et de l'identification le cas échéant de mesures correctives ou préventives.

Une analyse doit d'abord vous être utile, en vous conduisant à tirer des enseignements et à prendre des mesures correctives : il s'agit d'une démarche structurée dont votre organisation conservera les bénéfices en termes de sûreté.

Pour l'Autorité, le soin et la rigueur avec lesquels les analyses sont faites constituent un bon indicateur de la maturité de votre organisation en matière de gestion de la sûreté.

En dehors des évènements jugés particulièrement significatifs – qui devront être analysés individuellement – vous pouvez privilégier les analyses thématiques, fondées sur un groupe d'évènements partageant un même thème de sûreté. Moyennant un effort de synthèse, ce regroupement présente l'avantage de vous permettre d'appréhender les problématiques de sûreté de votre organisation dans leur globalité et de pointer les thèmes qui nécessitent une attention particulière.

Pour les évènements les moins significatifs, l'analyse pourra se réduire à une simple évaluation et à un classement sans suite.

À l'inverse, les évènements les plus significatifs feront l'objet d'une analyse approfondie. Ces analyses peuvent prendre du temps.

Lorsqu'un évènement est intéressant à la fois pour la sécurité et pour la sûreté, il est recommandé qu'une coordination, voire une analyse conjointe, soit réalisée afin que les contraintes des deux côtés soient prises en compte le plus tôt possible, tout en respectant la diffusion restreinte propre à certaines informations de sûreté.

N'oubliez pas de transmettre un exemplaire du compte rendu aux autres opérateurs éventuellement concernés (ex. : exploitant de l'aérodrome, compagnie aérienne, etc.). Chaque opérateur pourra ainsi réaliser sa propre analyse. Dans certains cas, une analyse conjointe est également recommandée. Elle peut par exemple se dérouler dans le cadre d'un COS.



TRANSMISSION À L'AUTORITÉ

Vous devez transmettre les événements intéressant la sûreté via Eccairs (E2), qui est la base de données utilisée en France pour recenser les événements aéronautiques.

E2 est un outil sécurisé, répondant aux bonnes pratiques de développement et permettant ainsi d'héberger des données sensibles. Néanmoins, les informations classifiées « Diffusion restreinte » selon les critères de la sûreté, ainsi que celles considérées trop à risque pour votre organisation n'ont pas vocation à être partagées sur E2. Leur transmission devra s'appuyer sur des moyens sécurisés alternatifs, conformes à votre politique de sécurité de l'information.

L'utilisation d'un format compatible avec le logiciel E2 permet de faciliter les échanges de données entre les opérateurs et la base de données E2. Elle suppose l'utilisation exclusive de modes de transmission électroniques.

Plusieurs cas de figure se présentent :

➤ **Votre entreprise transmet à l'autorité des événements au titre de la sécurité (ETA, EAe, assistants en escale).**

Vous pouvez utiliser les modèles de comptes rendus existants en vous assurant que la case « événement sûreté » est cochée, ou, si votre entité utilise un outil interne qui permet d'enregistrer, suivre et transmettre les rapports d'événements, assurez-vous que la mention SEC soit bien saisie dans le champ « occurrence category ». Rapprochez-vous du correspondant E2 (pour la sécurité) pour mettre en place le rapport d'événements sûreté et le transfert vers l'Autorité des événements sûreté.

➤ **Votre préférence est de mettre en place un système totalement séparé entre les événements sûreté et sécurité⁵ ou**

Vos activités ne sont pas concernées par le règlement 376 :

Il vous faudra en premier lieu désigner auprès de votre DSAC gestionnaire, ou en écrivant à dsac-sur-perf-bf@aviation-civile.gouv.fr, un référent E2 qui sera le correspondant pour tout ce qui concerne la transmission des événements de sûreté. Une fois son compte E2 créé, ce correspondant pourra désigner à son tour des personnes en interne qui pourront transmettre des rapports sur E2.

