

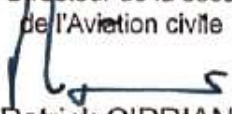


## MANUEL DU PROGRAMME DE SECURITE DE L'ETAT

|                     |  |
|---------------------|--|
| <i>Rédacteur</i>    | DSAC/MEAS, secrétariat du PSE  |
| Date                | Le 5 juin 2015   |
| Signature           | Chef de bureau de la mission d'Evaluation<br>et d'Amélioration de la Sécurité<br><br>Georges WELTERLIN |
| <i>Vérificateur</i> | Le directeur adjoint de la sécurité de l'aviation civile   |
| Date                | 10 JUIN 2015   |
| Signature           | Le Directeur Adjoint de la sécurité<br>de l'Aviation civile<br><br>Richard THUMMEL                   |
| <i>Approbateur</i>  | Le directeur de la sécurité de l'aviation civile   |
| Date                | 12 JUIN 2015   |
| Signature           | Le Directeur de la sécurité<br>de l'Aviation civile<br><br>Patrick CIPRIANI                          |

## SOMMAIRE

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1     | Rubriques introductives   | 4  |
| 1.1   | Le manuel PSE.....  | 4  |
| 1.2   | Documentation relative au PSE.....  | 4  |
| 1.3   | Objet du PSE.....   | 5  |
| 1.4   | Contexte règlementaire .....  | 5  |
| 1.5   | Secteurs d'activité couverts par le PSE.....  | 5  |
| 1.6   | Les intervenants .....  | 5  |
| 1.6.1 | DSAC/MEAS   | 6  |
| 1.6.2 | Les correspondants PSE  | 6  |
| 1.6.3 | Les correspondants PSE/AL   | 7  |
| 1.6.4 | PSE et contrats de service entre intervenants   | 7  |
| 2     | Les structures de pilotage du PSE   | 8  |
| 2.1   | Préambule : les boucles d'amélioration continue de la sécurité.....                                     | 8  |
| 2.1.1 | Boucle locale   | 8  |
| 2.1.2 | Boucle nationale  | 8  |
| 2.1.3 | Interfaces entre boucles  | 9  |
| 2.2   | Le Comité Directeur PSE DGAC.....   | 9  |
| 2.3   | La revue de sécurité PSE.....   | 10 |
| 2.4   | Les revues locales .....  | 10 |
| 2.4.1 | La revue « métier »   | 10 |
| 2.4.2 | La revue PSE locale   | 10 |
| 3     | Fonctionnement du PSE   | 12 |
| 3.1   | « PREVOIR » (« PLAN »).....   | 12 |
| 3.1.1 | Décision relative à l'engagement de la DGAC   | 12 |
| 3.1.2 | Plan d'action stratégique PSE   | 12 |
| 3.1.3 | Cartographie des risques  | 13 |
| 3.1.4 | Lettre d'engagement performance   | 13 |
| 3.2   | « FAIRE » (« DO »).....   | 13 |
| 3.2.1 | Réglementation  | 13 |
| 3.2.2 | Surveillance  | 14 |
| 3.2.3 | Promotion de la sécurité  | 14 |
| 3.3   | « CONTRÔLER » (« CHECK »).....  | 15 |
| 3.4   | « AMELIORER » (« ACT »).....  | 15 |
| 4     | Relations PSE-SGS/SMS   | 16 |
| 4.1   | Les systèmes de gestion de la sécurité (SGS/SMS) .....  | 16 |
| 4.2   | Interface SGS/SMS des opérateurs et PSE .....   | 16 |
| 5     | Interface avec les partenaires extérieurs   | 17 |
| 5.1   | DIRCAM.....   | 17 |
| 5.2   | GTA .....   | 17 |
| 5.3   | Opérateurs d'aviation civile .....  | 17 |
| 5.4   | Fédérations et associations de l'aviation de loisir .....   | 17 |
| 6     | Annexes   | 19 |
| 6.1   | Fiche de proposition de traitement d'un risque identifié.....   | 19 |
| 6.2   | L'exploitation des événements.....  | 22 |
| 6.2.1 | Travail préliminaire  | 22 |
| 6.2.2 | Revue hebdomadaire DSAC/MEAS  | 22 |
| 6.3   | Relations entre PSE et programme de sécurité européen (European Aviation Safety Programme ou EASP)..... | 24 |

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 6.3.1 | Présentation succincte de l'EASP             | 24 |
| 6.3.2 | Le manuel de l'EASP                          | 24 |
| 6.3.3 | Le plan d'action stratégique européen (EASp) | 24 |
| 6.3.4 | Interactions PSE-EASP                        | 24 |
| 6.4   | Définitions et acronymes.....                | 26 |

## 1 RUBRIQUES INTRODUCTIVES

### 1.1 Le manuel PSE

Le Manuel PSE a pour objet de préciser, dans le cadre de la décision d'engagement du Directeur Général, l'organisation, les responsabilités et les ressources mises en place pour assurer un fonctionnement efficace du Programme de Sécurité de l'Etat.

Sa rédaction et sa mise à jour sont assurées par DSAC/MEAS. Le manuel est approuvé par le directeur de la DSAC au nom du Président du Comité Directeur PSE DGAC.

| <i>N° de MAJ</i> | <i>Date</i> | <i>Modifié par</i> | <i>Pages modifiées</i> | <i>Description des modifications</i>  |
|------------------|-------------|--------------------|------------------------|---|
| 1                | 14/10/2011  | DSAC/MEAS          | toutes                 | réécriture complète du manuel, sur la base de l'expérience acquise avec la version 1  |
| 2                | 05/06/2015  | DSAC/MEAS          | toutes                 | Réécriture importante du manuel pour prendre en compte la publication du MS-GEN, les évolutions réglementaires (Annexe 19, règlement européen 376/2014 notamment) et l'expérience acquise |


### 1.2 Documentation relative au PSE

La documentation relative au PSE comprend :

- la décision relative à l'engagement de la direction générale de l'aviation civile à définir et mettre en œuvre le programme de sécurité de l'Etat (document public) : [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pse\\_lettre\\_engagement.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pse_lettre_engagement.pdf) ;
- le plan d'action stratégique (périodicité 5 ans ; actualisé tous les 3 ans au minimum ; document public) : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Plan-d-action-strategique-du-PSE.html> ;
- le présent manuel (document public) ;
- le rapport annuel sur la sécurité aérienne établi au titre de l'article L.722-4 du code de l'aviation civile (document public) : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Rapport-sur-la-securite-aerienne.html> ;
- la cartographie des risques et les documents liés (évolution continue ; document public) : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Plan-d-action-strategique-du-PSE.html> ;
- la liste des correspondants PSE (document interne).

Les versions à jour de ces documents constituent la référence documentaire du PSE. Ces versions et leurs archives sont gérées par DSAC/MEAS.

Toute diffusion des documents non publics du PSE doit faire l'objet d'un accord du Président du Comité Directeur PSE.

|  |  |        |                                  |
|--|--|--------|----------------------------------|
|  <b>DIRECTION GENERALE<br/>DE L'AVIATION CIVILE</b> | <b>MANUEL DU<br/>PROGRAMME DE SECURITE DE L'ETAT</b> | VALIDE | Date : 05/06/2015<br>Page : 5/26 |
|--|--|--------|----------------------------------|

### 1.3 Objet du PSE

La sécurité, au sens de l'OACI, est « l'état dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable ».

Les normes de l'OACI exigent des Etats qu'ils mettent en œuvre un processus, appelé Programme National de Sécurité (PNS), couvrant l'ensemble de la réglementation relative à la sécurité aérienne. Par ce processus, les Etats s'efforcent d'atteindre les objectifs stratégiques de sécurité qu'ils se sont fixés en optimisant les actions relevant de leurs compétences, notamment en orientant les ressources humaines et financières disponibles vers les actions jugées les plus utiles en termes d'atténuation des risques. Le PNS français a pour appellation « Programme de Sécurité de l'Etat » (PSE).

