



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE, DES
TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction aéroports et navigation aérienne

**GUIDE RELATIF
A LA MISE EN ŒUVRE D'UN SYSTEME DE GESTION
DE LA SECURITE
PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et navi-

**Présent
pour
l'avenir**



Liste des modifications

Le tableau suivant identifie les modifications apportées par la présente édition du guide de mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SGS) par les exploitants d'aérodrome.

N° Ed	Date	Raison de la modification	Sections modifiées
1	22/03/07	Création document	Toutes
2	03/12/07	Précisions complémentaires relatives aux moyens acceptables de conformité et ajout des annexes 2 et 3.	Toutes
3	16/12/08	Précisions complémentaires relatives aux moyens acceptables de conformité	Toutes
4	17/06/11	Précisions complémentaires relatives aux moyens acceptables de conformité	Toutes

Approbation du document

Le tableau suivant identifie les autorités qui ont successivement vérifié et approuvé la présente édition du guide de mise en œuvre du SGS par les exploitants d'aérodrome :

AUTORITE	NOM	DATE ET SIGNATURE
Rédaction Chargée d'affaires SGS Chef de programme SGS	Jacqueline Casali Jonathan Gire	Le 19 juillet 2011
Vérification Chef du pôle aéroports	Patrick Disset	Le 20 juillet 2011
Approbation Le directeur technique Aéroports et Navigation aérienne	Alain Printemps	Le 21 juillet 2011

Note : Toute version papier du guide est susceptible d'être périmée.

Afin de s'assurer que ce document est bien la dernière version à jour du guide, il est possible de consulter ce guide sur le site Internet du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la mer à l'adresse <http://www.developpement-durable.gouv.fr>, rubrique transports et sécurité routière – secteur aérien – Professionnels de l'aviation.



TABLE DES MATIERES

LISTE DES MODIFICATIONS	2
APPROBATION DU DOCUMENT	2
I – INTRODUCTION	5
I – INTRODUCTION	5
II - DISPOSITIONS GENERALES DU SGS.....	7
II - 1 ENGAGEMENT DU DIRIGEANT RESPONSABLE DE L'EXPLOITANT D'AERODROME ET DEFINITION DES OBJECTIFS DE SECURITE.....	7
II - 2 INDEPENDANCE DE LA FONCTION CHARGEES DU SGS :	12
II - 3 DEFINITION DES LIGNES DE RESPONSABILITE EN MATIERE DE SECURITE.....	15
III - MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE SECURITE	18
III - 1 GESTION DES COMPETENCES ET FORMATION DANS LE DOMAINE DE LA SECURITE	18
III - 2 EVALUATION ET ATTENUATION DES RISQUES	20
III - 3 DOCUMENTATION.....	20
III - 4 EVENEMENTS LIES A LA SECURITE.....	22
III - 5 TIERS INTERVENANTS SUR LA PLATE-FORME.....	26
III - 5 - 1 Intervenants pour le compte de l'exploitant	27
III - 5 - 2 Autres intervenants.....	28
IV - ASSURANCE DE LA SECURITE	30
IV - 1 ENREGISTREMENTS DE SECURITE	30
IV - 2 SURVEILLANCE DE LA SECURITE	31
IV - 2 - 1 Suivi de la sécurité.....	32
IV - 2 - 2 Audits internes.....	33
IV - 3 SUIVI DES ACTIONS CORRECTIVES ET PREVENTIVES.....	35
IV - 4 REVUES DE SECURITE INTERNES.....	37
IV - 5 COMITE DE SECURITE	38
V - PROMOTION DE LA SECURITE	39
V - 1 DIFFUSION DES ENSEIGNEMENTS	39
V - 2 INCITATION DU PERSONNEL	40



ANNEXE 1 : ARRETE RELATIF A LA MISE EN PLACE D'UN SGS PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	41
ANNEXE 2 : ARRETE DU 17 AOUT 2007 FIXANT LA LISTE D'EVENEMENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE (ANNEXE PARTIE E).....	46
ANNEXE 3 : MOYENS ACCEPTABLES DE CONFORMITE POUR LA COORDINATION ENTRE LE SGS D'UN EXPLOITANT D'AERODROME ET LE SMS DU PRESTATAIRE DE SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE.....	48
ANNEXE 4 : TERMINOLOGIE	56
ANNEXE 5 :CHECK-LIST SGS	57