Choisissez la solution de transmission via E2 la plus adaptée à votre organisation. Vous aurez la possibilité d'utiliser :

→ le formulaire interactif de rapport d'événements CRE-SUR (Compte-rendu d'événements sûreté) qui est mis à votre disposition par l'Autorité ;

→ ou, si vous disposez d'un outil interne de recueil et de suivi des événements de sûreté, vous pouvez envisager une transmission automatique des informations nécessaires entre votre outil et E2. Rapprochez-vous de la DSAC pour mettre en place les modalités de transmission.

⁵ N'oubliez pas dans ce cas de mettre en place une transmission des événements sûreté qui ont un impact sur la sécurité aux personnes chargées de la sécurité

➤ **Vous êtes un chargeur connu (CCo) ou un agent habilité (AHa) sans magasin, ou une entité ou une personne concernée par la mise en œuvre de mesures de sûreté autre qu'un EAe, une ETA ou un assistant en escale :**

Vous pouvez utiliser le rapport direct via E2, sans création de compte référent. Ce moyen est réservé aux opérateurs qui ne rapportent que très peu d'événements de sûreté.



➤ **Vous êtes une société de sûreté ou un sous-traitant travaillant pour un donneur d'ordre :**

vous transmettez les événements sûreté pertinents au donneur d'ordre, selon les modalités d'échange prévues avec lui. Le donneur d'ordre assure la transmission à l'Autorité de ceux qui lui semblent les plus significatifs/pertinents.

Rappel : Pour les événements qui vous semblent les plus significatifs, outre le rapport via E2, un rapport immédiat sur les premières informations à votre DSAC gestionnaire par un moyen rapide (téléphone ou email) est nécessaire.

Les comptes rendus transmis à l'Autorité devront être désidentifiés, c'est-à-dire ne comporter aucun élément susceptible de permettre l'identification de personnes impliquées ou concernées par l'évènement (nom, coordonnées, etc.).

Un guide détaillé d'utilisation d'E2 est disponible sur le site
<https://www.ecologie.gouv.fr/notifier-incident>

Dans quel délai faut-il transmettre les événements et leur analyse ?

Le règlement européen mentionne les délais suivants pour la transmission des informations à l'Autorité, à partir du moment où l'évènement est connu par la ou les personnes en charge de les analyser :

- dès que possible, mais au plus tard dans les 24 heures si l'évènement a des conséquences graves et immédiates sur le niveau de sûreté de l'aviation ;
- dans les 72 heures si l'évènement a des conséquences graves sur le niveau de sûreté de l'aviation ;
- une fois par mois pour tous les autres événements.

Pour ce qui concerne l'analyse des événements, qui peut prendre du temps, E2 vous permet de mettre à jour son avancement et ainsi d'informer l'Autorité lorsque vous considérez comme 'close' l'analyse que vous avez produite, qu'il s'agisse d'un classement sans suite ou d'une analyse approfondie. Notez que l'Autorité pourra vous solliciter, notamment si elle considère qu'une analyse qu'elle a reçue lui paraît insuffisante au regard des enjeux de sûreté ou si l'analyse attendue ne lui est pas parvenue.





QUE DEVIENNENT LES DONNÉES TRANSMISES À L'AUTORITÉ ?

La DGAC s'est organisée pour utiliser les événements que vous lui transmettez. Ces événements, avec d'autres données telles que celles issues de la surveillance ou des tests en situation opérationnelle, contribuent à mieux évaluer les porosités du dispositif de sûreté, et permettent de proposer des actions d'amélioration de la sûreté au niveau local et national, en particulier des actions de promotion et de partage d'informations avec vous⁵.

Le partage d'informations et le retour d'expérience est notamment réalisé à l'occasion d'une Rencontre nationale Culture Sûreté organisée chaque année par la DSAC, et la diffusion d'ECHO Sûreté, bulletin annuel

qui comporte des exemples d'événements sûreté anonymes et des recommandations de la DGAC.

Les enseignements que les services de l'Etat retirent de l'analyse des événements sûreté transmis par les opérateurs peuvent également se concrétiser par la création de nouveaux guides, la modification de guides existants ou de supports de formations, la diffusion de notes d'information à destination des opérateurs.