Pour atteindre les objectifs mentionnés plus haut, le PSE dispose de trois leviers d'action – **la réglementation, la surveillance et la promotion de la sécurité** – et s'appuie sur les processus d'amélioration continue de la sécurité internes à l'administration et sur les systèmes de gestion de la sécurité (SGS ou SMS) des opérateurs d'aviation civile, qu'il fait interagir.

Les processus d'amélioration de la sécurité jouent un rôle central dans le fonctionnement du PSE, et reposent en partie sur le traitement des événements, qui est détaillé dans le Manuel de Surveillance DSAC – Généralités (MS-GEN). A ce processus s'ajoutent les retours « réactifs » (accidentologie, etc.), « proactifs » (études réalisées par la DGAC, les autres Etats, les opérateurs, etc.) et préventifs (SGS/SMS).

Le contenu du PSE est par ailleurs orienté par le Programme de Sécurité européen (EASP), sous la forme d'interactions qui sont précisées au 6.3.

### 1.4 Contexte réglementaire

Les principes fondateurs du PSE sont issus de l'Annexe 19 à la Convention de Chicago « Gestion de la sécurité », qui regroupe les dispositions relatives à la gestion de la sécurité qui étaient contenues dans les annexes 1, 6, 8, 11, 13 et 14.

### 1.5 Secteurs d'activité couverts par le PSE

Pour pouvoir évaluer la capacité du PSE à atteindre l'objectif stratégique fixé par le Directeur Général, les secteurs d'activité suivants ont été identifiés :


- aviation de transport commercial en avions (y compris en avions tout-cargo) ;
- aviation de loisir ;
- exploitation des hélicoptères.

Les secteurs d'activité retenus font intervenir d'autres opérateurs, notamment les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aérodromes, les ateliers d'entretien d'aéronefs, les sociétés d'assistance en escale, les concepteurs et constructeurs d'aéronefs, les organismes de formation.

### 1.6 Les intervenants

Le PSE étant un processus national d'amélioration de la sécurité aérienne, tous les agents de la DGAC sont des acteurs du PSE. Disposant de responsabilités opérationnelles, les agents des processus « métier » des directions techniques (hors « sûreté »), du processus D3 de la DSAC, des départements « Surveillance et Régulation » et des délégations des DSAC/IR, les agents de DSAC/MEAS, de DTA/MCU, de MALGH et de l'OCV ont une contribution directe et concrète au processus. Une sensibilisation ou une formation spécifique aux principes du PSE est faite à l'attention de ces agents.

Les entités suivantes interviennent dans le fonctionnement du PSE :

|  |  |        |                                  |
|--|--|--------|----------------------------------|
|  <b>DIRECTION GENERALE<br/>DE L'AVIATION CIVILE</b> | <b>MANUEL DU<br/>PROGRAMME DE SECURITE DE L'ETAT</b> | VALIDE | Date : 05/06/2015<br>Page : 6/26 |
|--|--|--------|----------------------------------|

- au sein de la DGAC : DSAC (MEAS et tous les processus « métier », hors « sûreté »), DTA/MCU, MALGH, OCV, STAC, ENAC et DSNA.
- hors DGAC : BEA, OSAC.

Certaines de ces entités et certains des agents de ces entités assurent des missions identifiées comme étant dédiées au PSE : il s'agit de DSAC/MEAS et des correspondants PSE, dont les missions sont décrites aux § 1.6.1, §1.6.2 et § 1.6.3. Les autres entités assurent leurs propres missions et se retrouvent à l'occasion de moments-clés dans des instances dédiées au pilotage du PSE : le Comité Directeur PSE, la revue de sécurité PSE et les revues PSE locales, qui sont décrites au chap. 2 du Manuel.

Du fait de son statut de direction au sein de la DGAC, il a été jugé pertinent d'inclure la DSNA, opérateur majeur de l'aviation civile française, parmi les intervenants du PSE. Cela se traduit notamment par sa participation aux instances de pilotage du PSE.

### 1.6.1 DSAC/MEAS

DSAC/MEAS est chargée du secrétariat du PSE. A ce titre, elle assure en particulier :

- l'animation des réflexions et le suivi des actions associées au plan stratégique PSE ;
- la gestion et la mise à disposition des documents de référence du PSE (cf. §1.2) ;
- la planification et l'animation des revues de sécurité PSE (cf. § 2.2) ;
- la planification et l'animation des réunions des correspondants PSE (cf. § 1.6.2).

### 1.6.2 Les correspondants PSE

Un correspondant PSE est nommé :

- dans chaque « entité géographique » (DSAC/IR, SAC, SEAC, DAC et ENAC) ;
- par processus « métier » (hors « sûreté ») de la DSAC.


Le correspondant PSE assure le relais entre DSAC/MEAS et

- le processus « métier » (hors « sûreté ») qui le concerne (pour les correspondants PSE de la DSAC/EC) ;
- les divisions « métier » de son entité géographique (pour les correspondants PSE hors DSAC/EC).

Il coordonne la mise en œuvre des actions PSE dans son processus ou entité géographique.

Les principales missions du correspondants PSE sont de :

- Sensibiliser les agents aux principes, aux objectifs et aux actions décidées dans le cadre du PSE afin d'aider à son appropriation, et de leur communiquer les informations relatives au fonctionnement et aux résultats du PSE ;
- Promouvoir la réalisation des actions prévues dans le plan stratégique et qui concernent son processus ou son entité géographique ;
- S'assurer que les informations suivantes relatives à son entité géographique sont transmises à DSAC/MEAS et aux directions techniques concernées :
  - les incidents ou autres points de sécurité qui, selon eux, leur semblent nécessiter des actions générales de surveillance, de promotion de la sécurité ou d'évolution des textes réglementaires ;
  - les propositions d'évolution de la cartographie des risques ;
  - les propositions d'évolution du plan d'action détaillé du PSE.
- Informer DSAC/MEAS des éventuelles difficultés rencontrées en ce qui concerne l'enregistrement des événements de sécurité dans la base de données ECCAIRS et l'exploitation des données de sécurité.

|  |  |        |                                  |
|--|--|--------|----------------------------------|
|  <b>DIRECTION GENERALE<br/>DE L'AVIATION CIVILE</b> | <b>MANUEL DU<br/>PROGRAMME DE SECURITE DE L'ETAT</b> | VALIDE | Date : 05/06/2015<br>Page : 7/26 |
|--|--|--------|----------------------------------|

DSAC/MEAS réunit les correspondants PSE trois fois par an afin, notamment, d'échanger sur :

- les éléments saillants issus des boucles PSE (locales et « métier ») ;
- les éléments saillants issus de la revue de sécurité PSE ;
- les informations relatives au fonctionnement de la base ECCAIRS ;
- les actions mises en œuvre en direction des opérateurs ;
- le Bulletin Sécurité DSAC (sujets, diffusion, etc.) ;
- et, plus généralement, tout sujet nécessitant une coordination ou un retour d'expérience collectif concernant le PSE.

La revue nationale D3 est couplée à l'une de ces trois réunions.

A l'issue de chaque réunion, un compte rendu est rédigé par DSAC/MEAS.


La liste des correspondants PSE est tenue à jour par DSAC/MEAS.

### **1.6.3 Les correspondants PSE/AL**

Aux correspondants PSE visés au §1.6.2 s'ajoutent des « correspondants PSE/AL » (un par entité géographique et par direction technique concernée de la DSAC ; un à la DSNA), qui coordonnent la mise en œuvre locale des actions spécifiques au volet « aviation de loisir » du PSE. Leurs réunions donnent lieu à la rédaction d'un compte rendu, qui est notamment transmis pour information aux correspondants PSE.