I – INTRODUCTION

L'OACI a établi dans l'annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale la norme 1.4.4 qui stipule : « Dans le cadre du processus de certification, les Etats veilleront à ce qu'un manuel d'aérodrome, contenant tous les renseignements utiles sur le site, les installations, les services, l'équipement, les procédures d'exploitation, l'organisation et la gestion de l'aérodrome, y compris un système de gestion de la sécurité, soit soumis par le postulant pour approbation ou acceptation avant la délivrance du certificat d'aérodrome. »

En France, la mise en place d'un système de gestion de la sécurité est introduite dans l'article R.211-10 du Code de l'Aviation Civile. Les principes selon lesquels les exploitants doivent mettre en œuvre leur système de gestion de la sécurité sont définis dans l'arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome, autrement dit « arrêté SGS ». Cet arrêté figure en annexe au présent guide.

Conformément à l'article 1 de cet arrêté, l'exigence de mise en place d'un système de gestion de la sécurité (SGS) s'applique à tous les exploitants aérodromes qui ont obligation de détenir un certificat d'aérodrome.

Un « système de gestion de la sécurité » est, selon l'article 2 de l'arrêté SGS, un ensemble, structuré et organisé, de moyens, de procédures et de procédés, visant à assurer en toute sécurité et conformément aux normes en vigueur l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs dont la gestion incombe à l'exploitant d'aérodrome.

A travers la mise en œuvre d'un SGS, l'exploitant d'aérodrome doit démontrer à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) qu'il assure la sécurité de l'aménagement, du fonctionnement et de l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs, dont la gestion lui incombe.

Ainsi, il définit la politique de sécurité qu'il conduit pour atteindre les objectifs de sécurité qu'il s'est fixés, s'assure que les risques sont gérés de manière adéquate et veille à la promotion de la sécurité.

Le présent guide constitue une aide à la mise en œuvre d'un SGS par un exploitant d'aérodrome :

- **en explicitant la nature des exigences réglementaires ;**
- **en proposant des moyens acceptables de conformité.**

Les dispositions de ce guide doivent donc être considérées comme un moyen possible parmi d'autres d'assurer la conformité aux exigences réglementaires.

L'arrêté du 10 juillet 2006 modifié relatif au plan type de manuel d'aérodrome mentionné à l'article R211-10 du code de l'aviation civile, impose à l'exploitant de rédiger dans son manuel d'aérodrome une partie relative au SGS (partie 6 du manuel d'aérodrome).



Cette partie de son manuel, pour chaque disposition abordée dans le présent guide (sous-chapitres), explicite l'approche retenue pour garantir la conformité aux exigences et décrit concrètement les procédures ou instructions de travail qui assurent la mise en œuvre de cette approche.

Les exigences relatives au système de gestion de la sécurité sont applicables aux exploitants devant détenir un certificat de sécurité aéroportuaire. S'agissant d'exigences exprimées en termes d'objectifs à atteindre ou de processus généraux à mettre en oeuvre, il est possible de définir une approche proportionnée aux enjeux et au niveau de ressources des exploitants d'aérodrome, sans pour autant pouvoir s'affranchir de l'obligation d'avoir un SGS en place et opérationnel.



Un exploitant d'aérodrome a la possibilité de sous-traiter la rédaction et l'élaboration de son SGS à un organisme extérieur. L'appropriation du manuel SGS et des procédures qui lui sont associées est un élément fondamental pour que le SGS puisse être mis en œuvre de manière efficace et, à cet égard, l'adoption « clé en main » d'un système documentaire ne saurait totalement garantir la conformité aux exigences réglementaires.



II - DISPOSITIONS GENERALES DU SGS

Conformément aux articles 3, 4 et 5 de l'arrêté SGS, le système de gestion de la sécurité :

- « permet à l'exploitant d'aérodrome de s'assurer que la plus haute priorité est donnée à la réduction du risque et à ce que les installations, les services et les équipements de l'aérodrome, ainsi que les procédures d'exploitation, contribuent à un accident d'aéronef, ou en occasionnent, ou en aggravent les conséquences ». Il convient de noter que le champ de référence du SGS porte sur l'ensemble du manuel d'aérodrome et des documents associés (procédures, instructions, protocoles...), lesquels contiennent les informations et les instructions nécessaires au personnel opérationnel pour remplir les missions de l'exploitant d'aérodrome.
- est développé et maintenu par une fonction indépendante de l'encadrement opérationnel qui rend compte directement au dirigeant responsable.
- L'exploitant d'aérodrome désigne « un dirigeant responsable pour l'aérodrome. Celui-ci définit et met en œuvre la politique générale en matière de gestion de la sécurité. Il a également le pouvoir de s'assurer que toutes les opérations et toutes les activités liées à l'exploitation de l'aérodrome peuvent être financées et mises en œuvre selon les exigences réglementaires ».