Plus vous transmettez d'événements de sûreté, plus riche sera le retour d'expérience

⁵ Dans certains cas, la sensibilité de certaines informations pourra conduire à ne pas pouvoir les partager avec vous

PROTECTION DES PERSONNES QUI TRANSMETTENT DES ÉVÈNEMENTS

- protection des données
- culture juste

Les rapports sur les événements intéressant la sûreté sont des données sensibles. Les opérateurs doivent s'assurer que l'accès à ces données est réservé aux personnes qui ont besoin d'en connaître, pour les besoins de l'analyse en particulier. Notez que l'accès à ces données au sein de l'Autorité est strictement encadré. Seuls les agents de la DSAC travaillant dans le domaine de la sûreté ont accès à la base E2.

Par ailleurs, les rapports d'événements transmis par les opérateurs ne seront jamais utilisés pour établir des non-conformités ou imposer des sanctions.

La « culture juste » vise à établir un cadre de confiance et de règles du jeu claires et partagées pour protéger les agents qui rapportent des événements, ou sont cités dans des rapports d'événements, contre les sanctions de leur employeur ou de l'administration, sauf si après analyse leur comportement se révèle inacceptable.

Les opérateurs doivent être sensibilisés au fait que la chaîne de protection de l'aéronautique contre les actes d'intervention illicite est un système complexe. Comme dans tous les autres systèmes complexes, une vulnérabilité ne peut généralement pas être attribuée à la seule erreur d'un agent.

En instaurant un environnement fondé sur la confiance, la culture juste vise notamment à créer des conditions favorables à la remontée des rapports sur les événements de sûreté.

Parce que cette approche - rendue obligatoire par le règlement 376/2014 et qui pour beaucoup d'entre vous relève du bon sens - a fait ses preuves en sécurité et s'avère être un facteur important pour obtenir des rapports de qualité, il est souhaitable de l'étendre à l'ensemble des événements intéressant la sûreté.

Pour en savoir plus sur la culture juste et connaître les bonnes pratiques qui vous permettront de la développer dans le domaine de la sûreté, vous pouvez consulter la plaquette DGAC relative à la culture juste (www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/guide_culture_juste.pdf) (Cette plaquette concerne le domaine sécurité, une plaquette spécifique à la sûreté est en cours de réalisation).



PROMOTION AUPRÈS DES AGENTS DE PREMIÈRE LIGNE

Il est recommandé de mettre en place des actions de promotion des rapports événements au sein de votre entreprise. En particulier, le fait qu'une réponse soit apportée aux rapports de façon visible est un facteur de motivation pour les agents. Il n'est pas toujours possible de faire des réponses complètes sur tous les aspects de l'analyse (aspects sensibles en sûreté qui ne sont pas connus par l'opérateur mais uniquement par la PAF et la GTA, absence de réponse d'autres opérateurs impliqués). Pour autant, l'opérateur peut toujours répondre aux agents qui ont rapporté des événements sur les aspects qui le concernent directement et mettre en particulier en avant les actions d'amélioration qui ont été décidées grâce aux rapports d'événements.

Les retours peuvent ne pas être individualisés en cas d'événements récurrents. Un retour global sur les conséquences et les actions mises en œuvre est également efficace.