### **1.6.4 PSE et contrats de service entre intervenants**

Les contrats de service passés entre la DSAC et le BEA, et entre la DSAC et d'autres services de la DGAC ou du ministère, définissent, lorsque cela est jugé nécessaire, les modalités de coopération au titre de PSE entre chacune des entités signataires. Cette coopération peut prendre des formes diverses : participation à des groupes de travail ad hoc, collaboration à des projets communs, fourniture de données, etc.

|  |  |        |                                  |
|--|--|--------|----------------------------------|
|  <b>DIRECTION GENERALE<br/>DE L'AVIATION CIVILE</b> | <b>MANUEL DU<br/>PROGRAMME DE SECURITE DE L'ETAT</b> | VALIDE | Date : 05/06/2015<br>Page : 8/26 |
|--|--|--------|----------------------------------|

## 2 LES STRUCTURES DE PILOTAGE DU PSE

Processus étatique, le pilotage du PSE ne fait pas intervenir les opérateurs d'aviation civile, à l'exception de la DANA, en raison de son appartenance à la DGAC et des interfaces serrées qu'elle entretient avec les autres directions de la DGAC et l'ensemble des opérateurs du secteur aérien.

Pour piloter les actions relatives au PSE, l'organisation suivante est mise en place.

### 2.1 Préambule : les boucles d'amélioration continue de la sécurité

Le PSE s'appuie sur des boucles d'amélioration continue de la sécurité qui agissent suivant des périmètres et à des niveaux différents (local, national, métier, etc.) mais fondées sur des principes communs : identification et évaluation des risques et dangers, définition des actions de réduction des risques à entreprendre, mesure (si possible) du résultat de ces actions et leur évolution éventuelle, en fonction des résultats constatés. Ces boucles interagissent. Pour assurer l'efficacité de ce processus, ses différentes étapes doivent être formalisées.

#### 2.1.1 Boucle locale

Elle décline, au niveau local, les produits de la boucle globale et de chacune des composantes « métier ». Elle identifie les spécificités éventuelles des opérateurs locaux non couvertes par les composantes « métier », à partir des retours SGS/SMS des opérateurs locaux (cartographie des risques, plan d'actions correctives et préventives, analyse des événements, indicateurs) et de la connaissance du contexte local (économie, météo, relief, type d'exploitation, configuration des aéroports, etc.)

La déclinaison, au plan local, du processus formalise d'éventuelles actions spécifiques locales de surveillance ou de promotion de la sécurité, dans la mesure où la mise en œuvre de ces actions reste compatible avec les priorités définies par les composantes « métier » et avec le mode de fonctionnement de ces composantes « métier ».

Elle implique la désignation d'un correspondant PSE par DSAC/IR et l'organisation, au moins deux fois par an, d'une revue de la boucle locale.

#### 2.1.2 Boucle nationale


Sont constitutifs du fonctionnement de la boucle nationale :

- Le traçage des saisines et des suites données indiquées dans les composantes « métier » et dans la boucle locale, et leur mise à disposition de l'ensemble des acteurs impliqués ;
- La gestion, sous l'égide des réunions DSAC/D-directions techniques-MEAS, des actions impliquant plusieurs composantes « métier » ;
- La formalisation d'une cartographie des risques nationale à partir notamment des comptes rendus d'événements notifiés par les opérateurs ou de toute autre donnée de sécurité pertinente qui aurait été analysée par des organisations étrangères ou des entités extérieures ;
- La réalisation de fiches de proposition de traitement d'un risque identifié ;
- La production du plan d'actions stratégique PSE ;
- La gestion d'un plan d'action PSE détaillé ;
- La réalisation d'un rapport annuel sur la sécurité.

La boucle nationale s'appuie sur :

- les remontées des boucles locales ;
- la tenue de revues de sécurité PSE ;
- la tenue d'un comité directeur PSE DGAC annuel.



|  |  |        |                                  |
|--|--|--------|----------------------------------|
|  <b>DIRECTION GENERALE<br/>DE L'AVIATION CIVILE</b> | <b>MANUEL DU<br/>PROGRAMME DE SECURITE DE L'ETAT</b> | VALIDE | Date : 05/06/2015<br>Page : 9/26 |
|--|--|--------|----------------------------------|

Son secrétariat est assuré par DSAC/MEAS.

### 2.1.3 Interfaces entre boucles

Les documents produits par les boucles nationale, « métier » et locales sont accessibles par tous les intervenants, notamment en les déposant dans la Communauté PSE du bureau virtuel.

La coordination continue entre les différentes boucles est essentielle. En particulier, les listes de risques surveillés et les plans d'actions devront être coordonnés afin que les priorités d'actions fixées par les composantes « métier » puissent être efficacement mises en œuvre et que certains risques soient traités au niveau local lorsque cela est plus pertinent.

L'interface entre les boucles locales et chaque composante « métier » fait l'objet d'un point de l'ordre du jour des réunions périodiques de coordination organisées par les directions techniques.

Dans un souci de cohérence entre les DSAC/IR, et en dehors même de ces réunions de coordination, il est souhaitable que les listes des actions des DSAC/IR soient largement échangées.

L'interface entre les boucles locales et nationale est gérée dans le cadre des réunions de correspondants PSE.

Les agents de l'échelon central de la DSAC ou des DSAC/IR, et notamment ceux en contact avec les opérateurs, doivent avoir connaissance du plan stratégique PSE, de la cartographie des risques et du plan d'action détaillé. Ces agents doivent s'attacher à identifier, tout au long de leurs activités relatives à la sécurité :

- les incidents ou autres points de sécurité qui, selon eux, leur semblent nécessiter des actions générales de surveillance, de promotion de la sécurité ou d'évolution des textes réglementaires ;
- les points sur lesquels la cartographie des risques du PSE devrait être modifiée ou complétée ;
- toute proposition d'évolution du plan d'action détaillé du PSE.

Lorsque ces points ou actions proposées sont spécifiques à une boucle « métier », l'agent doit, via le correspondant PSE et par la voie hiérarchique, les proposer au pilote de processus « métier » correspondant de l'échelon central de la DSAC, avec copie à DSAC/MEAS. Le pilote de processus informe des suites données à DSAC/MEAS et, le cas échéant, la DSAC/IR dont émane la proposition.

Lorsque le thème implique des interfaces entre composantes « métier », l'agent, par la voie hiérarchique, soumet le point ou l'action proposée à DSAC/MEAS (avec copie aux composantes « métier » concernée) qui proposera une suite à donner sous l'égide de la revue de sécurité PSE.

Il utilise à cet effet la « fiche de proposition de traitement d'un risque identifié » disponible en Annexe 6.1 et dans la Communauté PSE.

DSAC/MEAS tient à jour, et met à disposition de l'ensemble des acteurs impliqués la liste des saisines et des suites qui sont données.


Pour l'ensemble de ces tâches, les correspondants PSE dans les directions techniques de l'échelon central de la DSAC et dans les DSAC/IR sont le relais de DSAC/MEAS.

## 2.2 Le Comité Directeur PSE DGAC

Le comité directeur PSE DGAC valide, sur proposition de la revue de sécurité PSE (définie au 2.3), les orientations stratégiques à mettre en œuvre dans le cadre du PSE.

Il est présidé par le directeur général de l'aviation civile, qui le réunit une fois par an. Le comité directeur PSE DGAC comprend le directeur de la DSAC, le directeur de la DTA, le directeur du BEA, le directeur de la DSNA, le chef de la MALGH, le directeur de l'ENAC et, si l'ordre du jour le nécessite, le secrétaire général de la DGAC.

L'ordre du jour est établi par DSAC/MEAS.

|  |  |        |                                   |
|--|--|--------|-----------------------------------|
|  <b>DIRECTION GENERALE<br/>DE L'AVIATION CIVILE</b> | <b>MANUEL DU<br/>PROGRAMME DE SECURITE DE L'ETAT</b> | VALIDE | Date : 05/06/2015<br>Page : 10/26 |
|--|--|--------|-----------------------------------|

Le comité directeur PSE DGAC :

- fixe la politique de la DGAC en matière de sécurité aérienne ;
- fixe les axes de travail et les orientations à mettre en œuvre par la revue de sécurité PSE ;
- valide les évolutions majeures du plan d'actions stratégique et de la cartographie des risques ;
- évalue la maturité du PSE d'après les éléments fournis par la revue de sécurité PSE.