Le dirigeant responsable est la personne qui a le pouvoir de s'assurer que les opérations sont conduites dans des conditions compatibles avec la sécurité. A ce titre, un dirigeant responsable qui ne disposerait que d'une faible autonomie financière, devrait pouvoir mettre en place les mesures opérationnelles qui s'imposent pour préserver la sécurité.

Ainsi, un SGS repose sur les principes fondamentaux suivants :

II - 1 Engagement du dirigeant responsable de l'exploitant d'aérodrome et définition des objectifs de sécurité

Le dirigeant responsable est garant de la sécurité aéroportuaire¹ sur l'ensemble de l'aérodrome dans le cadre des fonctions qui lui incombent. A ce titre, conformément à l'article 3 de l'arrêté SGS, le système de gestion de la sécurité repose sur «une déclaration de politique générale en matière de gestion de la sécurité, cette dernière

¹ Sécurité aéroportuaire au sens de l'article L.211-3 du Code de l'Aviation Civile, c'est-à-dire la sécurité relative à l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs dont la gestion incombe à l'exploitant d'aérodrome ».

définissant l'approche fondamentale de l'exploitant d'aérodrome dans ce domaine ».

Cette approche doit garantir :

- que la sécurité est un enjeu prioritaire de l'exploitant d'aérodrome ;
- que le SGS et ses procédures sont documentés, mis à jour et effectivement appliqués ;
- que ces procédures couvrent les mécanismes de mise en œuvre, d'assurance et de promotion de la sécurité définis ci-dessous.

Le dirigeant responsable s'engage à respecter cette politique et cet engagement est formalisé dans la partie SGS du manuel d'aérodrome par une déclaration de politique générale signée qui reflète ainsi son approche en matière de sécurité.



Cet engagement ne doit pas être confondu avec la déclaration de l'exploitant qui figure au début du manuel d'aérodrome.

La politique de sécurité du dirigeant responsable s'applique également à ses sous-traitants pour les activités qui les concernent.

Conformément à l'article 16 de l'arrêté SGS, « l'exploitant définit des objectifs d'amélioration de la sécurité pour son aérodrome. Il définit et suit des indicateurs permettant de vérifier l'atteinte de ces objectifs et de détecter toute évolution négative pour la sécurité. Il prend les mesures appropriées pour remédier à toute évolution négative et atteindre les objectifs définis qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué. »

Le choix des objectifs se fait en cohérence avec l'engagement politique du dirigeant responsable. Les objectifs de sécurité font partie intégrante de la politique et doivent donc être formalisés.

Par ailleurs, la définition des objectifs se base sur une identification des risques sur la plate-forme. Une fois les risques identifiés, les objectifs pertinents peuvent être définis pour l'aérodrome. Il s'agit d'identifier les points nécessitant un suivi particulier dans un souci d'amélioration de la sécurité. En fonction de la spécificité de chaque plate-forme, les objectifs seront différents et plus ou moins nombreux d'un aérodrome à l'autre. La qualité du SGS s'évalue en fonction de la pertinence des objectifs et indicateurs et non pas en fonction de leur nombre.

Dans un premier temps, les objectifs de sécurité peuvent être qualitatifs.

A terme, des valeurs cibles devront être définies en fonction de la situation sur la plate-forme. Les valeurs cibles sont des objectifs chiffrés définis pour les objectifs de sécurité. Les valeurs cibles peuvent être exprimées en pourcentage ou en valeur absolue.

Exemples :

- Réduire de 15% le nombre de FOD retrouvés ;
- Analyser 100% des évènements en moins de trois mois ;
- Ne pas avoir plus de 3 incursions sur piste sur l'année.

Les valeurs cibles sont fixées en fonction de la situation sur la plate-forme, notamment à partir des informations issues du recueil des évènements.

Il peut exister des indicateurs de niveaux différents : des indicateurs se rapportant directement aux activités exercées sur l'aérodrome (exemple : indicateurs techniques tels que le nombre de défaillance de balisage), des indicateurs d'activité (nombre d'inspection des aires réalisées, nombre de sorties SSLIA, nombre de tir effectué, etc) ou des indicateurs plutôt liés au fonctionnement du SGS en lui-même (nombre de FNE traitées dans un délai imparti, nombre d'audits internes réalisés, etc.).