CLASSIFICATION ET EXEMPLES D'ÉVÈNEMENTS INTÉRESSANT LA SÛRETÉ

Environnement de sûreté	Types d'évènements
Côté ville	Attaque armée ou tentative (ex. : attaque au moyen d'un véhicule-bélier, Attaque armée au moyen d'arme à feu, Attaque armée au moyen d'arme blanche ou d'opportunité, Attaque chimique, biologique et radiologique (CBR), Découverte ou utilisation d'un engin explosif improvisé (EEI) transporté par un véhicule, Découverte ou utilisation d'un EEI transporté par une personne)
	Objet sans surveillance/suspect (ex. : bagage abandonné - avec intervention démineurs et/ou impact opérationnel – Grenade trouvée dans une poubelle)
	Dommages aux infrastructures critiques/points vulnérables (ex. : sabotage côté ville, dommages à l'alimentation électrique, matériel navigation aérienne, ...)
	Comportement suspect (ex. : tentatives de passer côté piste sans CAB valable, observation prolongée du fonctionnement du PIF, passager quitte l'aérogare volontairement après avoir enregistré un bagage de soute, abandon d'un véhicule devant le linéaire...)
	Véhicule suspect (ex. : découverte de bidons d'essence dans un véhicule stationné devant l'aérogare)
Arme à distance	Attaque d'un aéronef ou d'un aéroport (ex. : utilisation ou découverte d'un ManPADs, détection d'une arme à distance dans le couloir aérien, activités suspectes repérées sur des points hauts susceptibles de servir au lancement de ManPADs)
Perturbations non planifiées	Alerte à la bombe (dirigée vers les installations de l'aéroport, l'aérogare, les aires de mouvement, un aéronef au sol)
	Manifestations avec impact opérationnel
Interférences avec un avion en vol	Activités militaires (ex. : repérage en vol d'une activité militaire qui pourrait avoir un impact sur la sécurité du vol)
	Interférence avec un avion ou un système militaire
	Utilisation de lasers/projecteurs pour viser les avions
	Interférence avec le signal GPS

Passagers et bagages de cabine	Défaut d'inspection filtrage (équipement, processus ou qualification des équipes) (ex. : article prohibé introduit en PCZSAR, pénétration de passagers ou de bagages de cabine en PCZSAR sans inspection filtrage, exemptions d'inspection filtrage accordées à des passagers ou des bagages de cabine ne pouvant en bénéficier)
	Découverte d'article prohibé , uniquement armes ou explosifs ou articles inhabituels/nouveaux ainsi que les cas de tentatives de dissimulation mal intentionnées
	Mélange de flux (ex. : pas de mise en place de séparation des flux de passagers ni de maintien d'intégrité par la compagnie, contamination à la suite d'un mélange de flux de passagers en arrivée/départ, réversibilité de l'IFU nécessaire et non appliquée)
	Refus de se soumettre à l'inspection filtrage, passagers indisciplinés au sol (ex. : agression, récupération des bagages sans accord de l'agent de sûreté et accès en salle d'embarquement, passage en force)
	Passagers potentiellement perturbateurs (ex. : défaut d'information de la compagnie et de l'équipage sur la présence de passagers voyageant sous la contrainte (DEPU, DEPA, INAD, passagers présentant des troubles mentaux))
	Passagers sans surveillance sur le tarmac (ex. : passagers à l'arrivée laissés sans surveillance en attendant un bus pour rejoindre l'aérogare, passagers sans surveillance à la recherche de leur avion)
Personnel et équipage et leurs objets transportés	Défaut d'inspection filtrage (équipement, processus, ou qualification des personnels) (ex. : personnels ou véhicules ayant accédé en PCZSAR lors d'un tractage d'aéronef d'une ZD vers la PCZSAR sans inspection filtrage (mécaniciens, tractistes...), mode dégradé non mis en place, découverte d'un article prohibé sur le personnel / équipage ou dans son bagage après inspection filtrage, exemptions d'inspection filtrage accordées à des personnels ou à leurs effets personnels transportés ne pouvant en bénéficier)
	Contournement / contestation des circuits dédiés (ex. : refus de se soumettre à l'inspection filtrage, passage en force, agression, incidents entre les équipages et les agents de sûreté, véhicule en attente d'une escorte qui part du poste sans accord de l'agent de sûreté, équipage hors UE à l'arrivée qui emprunte la salle d'embarquement)
	Non-respect des obligations relatives au badge (ex. : personnel sans TCA apparent, visiteur badgé vert sans la présence de l'accompagnant)
	Découverte d'article prohibé (uniquement armes ou explosifs ou articles inhabituels/nouveaux ainsi que les cas de tentatives de dissimulation mal intentionnées)
	Comportement suspect (ex. : établissement d'une complicité en vue de commettre un acte d'intervention illicite, personnel qui pose trop de questions dans un domaine sensible autre que le sien ou sur des sujets concernant la sûreté de l'aérodrome)
	Défaut de protection d'articles prohibés pour les passagers en PCZSAR (ex. : outils de chantier laissés en PCZSAR en accès à des passagers ou à d'autres personnels, absence de protection des armes ou équipements utilisés à des fins opérationnelles sur les aéroports (cartouches, fusils, pistolets, équipements pyrotechniques ...))