A l'issue de chaque réunion, un compte rendu est rédigé par DSAC/MEAS.

### 2.3 La revue de sécurité PSE

La revue de sécurité PSE assure deux missions : l'une est centrée sur le suivi des risques, l'autre méthodologique.

La revue est composée de représentants des processus « métiers » de la DSAC (hors « sûreté »), de DSAC/IR, de DSAC/MEAS, de DTA/MCU, de l'OCV, de la MALGH, de la DSNA, du STAC, de l'OSAC et du BEA. Elle est présidée par le directeur de la DSAC ou son adjoint. La liste des membres de la revue de sécurité PSE est tenue à jour par DSAC/MEAS.

La revue de sécurité PSE se réunit au moins trois fois par an. L'ordre du jour de la réunion est proposé par DSAC/MEAS ; il comprend les points suivants :

- le suivi des actions de la revue précédente ;
- l'examen de sujets de sécurité proposés par les participants, sujets qui peuvent provenir de diverses sources : événements notifiés/analyses (dont les données issues du processus décrit au MS-GEN chap. 10.4.2), résultats d'audits, études externes, etc. ;
- les propositions de traitement d'un ou plusieurs risques identifiés issues des boucles locales (cf. Annexe 6.1 modèle de fiche) ;
- annuellement, une évaluation de la maturité du PSE ;

et, en tant que de besoin :

- la révision des structures de pilotage du PSE (décision d'engagement du DG, manuel PSE) et des documents fondamentaux du PSE (plan stratégique d'amélioration de la sécurité, cartographie des risques) ;
- la cohérence entre le Programme de sécurité européen (EASP) et le PSE.

La revue de sécurité PSE peut décider d'actions en matière de réglementation, de surveillance ou de promotion de la sécurité.

A l'issue de chaque revue de sécurité PSE, un compte rendu est rédigé par DSAC/MEAS.

### 2.4 Les revues locales

Les revues locales contribuent à piloter les actions locales en matière de sécurité et alimentent la boucle nationale.

#### 2.4.1 La revue « métier »

Le traitement des événements au niveau des processus « métier » est décrit dans le MS-GEN, chap.10.4.

Les revues « métier » font l'objet d'un compte rendu qui est notamment diffusé aux correspondants PSE et à MEAS.

#### 2.4.2 La revue PSE locale

Une revue locale PSE n'est pas qu'une revue d'événements. C'est un moment privilégié d'échanges sur les questions de sécurité entre les différents métiers, de façon à apporter un

|  |  |        |                                   |
|--|--|--------|-----------------------------------|
|  <b>DIRECTION GENERALE<br/>DE L'AVIATION CIVILE</b> | <b>MANUEL DU<br/>PROGRAMME DE SECURITE DE L'ETAT</b> | VALIDE | Date : 05/06/2015<br>Page : 11/26 |
|--|--|--------|-----------------------------------|

regard croisé sur les activités de ces métiers, notamment mais pas seulement, sur la base des comptes rendus d'événements les plus significatifs ayant une incidence locale.

La revue locale PSE réunit au moins le directeur de la DSAC/IR, le correspondant PSE et les chefs de division des différents métiers ou leurs représentants.

Elles ont lieu au moins deux fois par an (leur rythme étant fonction du nombre de sujets de sécurité à traiter), préalablement aux revues de sécurité PSE, qu'elles contribuent à alimenter. Elles peuvent également être couplées avec la revue de processus D3 locale, au cours de laquelle est évaluée l'efficacité du fonctionnement du PSE au plan local.

L'ordre du jour-type d'une revue locale PSE est le suivant :

- Point (fait par le correspondant PSE) sur l' « actualité » en matière de PSE (évolutions réglementaires, actions de promotion de la sécurité nationale, points pertinents de la Veille sécurité MEAS, points saillants des revues de sécurité PSE, publication d'Infos sécurité DGAC, etc.) :
- Bref examen des indicateurs liés au PSE (indicateurs 3.2 –délai de saisie – et 3.3 – taux notification des opérateurs relevant de la DSAC/IR) ;
- Examen des événements (ou groupes d'événements) significatifs conformément aux dispositions du MS-GEN chap. 10.4 ;
- Suivi des actions issues de la boucle locale ; ces actions devront être compatibles avec les priorités définies par les composantes « métier » et avec le mode de fonctionnement de ces composantes « métier » ;
- Point sur les actions entreprises localement au titre du plan d'action stratégique du PSE, au titre des objectifs LEP locaux, de tout autre plan d'actions en matière de sécurité ayant une déclinaison locale, etc.
- Examen d'une proposition de traitement d'un risque identifié (cf. Annexe 6.1 modèle de fiche).

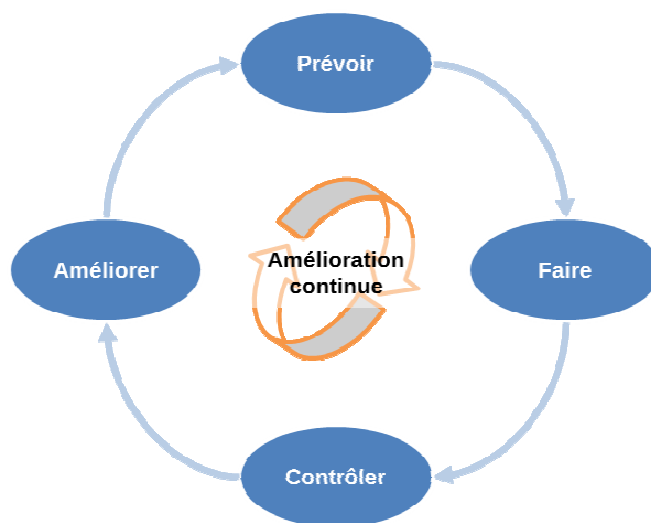
Les revues locales PSE font l'objet d'un compte rendu, qui est diffusé auprès de l'ensemble des correspondants PSE, des pilotes de processus « métier » (hors « sûreté ») et de MEAS.

### 3 FONCTIONNEMENT DU PSE

Le PSE peut être considéré comme un processus d'amélioration continue de la sécurité aérienne : il peut donc être décrit sous la forme d'une boucle « PFCA » (Prévoir-Faire-Contrôler-Améliorer) – ou « PDCA » (Plan-Do-Check-Act) en anglais.

L'évaluation des risques est au centre de ce processus, au même titre que la surveillance orientée « risques » (RBO).

L'efficacité du fonctionnement du PSE est surveillée via le processus de management D3 d'évaluation et de réduction des risques.



#### 3.1 « PREVOIR » (« PLAN »)

Parmi les objectifs de haut niveau que s'est fixé la DGAC, l'un porte spécifiquement sur la sécurité aérienne, à savoir « Demeurer une référence européenne, notamment dans le domaine de la sécurité [et de la sûreté] ». Cet objectif de haut niveau se trouve décliné, sous la forme de sous-objectifs et d'actions concrètes, dans d'autres documents d'orientation, cités ci-après. Ils constituent les données d'entrée de la boucle PSE.

##### 3.1.1 Décision relative à l'engagement de la DGAC

La « décision du Directeur Général relative à l'engagement de la DGAC à définir et à mettre en œuvre le programme de sécurité de l'Etat » est le document de référence fédérant les activités de ses services dans le cadre du PSE : [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pse\\_lettre\\_engagement.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pse_lettre_engagement.pdf).

Ce document définit notamment l'objectif stratégique à atteindre en matière de sécurité. Il évolue en fonction des performances qui ont été constatées en matière d'amélioration de la sécurité.