Il convient de faire la distinction entre les différents types d'indicateurs, les finalités d'un indicateur d'activité n'étant pas forcément les mêmes que celles d'un indicateur de sécurité au sens du SGS.

Les objectifs de sécurité s'appliquent également aux sous-traitants pour les activités qui les concernent.

Liste d'exemples d'objectifs de sécurité et d'indicateurs associés :



La liste ci-dessous n'a pas vocation à être exhaustive. Plusieurs exemples d'indicateurs sont donnés pour chaque objectif, cela ne signifie pas qu'ils doivent tous être retenus. Par ailleurs, il est rappelé à l'exploitant que les objectifs et indicateurs doivent être choisis en fonction de la situation de la plateforme ; par conséquent, les objectifs énumérés ci-dessous ne seront pas tous pertinents pour chaque plate-forme.

Objectifs	Indicateurs possibles
Traitement des évènements de sécurité : réduire le délai d'analyse des évènements	<ul style="list-style-type: none">- Moyenne du nombre de jours passés pour réaliser l'analyse d'un évènement- Pourcentage d'évènements analysés dans les délais (si des délais sont fixés dans une procédure)
Développer, améliorer et pérenniser la sensibilisation des agents à la sécurité Développer la culture de sécurité	<ul style="list-style-type: none">- Nombre d'actions de sensibilisation effectuées- Taux de personnels sensibilisés à la sécurité- Nombre de correspondants de sécurité sensibilisés à la sécurité (chez les tiers)



Gestion des tiers sur la plate-forme : assurer/améliorer l'intégration des sous-traitants dans le SGS de l'exploitant	- Nombre de sous-traitants exerçant une activité pérenne sur la plate-forme et ayant mis en place un système de suivi de la compétence de leur personnel, rapporté au nombre total de sous-traitants exerçant une activité pérenne sur la plate-forme - Nombre de sous-traitants ayant mis en œuvre un système de recueil et de report à l'exploitant d'aérodrome des événements de sécurité constatés, rapporté au nombre total de sous-traitants. - Nombre de contrats incluant des exigences relatives à la formation et aux compétences pour les sous-traitants ponctuels rapporté au nombre total de contrats de sous-traitance ponctuels. - Nombre de contrats de sous-traitance intégrant les clauses relatives au SGS rapporté au nombre total des contrats de sous-traitance.
Information aéronautique : s'assurer de la précision et de l'intégrité de l'information transmise ou de l'information publiée	- Nombre de vérifications de l'information aéronautique effectuées rapporté au nombre de demandes de modification ou de publication d'information aéronautique. - Nombre de données erronées dans l'information aéronautique publiée.
Incursion sur pistes : réduire le nombre d'incursions sur piste	- Nombre d'incursions sur piste par des piétons - Nombre d'incursions sur piste par des véhicules - Nombre d'incursions sur piste par des animaux - Nombre d'incursions sur piste (tout cumulé)
Niveau de protection SSLIA : maîtriser ou diminuer le nombre de dégradations du niveau SSLIA	- Nombre de dégradations du niveau SSLIA
Prévention du péril aviaire : réduire le nombre d'incidents dus à la présence d'oiseaux sur la plate-forme.	- Nombre d'ingestions d'oiseaux - Nombre d'impacts d'oiseaux - Nombre de déclarations de présence d'oiseaux
Prévention du péril animalier : réduire le nombre d'incidents dus à la présence d'animaux sur l'aire de mouvement	- Nombre d'intrusions d'animaux sur la plate-forme - Nombre de détériorations des clôtures - Nombre de chocs animaux/aéronef