Contrôle d'accès/ Protection du côté piste	Intrusion/tentative d'intrusion/non-respect du zonage (ex. : intrusion avérée ou tentative délibérée d'intrusion en zone sûreté, présence d'une personne sans autorisation valable sur la zone considérée, présence en PCZSAR d'un passager ou personnel ayant refusé de se soumettre au contrôle d'accès, passage en force d'un véhicule ou d'une personne en PCZSAR)
	Défaut d'étanchéité frontière sûreté – détérioration ou affaiblissement de la protection (ex. : véhicule ou objet disposé contre la clôture frontière et facilitant le franchissement, dégradation des moyens de protection (clôtures, cloison, filet, ventouses...), de contrôle d'accès ou de surveillance (caméra,...), accès laissé ouvert sans surveillance (portes, SAS anti-retour, portails, guillotines...))
	Absence de contrôle d'accès (ex. : passager qui passe sans présenter son titre d'accès, un SCE, pompier, VIP exempté d'inspection filtrage qui refuse de se soumettre à un contrôle d'accès réglementaire)
	Défaillance du système (équipements ou processus) de contrôle d'accès (ex. : mode dégradé non mis en place à la suite d'une panne du système de contrôle d'accès, panne d'équipement).
	Utilisation de titres d'accès frauduleux (ex. : utilisation frauduleuse de CME ou TCA ou CAB (prêt à un tiers, facilitation d'entrée, titres expirés, volés))
	Défaut de la vérification d'identité à l'embarquement (ex. : contournement du cheminement par le passager, défaut de l'équipement – gate reader)
Bagages de soute	Défaut de stérilisation ZSAR / présence de personnels ou véhicules pendant la stérilisation / découvertes d'articles prohibés en ZSAR
	Défaut d'inspection filtrage des bagages de soute (notamment lié aux équipements, processus ou qualification des agents (ex. : erreur de programmation du système de convoyage)
	Découverte d'article prohibé (catégorie explosifs) inhabituel ou dissimulé volontairement, et présentant un risque important pour la sûreté – Note : la découverte de marchandises dangereuses n'est pas considérée comme un événement sûreté mais comme un événement de sécurité. Il convient d'utiliser les circuits de rapport mis en place pour la sécurité.
	Défaut de protection des bagages inspectés filtrés (ex. : accès non autorisé à des bagages de soute par un passager, dégradation ou altération de bagages, pas d'escorte des bagages non I/F pénétrant en PCZSAR par d'autres circuits que les circuits classiques)
	Défaut d'identification, de réconciliation passager/bagages (ex. : non présentation à l'inspection filtrage d'un bagage non accompagné, bagage non tagué, vol parti avec un bagage de soute d'un passager ne s'étant pas présenté à l'embarquement ou un nombre incorrect de bagages et de passagers, bagages non présentés à l'inspection filtrage en cas de correspondance en provenance d'un pays tiers)