##### 3.1.2 Plan d'action stratégique PSE

Pour atteindre l'objectif stratégique qui a été fixé en matière d'amélioration de la sécurité, un plan d'action stratégique est élaboré. En transport aérien commercial, le plan d'action définit des orientations stratégiques et des objectifs de réduction des risques transverses et ciblés. Des actions sont planifiées pour atteindre les objectifs de réduction des risques transverses et ciblés ; des groupes de travail sont éventuellement mis sur pied dans le cadre de la revue de sécurité PSE pour effectuer ou suivre les

actions planifiées. Le plan d'action stratégique définit par ailleurs des orientations en matière d'amélioration de la sécurité pour l'activité « hélicoptères » et l'aviation de loisir.

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PS-2018-WEB-210114.pdf>.

### 3.1.3 Cartographie des risques

Une cartographie des risques est établie dans le cadre de la revue de sécurité PSE. Elle identifie, sous la forme d'une matrice à deux entrées, des événements indésirables et les événements ultimes qui leurs sont associés. La liste des événements indésirables est établie sur la base des comptes rendus d'incidents et analyses transmis à la DGAC par les opérateurs, des enquêtes techniques et études réalisées par le BEA ou les organismes équivalents étrangers, et de l'avis des opérateurs, qui sont consultés pour l'élaboration de la cartographie. La cartographie des risques est un document par nature évolutif.

La cartographie des risques en vigueur est mise en ligne sur le site Internet du ministère, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Plan-d-action-strategique-du-PSE.html>.

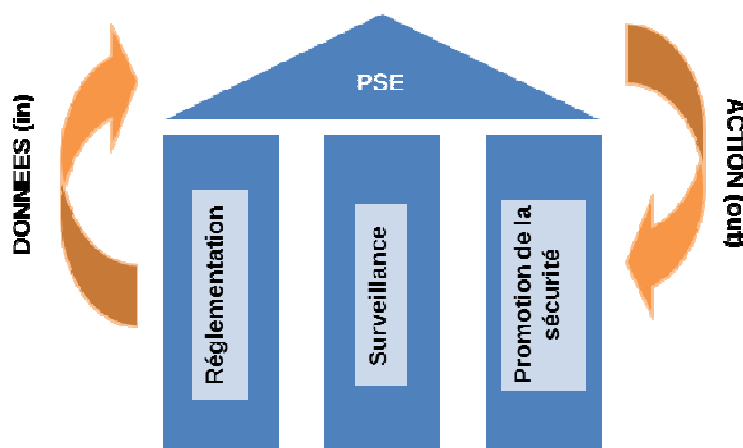
### 3.1.4 Lettre d'engagement performance

La lettre d'engagement performance passée entre le directeur de la DSAC et le Directeur général de l'Aviation civile définit les contributions de la DSAC aux objectifs stratégiques de la DGAC, notamment au premier d'entre eux, qui est de « demeurer une référence européenne, notamment dans le domaine de la sécurité [et de la sûreté] ». Pour cela, la DSAC entend « concourir à la sécurité [et à la sûreté] de l'aviation civile » en se fixant plusieurs objectifs, qui font partie de ceux définis dans le cadre de la démarche PPO. La lettre d'engagement performance est un document annuel, dont la mise en œuvre est suivie dans le cadre des CODIR Performances.

## 3.2 « FAIRE » (« DO »)


L'étape « FAIRE » du processus PSE détaille les actions effectuées par les intervenants du PSE pour atteindre l'objectif de haut niveau en matière de sécurité aérienne que s'est fixé l'État.

Ces activités peuvent être classées dans trois grandes catégories : réglementation, surveillance et promotion de la sécurité (voir schéma ci-dessous).



### 3.2.1 Réglementation

La réglementation applicable au plan national en matière de sécurité peut avoir une origine internationale (OACI, via les normes figurant dans les annexes à la Convention de Chicago ; instances de l'Union européenne (Parlement, Conseil, Commission, AESA, ...) ou nationale.

|  |  |        |                                   |
|--|--|--------|-----------------------------------|
|  <b>DIRECTION GENERALE<br/>DE L'AVIATION CIVILE</b> | <b>MANUEL DU<br/>PROGRAMME DE SECURITE DE L'ETAT</b> | VALIDE | Date : 05/06/2015<br>Page : 14/26 |
|--|--|--------|-----------------------------------|

Conformément aux textes d'organisation de la DSAC, et notamment l'arrêté du 13 octobre 2014, DSAC/ERS prépare les textes en matière de sécurité des aéronefs et des aérodromes, de leur exploitation et de leurs personnels. DSAC/ERS coordonne et prépare également les réponses aux propositions normatives de son domaine de compétence émanant des instances européennes et internationales.

DTA/MCU prépare la réglementation relative à la navigation aérienne, et coordonne et prépare les réponses aux propositions normatives de son domaine de compétence émanant des instances européennes et internationales.

Les activités règlementaires exercées par la DGAC s'appuient, dans la mesure du possible, sur une évaluation de leur impact sécurité, au moyen d'analyses risques-bénéfices et coûts-avantages de différents scénarios possibles.

### **3.2.2 Surveillance**

Sous cette appellation, on trouve les activités de certification et de surveillance/contrôle des opérateurs assurées par la DSAC. Ces activités sont effectuées par les directions techniques de la DSAC/EC (et leurs pôles spécifiques) et par les DSAC/IR, conformément aux textes d'organisation de la DSAC, notamment l'arrêté du 13 octobre 2014.

La surveillance des opérateurs s'appuie sur les différents manuels de contrôle technique établis à ce titre par l'Autorité. Cette surveillance porte notamment sur les SGS/SMS (lorsqu'ils sont exigés par la réglementation), conformément aux dispositions du chapitre 4 de ce manuel.

En sortie de ces actions de surveillance, on trouve des rapports d'audit, des comptes rendus de contrôles, avec la mention d'éventuelles non-conformités qui doivent être corrigées dans des délais acceptés par l'autorité.

Les activités de surveillance exercées par la DGAC sont orientées sur l'efficacité des SGS et notamment sur les actions de progrès des opérateurs, leur suivi et l'évaluation de leur efficacité, conformément aux exigences des SGS/SMS des opérateurs.

### **3.2.3 Promotion de la sécurité**

La promotion de la sécurité regroupe plusieurs activités, complémentaires à celles citées aux points précédents. Entrent notamment dans cette catégorie :

- les échanges d'informations relatives à l'identification de la cartographie des risques des opérateurs, des indicateurs, dans le cadre des SGS/SMS ;
- les échanges d'informations relatives au retour d'expérience (incidents spécifiques, dossier d'analyse d'incidents, dossiers d'enquête accidents pertinents...) ;
- toute démonstration aux opérateurs de l'impact sécurité positif d'un règlement (dans l'objectif de faire approprier le règlement, plutôt que de le subir en tant que contrainte externe) ;
- l'organisation de réunions, symposium ou colloques sur les thèmes évoqués ci-dessus ;
- les publications (bulletin « Objectif SECURITE », rapports d'enquête du BEA, rapport annuel sur la sécurité aérienne, Info-sécurité DGAC, Veille Sécurité, affiches, etc.).

Les activités décrites aux § 3.2.1, 3.2.2 et 3.2.3 ne sont pas autonomes mais fonctionnent de façon coordonnée au sein du processus d'amélioration continue de la sécurité. Cette coordination doit contribuer à l'efficacité du PSE.