<p>Intégrité de l'aire de mouvement : réduire le nombre de FOD détectés, améliorer la « propreté » de l'aire de mouvement</p>	<ul style="list-style-type: none">- Nombre d'objets retrouvés sur l'aire de mouvement au cours des inspections- Nombre d'objets débris retrouvés sur l'aire de mouvement en dehors des inspections et après signalement
<p>Gestion de l'aire de trafic : réduire le nombre de FOD détectés, améliorer la « propreté » de l'aire de trafic, diminuer les dommages aux avions</p>	<ul style="list-style-type: none">- Nombre de corps étrangers retrouvés sur l'aire de trafic au cours des inspections- Nombre de corps étrangers retrouvés sur l'aire de trafic en dehors des inspections et après signalement- Nombre de postes de stationnement constatés « impropres » (présence de corps étrangers, d'appareils, etc.) après le départ d'aéronef- Nombre de collisions entre aéronefs sur l'aire de trafic
<p>Balisage lumineux : améliorer la maintenance préventive, assurer un objectif de maintenance supérieur aux normes réglementaires</p>	<ul style="list-style-type: none">- Nombre de pannes ou de défauts constatés lors d'une inspection- Nombre de pannes ou de défauts signalés- Délais d'intervention ou de réparation
<p>Balisage par marques – Panneaux : améliorer la maintenance</p>	<ul style="list-style-type: none">- Nombre de défauts constatés lors d'une inspection- Nombre de défauts signalés- Délais d'intervention/réparation
<p>Gestion des travaux : assurer la sécurité lors des travaux, assurer une coordination avec tous les tiers</p>	<ul style="list-style-type: none">- Nombre d'études d'impact effectuées avant la réalisation de travaux, rapporté au nombre de travaux effectués- Nombre d'actions de coordination avec les tiers initiées par l'exploitant rapporté au nombre de travaux effectués- Nombre d'événements en relation avec des travaux en cours
<p>Circulation des véhicules en zone côté piste : améliorer la sécurité, améliorer le respect des conditions de circulation</p>	<ul style="list-style-type: none">- Nombre de manquements observés/nombre de contrôles effectués- Nombre de quasi-collisions aéronefs/véhicules reportées (aire de trafic)- Nombre de quasi-collisions aéronefs/véhicules reportées (aire de manœuvre)- Nombre de collisions aéronefs/véhicules reportées (aire de trafic)- Nombre de collisions aéronefs/véhicules reportées (aire de manœuvre)



Equipement d'origine technique : réduire le nombre d'événements sécurité d'origine technique	<ul style="list-style-type: none">- Nombre de pannes radio- Nombre de pannes véhicule SSLIA- Nombre de pannes téléphone
-------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

II - 2 Indépendance de la fonction chargée du SGS :

Conformément à l'article 5 de l'arrêté SGS, « l'exploitant d'aérodrome identifie une fonction au sein de son organisation spécifiquement chargée de développer et de maintenir le système de gestion de la sécurité et qui rende compte directement au dirigeant responsable. Cette fonction est indépendante de l'encadrement opérationnel. Dans le cas d'une organisation dont la taille ne le permet pas, l'exploitant d'aérodrome s'assure que les dispositions prises en matière d'assurance de la sécurité sont complétées par des moyens indépendants de l'encadrement opérationnel. »

Cas général :

L'exploitant désigne une fonction, indépendante de l'encadrement opérationnel, rattachée au dirigeant responsable, et chargée de la mise en œuvre du SGS (développement, animation, évolution).

La personne qui exerce cette fonction, que l'on désignera ci-après responsable SGS, ne doit pas être un agent opérationnel et doit être indépendante de l'encadrement opérationnel car la fonction de gestion de la sécurité ne peut pas être juge (en tant que fonction qui analyse la sécurité) et partie (en tant qu'acteur ayant un rôle direct dans la sécurité).

La position du responsable SGS dans l'organisation doit lui permettre d'avoir accès à toutes les activités entrant dans le périmètre de la certification aéroportuaire.

Dans tous les cas, l'exploitant doit disposer d'un organigramme mentionnant au minimum le dirigeant responsable de l'exploitant, le responsable SGS et les agents de l'organisation ayant des fonctions dans le domaine de la sécurité. Le dirigeant responsable et le responsable SGS sont désignés nominativement. Il convient également de faire apparaître dans l'organigramme toutes les structures impliquées dans le SGS.

Exemple : si les aspects relatifs à la formation des personnels sont traités au sein d'une entité « Ressources Humaines » de l'aérodrome ou du créateur (syndicat mixte, CCI, collectivité locale, etc.), il convient de le mentionner dans l'organigramme.