Approvisionnement de bord	Découverte d'articles prohibés dans les approvisionnements (ex. : découverte d'un couteau/arme/explosif par les membres d'équipage dans les plateaux repas/fournitures sécurisés provenant d'un FHa)
	Dissimulation d'effets personnels/objets transportés au sein du chargement sous statut FHa
	Défaut de sécurisation ou d'inspection filtrage des approvisionnements (équipement, processus ou qualification des personnels) (ex. : absence d'I/F alors que marchandises ne provenant pas d'un FHa ou d'un FCo)
	Défaut de protection des approvisionnements sécurisés (ex. : marchandises de FCo/FHa laissées sans surveillance sur le quai de livraison ou avant le passage au PIF, accès non autorisé à des approvisionnements de bord constaté dans les locaux d'un FCo, d'un FHa, d'une ETA ou durant le transport vers la PCZSAR, dissimulation d'une personne dans la partie d'un véhicule contenant des approvisionnements de bord)
Fournitures destinées aux aéroports	Découverte d'articles prohibés ou de personnes dans les fournitures (ex. : dissimulation d'une arme ou d'explosif dans les fournitures)
	Défaut de sécurisation ou d'inspection filtrage des fournitures (lié notamment à l'équipement, au processus ou à la qualification des personnels) (ex. : dégradation malveillante du scellé du contenant dans lequel sont placés des fournitures sous statut, absence d'I/F hors FCo)
	Défaut de protection des fournitures sécurisées (ex. : marchandises de FCo laissées sans surveillance sur le quai de livraison ou avant le passage au PIF, défaut de protection des fournitures ou des locaux, lieu de stockage de fournitures d'aéroport en côté ville ouvert et laissé sans surveillance, défaut d'accompagnement d'un chargement, rupture d'intégrité d'une livraison provenant d'un FCo, vol de matériel sensible : uniformes, moyens de communication, documentation à diffusion restreinte, moyens d'accès (clés, badges...), accès non autorisé à des fournitures d'aérodrome dans les locaux d'un FCo, d'un EAé ou durant le transport vers la PCZSAR, dissimulation d'une personne dans la partie d'un véhicule contenant des fournitures)
	Dissimulation d'effets personnels/objets transportés au sein du chargement sous statut FCo

Protection des avions au sol / Sûreté des aéronefs	Avion laissé sans surveillance/protection (ex. : appareils restés en place, absence de pastillage le cas échéant, porte laissée ouverte en PCZSAR, porte non plombée hors PCZSAR)
	Accès non autorisé (ex. : passer sans carte d'accès à bord, tentative délibérée d'intrusion à bord d'un aéronef, refus de se soumettre aux contrôles d'accès à l'avion par le personnel chargé de la protection, présence d'un individu non autorisé dans l'avion ou autour de l'avion, violation de scellés, accès à l'avion sans vérification de TCA)
	Découverte article prohibé/suspect (dans l'avion au sol, pendant ou après la fouille sûreté)
	Actes de sabotage/dégradation/vol d'un aéronef (ex. : inscription malveillante / détérioration)
	Absence ou défaut de réalisation de la fouille de sûreté (ex. : défaut de traçabilité, un aéronef en provenance d'un pays européen ayant été tracté hors PCZSAR n'a pas fait l'objet d'une fouille de sûreté à son retour en PCZSAR avant l'embarquement, fouille non réalisée ou réalisée par du personnel non autorisé)
Sûreté en vol	Respect des modalités de transport d'armes en cabine (ex. : pas de conditionnement)
	Intrusion ou tentative délibérée d'intrusion dans le cockpit
	Passagers indiscipliné et menaçant (ex. : tentative de sabotage durant le vol, tentative d'assemblage d'un engin explosif improvisé durant le vol)
	Passager violent / menaçant : Voir le guide de la DSAC sur les passagers indisciplinés pour plus d'informations (www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/passagers-indisciplines)
	Découverte d'un article prohibé en vol (par un PNC ou un passager, sur un passager ou dans l'avion)
	Détournement en vol ou tentative
Fret et courrier	Alerte à la bombe, menaces en vol, menace anonyme estimée sérieuse menant à un déroutement et/ou une fouille de sûreté
	Intrusion ou tentative d'intrusion dans la zone de traitement et de stockage du fret (ex. : accès non autorisé à du fret sécurisé)
	Défaut de protection du fret sécurisé (ex. : constat en réception d'absence de maintien d'intégrité d'un véhicule contenant du fret sécurisé (problème de scellés), accès par du personnel non autorisé)
	Documentation d'accompagnement falsifiée ou non vérifiée (ex. : documentation non vérifiée ou falsifiée après une I/F non validée ou défaillance pour accéder à la base UE RAKC)
	Découverte d'article prohibé (catégorie explosifs) ou d'un objet test pédagogique oublié (ex. : toute situation ayant entraîné le déclenchement de la procédure d'appel aux SCE et l'intervention des autorités locales, perte ou non protection ou accessibilité des objets test pédagogiques (OTP))
	Défaut d'inspection filtrage (lié notamment aux équipements, au processus ou à la qualification des agents) (ex. : absence ou défaut d'inspection filtrage du fret volontaire ou involontaire, fret SHR non traité comme tel, usurpation d'identité du chien ou du conducteur)