### 3.3 « CONTRÔLER » (« CHECK »)

Cette phase du processus décrit les mécanismes à mettre en œuvre pour s'assurer que les attentes initiales fixées par le PSE ont été remplies. Ce processus est assuré par différentes instances, qui interviennent également au titre des étapes « PREVOIR » et « AMELIORER ».

| Nature des éléments suivis   | Instances de suivi  | Rythme de suivi   |
|--|---|---|
| Indicateurs PPO et de processus  | Revue de processus D3   | Quadrimestriel  |
| Notification par les opérateurs<br>Saisie dans ECCAIRS<br>Mise en œuvre locale du PSE<br>Suivi des actions locales<br>Bilan des actions de communication   | Réunion des correspondants PSE  | Quadrimestriel  |
| Indicateurs de performance sécurité<br>Évolution de la cartographie des risques<br>Remontées du processus d'amélioration continue de la sécurité et suites données<br>Efficience des actions réalisées | Revue de sécurité PSE<br><br>Revue PSE locales                              | Au moins trois fois par an<br><br>Au moins deux fois par an |
| Actions de sécurité : remontées des boucles locales, suites données aux recommandations de sécurité, sorties des revues de sécurité, plan d'action PSE   | Réunions de suivi d'actions DSAC/D-directions techniques <sup>1</sup> -MEAS | Semestriel (au minimum)                                     |
| Indicateurs PPO et objectifs spécifiques   | Dialogues de gestion  | Semestriel  |
| Plans de surveillance<br>Adaptation des méthodes de surveillance,...   | Réunions de coordination Directions techniques-DSAC-IR                      | Au minimum annuel   |
| Maturité du PSE<br>Niveau de sécurité<br>Orientations de la revue de sécurité PSE<br>Évolutions majeures du plan d'action stratégique PSE et de cartographie des risques                               | Comité directeur PSE DGAC   | Annuel  |
| Plan d'action stratégique PSE<br>Cartographie de risques<br>Contenu du Rapport sur la sécurité aérienne  | Réunions DSAC-opérateurs  | Variable  |

### 3.4 « AMELIORER » (« ACT »)

Cette phase décrit le processus amenant à la décision d'apporter des modifications au PSE. A cet effet, il s'appuie sur les sorties des phases « FAIRE » et « CONTRÔLER ».

Une fois les décisions validées par le comité directeur de la DGAC, les actions qui en découlent sont mises en œuvre et suivies par les services de la DGAC dans le cadre des instances de gouvernance (Comité directeur de la DGAC, lettres d'engagement de la DSAC, de la DTA et du secrétaire général, comités directeurs performance, comités ressources humaines, finances et dialogue de gestion).

<sup>1</sup> Pour les suites données aux recommandations de sécurité, la coordination est, au besoin, élargie à DTA/MCU, DSNA/MSQS ou à d'autres entités de la DGAC concernées

## 4 RELATIONS PSE-SGS/SMS

Le fonctionnement efficace du PSE s'appuie sur la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS/SMS) effectifs et efficaces par les opérateurs de l'aviation civile.

### 4.1 Les systèmes de gestion de la sécurité (SGS/SMS)

La surveillance des SGS/SMS des opérateurs ne doit pas se limiter à un contrôle de leur existence conformément aux obligations réglementaires. La surveillance doit également porter sur leur fonctionnement effectif (notification des incidents, analyse des événements et des risques, adoption de mesures d'atténuation des risques, indicateurs de suivi, etc.)

En fonction du degré de maturité de chaque opérateur en matière de SGS/SMS, la surveillance doit porter à un degré plus ou moins élevé sur les aspects de conformité réglementaire ou sur ceux de promotion de la sécurité. Les manuels de surveillance « métier » détaillent l'attitude à adopter selon le cas.

S'agissant des opérateurs qui n'ont pas obligation de mettre en place un SGS/SMS, la DGAC les incite à mettre en œuvre les principes de base d'amélioration de la sécurité (traitement et analyse des incidents, actions correctives/préventives, suivi, etc.).

### 4.2 Interface SGS/SMS des opérateurs et PSE

Les SGS/SMS des opérateurs doivent être cohérents avec le PSE.

Cette cohérence doit se retrouver au niveau :

- de la revue des événements
- de l'évaluation du risque
- de la coordination des plans d'action
- de l'évaluation de l'efficacité des actions


Dès qu'un opérateur a identifié un risque nouveau susceptible de concerner d'autres opérateurs, ou dès qu'un opérateur a mis en œuvre des actions correctives d'amélioration de la sécurité susceptibles d'intéresser les autres opérateurs, il en informe l'entité de la DGAC qui assure les actions de surveillance, en mentionnant :

- son avis sur l'intérêt que peut présenter l'information pour les autres opérateurs concernés,
- son souhait de préserver ou non son anonymat.

Après validation par l'entité locale et la DSAC, la DGAC peut être conduite à publier les informations correspondantes dans le cadre du PSE.

Réciproquement, les « sorties » du PSE sont susceptibles d'impacter les SGS/SMS des opérateurs, par exemple à travers la mise en œuvre de nouvelles dispositions réglementaires, de nouvelles procédures, etc. et les services de la DGAC peuvent être amenés à solliciter les opérateurs sur les points listés ci-dessus.



|  |  |        |                                   |
|--|--|--------|-----------------------------------|
|  <b>DIRECTION GENERALE<br/>DE L'AVIATION CIVILE</b> | <b>MANUEL DU<br/>PROGRAMME DE SECURITE DE L'ETAT</b> | VALIDE | Date : 05/06/2015<br>Page : 17/26 |
|--|--|--------|-----------------------------------|

## **5 INTERFACE AVEC LES PARTENAIRES EXTERIEURS**

### **5.1 DIRCAM**

Un contrat de service DIRCAM-DSAC précise les modalités de participation de la DIRCAM au PSE.

### **5.2 GTA**

DSAC/MEAS est destinataire des messages « GTA » transport public et aviation générale retransmis par DG/cab. Ils arrivent dans la boîte mail « Unité REX ».

Les DSAC/IR sont destinataires en copie des PV dressés par la GTA territorialement compétente.

Ces différents documents sont exploités en tant que de besoin par leur destinataire, notamment en prenant en considération leur contribution à l'amélioration de la sécurité.

### **5.3 Opérateurs d'aviation civile**

Les rencontres entre la direction de la DSAC et les équipes de direction ou les organisations professionnelles des opérateurs sont notamment l'occasion d'aborder des sujets relatifs au PSE, en particulier :

- une présentation du niveau de sécurité et des indicateurs du PSE ;
- une présentation du bilan des actions réalisées par la DGAC dans le cadre du PSE ;
- un échange sur les priorités de la DGAC en matière de gestion du risque ;
- un échange sur la pertinence des actions du PSE, et notamment de ses interfaces avec les systèmes de gestion de la sécurité (SGS/SMS) des opérateurs ;
- un échange sur les propositions d'évolution stratégique du PSE ;
- une contribution à la préparation et l'animation des symposiums DSAC sur la sécurité
- l'écoute client relative au processus D3.

Des échanges ont également lieu lors des réunions du réseau « Sécurité des Vols – France ». Ce réseau, qui se réunit plusieurs par an, rassemble, sur la base du volontariat, des agents en charge de la sécurité aérienne des différents corps de métiers du domaine de l'aviation et des représentants de la DSAC. Lors de ces réunions, des sujets de sécurité sont présentés par des membres du réseau et débattus par les participants. Les informations recueillies dans ce cadre peuvent alimenter les SGS/SMS des opérateurs ou le PSE mais ne sont pas utilisables par la DSAC dans le cadre de ses actions de surveillance.

### **5.4 Fédérations et associations de l'aviation de loisir**

La France a décidé d'appliquer les principes du PSE à l'aviation de loisir, un secteur qui se caractérise par la très grande diversité de ses acteurs et de ses activités, et par son organisation spécifique.