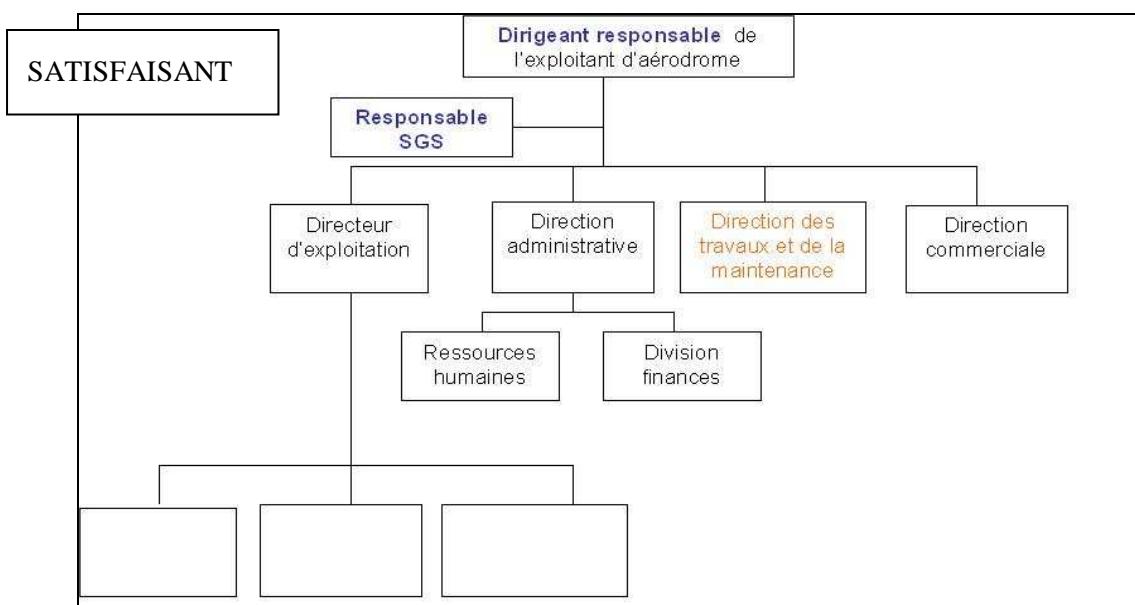
Dans le cas où un système qualité est déjà mis en place sur la plate-forme, le responsable qualité peut être responsable SGS, tout en restant attentif à la charge de travail générée par les actions portant spécifiquement sur la sécurité.

Le responsable SGS peut faire partie de la structure du créateur (exemple : responsable qualité de la CCI, agent syndicat mixte, agent de la collectivité locale, etc.).

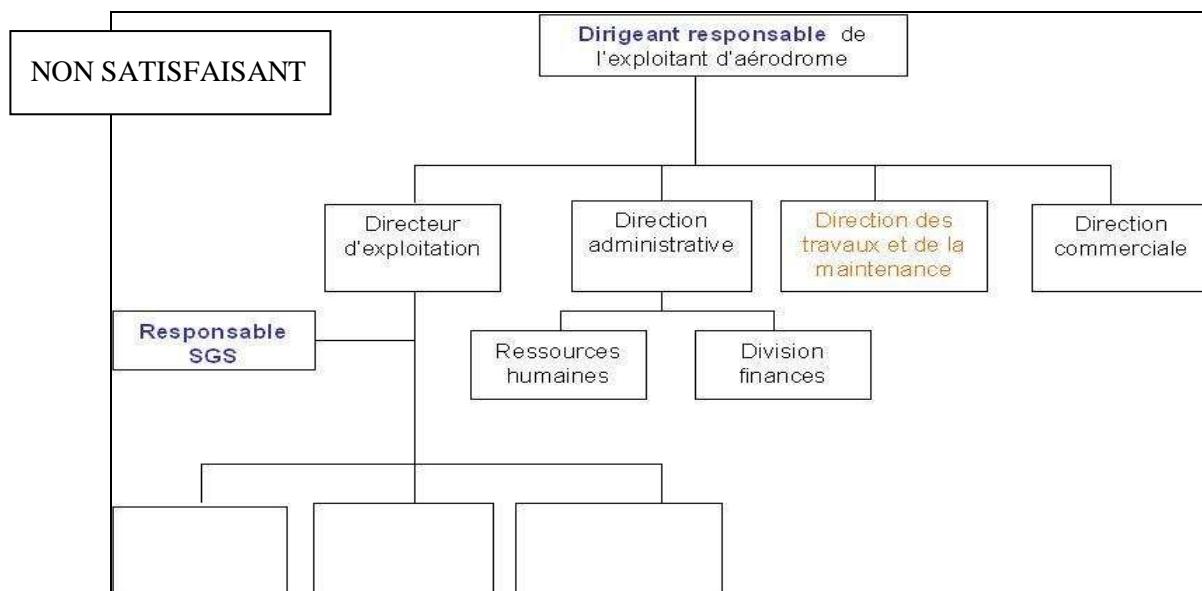
Dans le cas où un exploitant gère plusieurs aérodromes, il est possible que le responsable SGS soit en charge du

SGS sur ces différentes plates-formes.

Exemple d'organisation satisfaisante :



Exemples d'organisation non satisfaisante :



Dans l'exemple ci-dessus, le responsable SGS ne rend pas directement compte au dirigeant responsable. De plus, il ne voit pas l'ensemble des domaines relatifs à la certification.