Drones	Intrusion de drones dans un espace aérien qui leur est interdit (en particulier à proximité des aéroports, point d'importance vital, observation d'un drone à proximité de la plateforme)
	Attaque contre des cibles aéronautiques (ex. : dispersion d'un gaz par un drone, utilisation comme projectile sur un avion ou une installation côté piste)
	Facilitation des attaques (ex. : introduction d'un article prohibé par un drone, vols répétés de zones sensibles s'assimilant à des actions de repérage, survol du contour de la clôture)
Informations relatives à la sûreté aérienne	Divulgaration d'informations sensibles (ex. : diffusion de la réglementation ou de documents à diffusion restreinte ou confidentiels à des personnes n'ayant pas à en connaître, détournement des informations sensibles dispensées lors des formations)
	Non protection de ressources sûreté ou d'équipements opérationnels (ex. : DCS non verrouillés aux comptoirs d'enregistrement et/ou d'embarquement, découverte de documents sensibles, billets, TAG, uniformes spécifiques, gilets labellisés, clés, laissés sans surveillance ou accessibles au public, accès à un ordinateur ou à un logiciel pouvant donner des accès non autorisés à des documents ou des informations sensibles.)



GLOSSAIRE

Autorité	Autorité en charge de votre surveillance dans le domaine de la sûreté : DSAC échelon central, DSAC IR locale, SEAC PF, DAC NC
CAB	Carte d'accès à bord
CME	Carte de Membre d'Equipage
COS	Comité Opérationnel de Sûreté
CRE-SUR	Compte Rendu d'Événement SUReté
DAC NC	Direction de l'Aviation Civile en Nouvelle-Calédonie
DCS	Système de contrôle des départs
DEPA	Passager expulsé d'un pays escorté
DEPU	Passager expulsé d'un pays seul
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DSAC	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
DSAC/IR	Direction interrégionale de la DSAC
DSAC/MEAS	Mission Evaluation et Amélioration de la Sécurité de la DSAC
E2	Abréviation d'Ecceairs2
EAe	Exploitant d'aérodrome
ECCAIRS	European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems
ETA	Entreprise de Transport Aérien
FCo	Fournisseur Connu
FHa	Fournisseur Habilité
Fret SHR	Fret à haut risque
GTA	Gendarmerie des Transports Aériens
I/F	Inspection-Filtrage
IFBS	Inspection Filtrage des Bagages de Soute
INAD	Abréviation d'Inadmissible : passager refoulé à la frontière pour cause de formalités (passeport expiré, absence de visa, ...)
MANPAD	Système portatif de défense antiaérienne
PAF	Police Aux Frontières
PCZSAR	Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé
PIF	Poste d'inspection filtrage
PNC	Personnel Navigant Commercial
SCE	Services Compétents de l'Etat
SEAC	Service d'Etat de l'Aviation Civile (en Polynésie française)
TAG	Etiquette bagages
TCA	Titre de Circulation Aéroportuaire
ZD	Zone Délimitée

Directeur de la publication : Richard Thummel, directeur de la sécurité de l'aviation civile
Coordination et rédaction : Hélène Bastianelli, Chargée de mission analyse des événements de sûreté
Conception et réalisation : Communication et relations publiques DSAC
Photos : Richard Metzger/STAC - Benoît Bleuven/DSAC
Impression : Repro SG Farman



Direction de la sécurité de l'aviation civile

50, rue Henry Farman

75720 Paris cedex 15

Téléphone : 01 58 09 43 21

www.ecologie.gouv.fr