L'interface avec ce secteur d'activité s'opère lors des rencontres entre la DSAC et les représentants des fédérations ou des associations du secteur. Les questions de sécurité relatives à l'aviation de loisir sont par ailleurs traitées dans le cadre de l'ISAL, instance de coordination et d'échange entre l'ensemble des fédérations, qui a pour vocation de :

- réunir les présidents des commissions sécurité de l'ensemble des fédérations avec DSAC/MEAS ;
- évaluer le niveau de sécurité de l'aviation de loisir ;

|  |  |        |                                   |
|--|--|--------|-----------------------------------|
|  <b>DIRECTION GENERALE<br/>DE L'AVIATION CIVILE</b> | <b>MANUEL DU<br/>PROGRAMME DE SECURITE DE L'ETAT</b> | VALIDE | Date : 05/06/2015<br>Page : 18/26 |
|--|--|--------|-----------------------------------|

- permettre à chacun de connaître les actions menées par tous les participants à l'instance, compte tenu des similitudes et différences propres à chaque activité ;
- déterminer et coordonner des actions de réduction des risques.

|  |  |        |                                   |
|--|--|--------|-----------------------------------|
|  <b>DIRECTION GENERALE<br/>DE L'AVIATION CIVILE</b> | <b>MANUEL DU<br/>PROGRAMME DE SECURITE DE L'ETAT</b> | VALIDE | Date : 05/06/2015<br>Page : 19/26 |
|--|--|--------|-----------------------------------|

## 6 ANNEXES

### 6.1 Fiche de proposition de traitement d'un risque identifié

Cette fiche s'inscrit dans le cadre du processus d'amélioration continue de la sécurité.

Elle vise à permettre le traçage des saisines.

Conformément au processus susvisé, la fiche complétée doit être adressée :

- au pilote du processus concerné (avec copie à DSAC/MEAS) lorsque le point ou l'action proposée est spécifique à un processus métier ;
- à DSAC/MEAS, (avec copie au(x) processus « métier » concern(és)) lorsque le thème implique des interfaces entre composantes métiers.

Les suites données à chaque fiche reçue fait l'objet d'une réponse adressée à l'émetteur de la proposition.

Un tableau, tenu par DSAC/MEAS, récapitule l'ensemble des propositions reçues et donne l'état d'avancement des actions éventuellement décidées pour chacune d'elles.

**PROCESSUS D'AMELIORATION CONTINUE DE LA SECURITE  
FICHE DE PROPOSITION DE TRAITEMENT D'UN RISQUE IDENTIFIE**

**NATURE DU RISQUE IDENTIFIE :**

**Catégories d'opérateurs concernés (cocher (X) la ou les cases correspondantes)**

|                          |   |
|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Aérodrome                                       |
| <input type="checkbox"/> | Compagnie aérienne                              |
| <input type="checkbox"/> | Assistant en escale                             |
| <input type="checkbox"/> | Prestataire Navigation aérienne                 |
| <input type="checkbox"/> | Aviation légère ou de loisir                    |
| <input type="checkbox"/> | Autre opérateur                      Préciser : |

**Origine et évaluation du risque :**

**Proposition de traitement du risque :**

**Date :**

**Visa émetteur :**

La fiche complétée doit être adressée :

- au pilote du processus concerné (avec copie à MEAS) lorsque le risque ou l'action proposée est spécifique à un processus « métier » ;
- à MEAS (avec copie au(x) processus « métier » concerné(s)) lorsque le risque implique des interfaces entre composants métiers.

|  |  |        |                                   |
|--|--|--------|-----------------------------------|
|  <b>DIRECTION GENERALE<br/>DE L'AVIATION CIVILE</b> | <b>MANUEL DU<br/>PROGRAMME DE SECURITE DE L'ETAT</b> | VALIDE | Date : 05/06/2015<br>Page : 21/26 |
|--|--|--------|-----------------------------------|

Les suites données aux propositions d'amélioration reçues par MEAS (directement ou en copie) sont inscrites au tableau faisant la synthèse des propositions reçues. Un courrier motivant les suites données à chaque proposition est adressé à l'entité émettrice.

## 6.2 L'exploitation des événements

Avertissement : cette partie traite de l'exploitation des événements au titre du règlement européen n°376/2014. Pour ce qui concerne l'exploitation des événements au niveau des processus « métier » suivant leur référentiel et au niveau géographique local, on se reportera au MS-GEN chap. 10 et au manuel de surveillance « métier » correspondant.

### 6.2.1 Travail préliminaire

Remarque : la partie 6.2.1 traite des actions réalisées par DSAC/MEAS en matière d'exploitation des événements notifiés par les opérateurs. Pour ce qui concerne les actions réalisées par chaque domaine, suivant leurs référentiels, il conviendra de se reporter :

- au manuel de surveillance « métier » correspondant ;
- aux procédures établies par les processus métiers et les DSAC/IR, SAC, SEAC et DAC.

#### 6.2.1.1 Nature des événements exploités

Ce sont tous les comptes rendus d'événements figurant dans la base de données ECCAIRS nationale.

#### 6.2.1.2 Organisation du travail

Les données sont traitées suivant la procédure décrite ci-après :

Une requête permettant d'interroger la base de données ECCAIRS nationale est enregistrée sur le réseau (espace privé DSAC/MEAS). Elle est conçue pour sélectionner tous les événements d'exploitation rapportés à la DSAC par les compagnies aériennes enregistrés dans ECCAIRS ainsi que les événements dont le titre et/ou la description succincte contiennent un ou plusieurs mots clés figurant dans une liste revue régulièrement par DSAC/MEAS ; cette liste s'inspire notamment de la cartographie des risques en vigueur. Chaque agent de MEAS concerné applique la requête pour les jours qui lui ont été affectés et réalise la lecture des événements issus de la requête ainsi appliquée.

Cette lecture s'apparente à un tri qui aboutit à une sélection d'événements qu'il paraît utile de signaler. Ce sont notamment :

- des défaillances dans les interfaces entre opérateurs,
- des événements reportés comme récurrents,
- des événements « originaux » pour lesquels il est estimé qu'ils pourraient raisonnablement se reproduire et pour lesquels des actions concrètes peuvent être envisagées,
- des événements signalés significatifs par les opérateurs eux-mêmes,
- des événements pertinents pour lesquels l'analyse est absente ou jugée insuffisante.

Remarque : le travail préliminaire ne consiste pas à examiner chaque événement mais à acquérir une vue synthétique de l'ensemble des données. Pour certains d'entre eux, l'examen se limite à la lecture du titre.

Les événements sélectionnés passent ensuite en revue hebdomadaire DSAC/MEAS ;

### 6.2.2 Revue hebdomadaire DSAC/MEAS

Chaque semaine une réunion est organisée par DSAC/MEAS. Participent à cette réunion au moins le chef de la mission ou son adjoint et les agents ayant réalisé le travail préliminaire mentionné au 6.2.1. Tout membre d'une direction technique de la DSAC peut assister à ces réunions (ou à l'une d'entre elles en particulier).

|  |  |        |                                   |
|--|--|--------|-----------------------------------|
|  <b>DIRECTION GENERALE<br/>DE L'AVIATION CIVILE</b> | <b>MANUEL DU<br/>PROGRAMME DE SECURITE DE L'ETAT</b> | VALIDE | Date : 05/06/2015<br>Page : 23/26 |
|--|--|--------|-----------------------------------|

L'objectif de cette réunion est de passer en revue les événements sélectionnés lors de la phase préliminaire et pour chacun d'eux de lancer les actions appropriées de retour d'expérience. Ces actions, dont l'arbitrage est réalisé par le chef de la mission ou son adjoint, peuvent consister notamment à :

- Contacter la ou les directions techniques concernées ou la ou les DSAC/IR concernées pour signaler particulièrement un événement ou leur demander un complément d'information, dans le respect des dispositions figurant au MS-GEN 10.4.1. Dans un contexte de ressources limitées, ces demandes, qui viennent en complément du travail de surveillance continue, doivent représenter un volume limité qui peut être défini d'un commun accord entre DSAC/MEAS et le processus « métier ». Les processus « métier » peuvent aussi se mettre d'accord avec DSAC/MEAS sur le mode de transmission de ces événements (format, fréquence...).
- Lorsque le compte rendu d'événement transmis concerne un opérateur suivi en DSAC/IR, la transmission est faite au chef de division concerné, avec copie au correspondant PSE local et au correspondant PSE du processus « métier » concerné.