Cas particulier des organisations de petite taille :

Conformément à l'article 5 de l'arrêté SGS, dans le cas où la taille de l'organisation ne permet pas d'assurer l'indépendance de la fonction chargée de la mise en œuvre du SGS, des solutions différentes et ne respectant pas totalement ce principe peuvent être définies.

Sont considérées comme étant « des organisations de petite taille », les aérodromes qui ont accueilli moins de 10 000 mouvements commerciaux d'aéronefs de plus de 5,7 tonnes au cours de l'une des trois dernières années civiles écoulées.

Ainsi pour les aérodromes concernés, il est envisageable :

- ⇒ que le dirigeant responsable soit également le responsable SGS (ou assure certaines fonctions SGS) ;
- ⇒ ou que le responsable SGS fasse partie de la structure du créateur (exemple : responsable qualité de la CCI, agent syndicat mixte, agent de la collectivité locale, etc.) ;
- ⇒ ou que le responsable SGS fasse partie de l'encadrement opérationnel.

Dans ce dernier cas, le lien fonctionnel existant entre le dirigeant responsable et le responsable SGS apparaît explicitement dans l'organigramme. Toutefois, certaines tâches ne peuvent être réalisées par les agents parties prenantes, notamment le pilotage de l'analyse des évènements de sécurité pour les missions qui leur incombent. Il est par exemple possible de :

- faire appel à des agents d'un autre exploitant d'aérodrome pour l'analyse des évènements, sous réserve que leurs compétences dans le domaine soient avérées;
- faire appel à des agents de l'organisation pour l'analyse d'un évènement, sous réserve qu'ils ne soient pas concernés par l'évènement et que leurs compétences dans le domaine soient avérées;
- faire appel à des personnes ou sociétés extérieures pour l'analyse des évènements, sous réserve que leurs compétences dans le domaine soient avérées.

Toutefois, malgré l'externalisation de ces tâches, l'exploitant d'aérodrome reste responsable de la gestion de la sécurité sur la plate-forme.



En tout état de cause, le mécanisme mis en œuvre pour garantir l'indépendance de ces missions et s'assurer de la compétence des personnes qui en ont la charge est décrit très précisément dans le manuel d'aérodrome.



II - 3 Définition des lignes de responsabilité en matière de sécurité

Conformément à l'article 6 de l'arrêté SGS, « l'exploitant d'aérodrome définit clairement, pour ses employés et ses structures, les missions et lignes de responsabilité en matière de sécurité. Il s'assure que ses employés ont pleinement conscience des rôles qui leur sont attribués dans ce domaine.»

Chaque agent devant avoir connaissance et conscience de ses responsabilités dans le domaine de la sécurité, l'exploitant met en place les moyens les plus appropriés pour permettre cette prise de conscience, pour ses agents, pour leur encadrement et pour le responsable SGS.

En application de cet article, les responsabilités minimales à définir, pour chacun des acteurs concernés par le SGS sont :

Le dirigeant responsable de l'exploitant :

Ce dernier est responsable :

- de la définition et de la mise en œuvre de la politique de sécurité de l'organisation ;
- de la définition des responsabilités des personnels ;
- de la définition et du respect des objectifs de sécurité ;
- de la désignation d'un responsable chargé de la mise en œuvre du SGS ;
- de la présidence de la revue de sécurité et de l'animation du comité de sécurité.

Le responsable chargé du SGS :

Ses responsabilités sont notamment les suivantes :

- élaborer et mettre à jour des procédures relatives au fonctionnement du SGS ;
- animer, coordonner, piloter et suivre les activités liées au SGS ;
- gérer la documentation relative au SGS ;
- diffuser à tous niveaux des informations liées à la sécurité ;
- mettre en place des mécanismes de vérification ;
- organiser le retour d'expérience ;
- intégrer tous les besoins relatifs à la sécurité dans le plan de formation ;
- préparer et organiser des revues de sécurité ;
- s'assurer que tous les évènements détectés ont fait l'objet d'une analyse ;
- s'assurer que des mesures sont définies en réponse aux problèmes de sécurité détectés dans le cadre du suivi des indicateurs de sécurité, de l'analyse des évènements, des audits internes, de l'évaluation des modifications liées à l'exploitation de l'aérodrome, au regard de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la



sécurité, des revues de sécurité, des comités de sécurité ;

- assurer le suivi de la mise en œuvre des mesures préventives et correctives liées à la sécurité ;
- s'assurer de la cohérence de l'analyse et du traitement des évènements ;
- s'assurer de la coordination du SGS de l'exploitant avec celui des tiers s'il en existe un ;
- s'assurer de la coordination des actions de l'exploitant et de celles des tiers n'ayant pas de SGS ;
- s'assurer de la cohérence de la définition des mesures correctives prises dans les différents domaines.