L'entité destinataire de l'événement peut ensuite contacter l'opérateur impliqué dans l'incident dans le cadre de la surveillance continue qu'elle assure concernant l'opérateur en question ou dans le cadre de ses relations administratives (cas des assistants en escale) ;

- Contacter le BEA pour signaler particulièrement un événement, vérifier que le BEA a reçu une notification de l'opérateur si la nature de l'incident le justifie ou connaître la classification du BEA (enquête ou non) ;
- Contacter l'AESA pour signaler un événement ou un ensemble d'événements significatifs de nature transverse, ayant des causes propres à son champ de compétences ;
- Sélectionner l'incident pour être présenté en revue de sécurité PSE en tant qu'événement isolé ou en tant que thème relatif à un danger à surveiller ;
- Sélectionner l'incident pour qu'il figure dans un Bulletin Sécurité DSAC à paraître (en tant qu'illustration d'un thème central ou simple extrait d'événement rapporté) ;
- Réaliser ou faire réaliser des études ciblées sur le thème de sécurité soulevé par l'événement ;
- Transmettre les éléments rassemblés à des Autorités étrangères lorsque les revues d'événements font apparaître un aspect qui n'entre pas dans le champ de compétence et d'expertise de la DSAC ;
- Informer DSAC/D pour les événements significatifs ou ceux susceptibles de déclencher une enquête du BEA ou des commentaires dans les medias ;
- Classer simplement l'incident si aucune autre action pertinente n'est envisagée.

Les actions issues de la revue hebdomadaire MEAS sont listées dans un tableau récapitulatif. Ce tableau est complété au fil des revues hebdomadaires et mis à jour en fonction du statut (« en cours » ou « close ») des actions qui ont été lancées. Un point sur l'état d'avancement de ces actions est fait périodiquement lors des revues hebdomadaires. En cas de besoin, des relances peuvent être décidées.

Le tableau est mis en ligne dans la Communauté PSE.

## **6.3 Relations entre PSE et programme de sécurité européen (European Aviation Safety Programme ou EASP)**

### **6.3.1 Présentation succincte de l'EASP**

L'EASP est la réponse, au niveau régional européen, aux exigences de l'OACI en matière de Programme de Sécurité (PSE) même si ces exigences ne visent, à proprement parler, que les Etats. Bien qu'il soit établi sur des bases non contraignantes, l'EASP constitue un engagement fort des Etats européens qui en sont parties prenantes, dont la France.

Il s'agit un programme collaboratif entre les Etats, l'AESA et la Commission européenne qui se décline sous la forme d'un plan d'action stratégique et d'un manuel. L'AESA en assure le secrétariat.

### **6.3.2 Le manuel de l'EASP**

Le manuel de l'EASP décrit notamment le système de sécurité de l'aviation en Europe, les liens entre ses composantes et ses fonctions, leurs liens avec la réglementation, les moyens de mesure de la performance en matière de sécurité et les liens entre l'EASP et les Programmes de sécurité nationaux.

Il traite de la mise en œuvre de l'EASP et définit notamment les mécanismes et procédures requis. La gestion des risques a été placée au cœur du dispositif, qui suit le plan-type établi par l'OACI dans le Manuel de gestion de la sécurité.

### **6.3.3 Le plan d'action stratégique européen (EASp)**

Issu d'un travail collaboratif entre autorités nationales de l'Aviation civile des Etats membres, organisations européennes en charge de la sécurité et opérateurs, il définit un ensemble d'actions devant être mises en œuvre dans tous les domaines de l'aviation. Il est mis à jour chaque année.

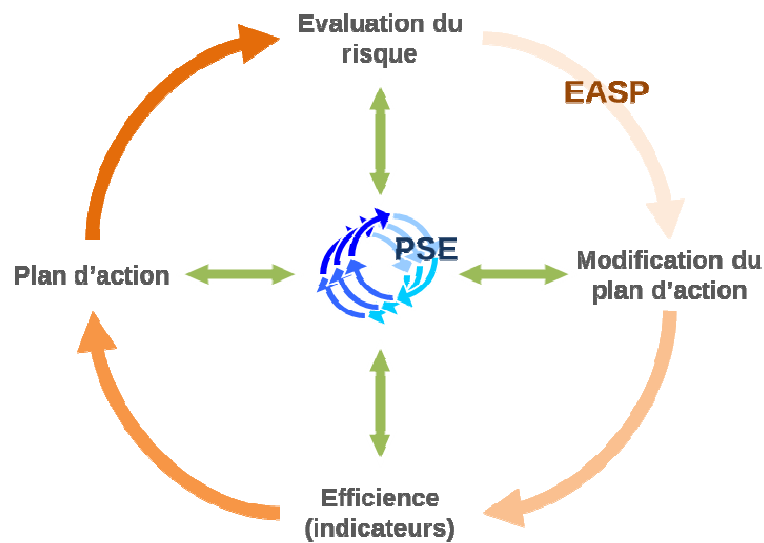
L'EASp couvre trois grands sujets : les risques systémiques (que l'on peut rapprocher des risques transverses du plan d'action français) ; les risques opérationnels (→ événements ultimes de la cartographie des risques du plan français) et les risques émergents.

Les risques ainsi définis sont atténués par les actions mises en œuvre de façon coordonnée par les Etats membres, Eurocontrol, la Commission européenne, les opérateurs et l'AESA. Ces actions ne sont pas contraignantes pour les Etats membres, les risques n'étant pas uniformes au niveau européen.

### **6.3.4 Interactions PSE-EASP**

Du seul fait d'une nécessaire coordination entre Programmes de sécurité nationaux et EASP, des interactions existent entre le PSE français et l'EASP. Le schéma qui suit explique de façon synthétique les principaux points d'interactions entre les programmes nationaux et le programme européen.





Parmi les interactions possibles entre le PSE français et son homologue européen, on trouve :

- Sens PSE → EASP :

- participation de la France, en fonction des ressources dont elle dispose, à des groupes de travail sur la sécurité instaurés dans le cadre de l'EASP ;

- participation active de la France à l'alimentation de l'EASP par des études, des analyses d'événements (ECCAIRS), le partage de documents de promotion de la sécurité.

- Sens EASP → PSE :

- Révisions du plan stratégique et de la cartographie des risques nationaux au fil des révisions du plan européen.

|  |  |        |                                   |
|--|--|--------|-----------------------------------|
|  <b>DIRECTION GENERALE<br/>DE L'AVIATION CIVILE</b> | <b>MANUEL DU<br/>PROGRAMME DE SECURITE DE L'ETAT</b> | VALIDE | Date : 05/06/2015<br>Page : 26/26 |
|--|--|--------|-----------------------------------|

#### **6.4 Définitions et acronymes**

Processus « métier » : processus de réalisation de la cartographie du système de management par la qualité de la DSAC et relatif à un domaine d'activité particulier.

BEA : Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile

DAC : Direction de l'Aviation Civile

DSAC : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile

DTA : Direction du Transport Aérien

EASP : European Aviation Safety Programme (PSN européen)

EASp : European Aviation Safety Plan (plan d'action lié au PSN européen)

ECCAIRS : European Co-ordination Center for Accident and Incident Reporting Systems

ENAC : Ecole Nationale de l'Aviation Civile

GTA : Gendarmerie des Transports Aériens

ISAL : Instance de Sécurité de l'Aviation de Loisir

MALGH : Mission Aviation légère, générale et hélicoptères

MCU : Mission du Ciel Unique européen et de la Réglementation de la Navigation aérienne

OCV : Organisme de Contrôle de Vol

OSAC : Organisme pour la Sécurité de l'Aviation civile

SAC : Service de l'Aviation Civile

SEAC : Service d'Etat de l'Aviation Civile

STAC : Service Technique de l'Aviation civile