Le responsable chargé du SGS est l'interlocuteur privilégié de la DSAC pour toutes les questions relatives au SGS.

Fonctions d'encadrement:

Les responsabilités des personnes assurant des fonctions d'encadrement sont notamment les suivantes :

- veiller à ce que la fonction de suivi de la sécurité soit mise en œuvre dans leur service ;
- veiller à l'application des procédures d'évaluation et d'atténuation des risques concernant leur service/division ;
- s'assurer que les personnels sous leur autorité ont suivi les formations adéquates ;
- faire remonter au responsable SGS toute information pertinente nécessaire à l'accomplissement de ses tâches ;
- mettre en œuvre les actions préventives et correctives relevant de leur service.

Personnels en charge de tâches opérationnelles :

Leurs responsabilités comprennent notamment celles :

- d'exercer leurs tâches dans le respect de la réglementation ;
- de respecter la politique de sécurité de l'exploitant ;
- de notifier les événements liés à la sécurité ;
- faire remonter au responsable SGS toute information pertinente nécessaire à l'accomplissement de ses tâches ;
- de prendre connaissance des enseignements de sécurité diffusés et d'en tenir compte.

En outre, ces responsabilités sont formalisées. Un des moyens d'y parvenir est de rédiger pour chaque agent (ou type de fonction) une fiche de poste (devant être mise à jour et pouvant être partielle, c'est-à-dire ne mentionnant que les responsabilités en matière de sécurité). Chaque agent devrait avoir pris connaissance de la description des responsabilités qui sont les siennes en matière de sécurité.



Les fonctions du SGS peuvent être présentées selon trois grandes missions détaillées dans les parties III, IV et V du présent guide :

- Mise en œuvre de la politique de sécurité : mettre en place des moyens pour atteindre les objectifs de sécurité fixés ;
- Assurance de la sécurité : mettre en place des moyens pour assurer que les risques sont gérés de manière adéquate ;
- Promotion de la sécurité : mettre en place des moyens pour construire une culture d'amélioration de la sécurité au sein de l'organisation.



Dans le cas d'un système de gestion intégré (qualité, sécurité, environnement, etc.), les tâches relatives au SGS de l'exploitant doivent être clairement identifiées dans la documentation et particulièrement dans la partie 6 du manuel d'aérodrome.



III - MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE SECURITE

III - 1 Gestion des compétences et formation dans le domaine de la sécurité

Conformément à l'article 7 de l'arrêté SGS, « l'exploitant d'aérodrome s'assure que son personnel est suffisamment formé et compétent pour effectuer les missions dont il a la charge. »

Par ailleurs, l'article R.211-10 du code de l'aviation civile stipule : « Le ministre chargé de l'aviation civile s'assure par tous moyens que : [...] – d) l'exploitant veille à ce que les compétences de ses personnels et de ceux de ses sous-traitants soient adaptées aux missions qui leur sont confiées et à ce que leurs qualifications soient maintenues. »

Pour répondre à ces exigences, les dispositions suivantes sont prises :

Afin de garantir la compétence de ses personnels, l'exploitant établit un plan de formation initiale et continue, et il s'assure que ses sous-traitants en font de même pour leurs employés.

Par compétence, il y a lieu d'entendre le niveau requis :

- de connaissances ;
- d'aptitudes ;
- d'expérience.

L'exploitant s'assure par un suivi détaillé dans le temps que chacun de ses agents possède les titres, qualifications ou tout autre document qui lui sont nécessaires pour remplir ses fonctions opérationnelles (exemple : autorisation de circuler sur les aires de trafic et/ou les aires de mouvement pour les agents intervenant sur ces aires ; certificat d'aptitude médicale pour les pompiers, etc.), ainsi que les tâches relatives à la mise en œuvre du SGS qui le concerne (exemple : réalisation des études de sécurité, réalisation des audits internes, report et analyse des événements). Ce suivi peut être effectué au travers de la mise en place et de la mise à jour de tableaux de formation pour chaque agent.

Pour les sous-traitants dont l'activité sur la plate-forme est pérenne, l'exploitant s'assure que les sous-traitants établissent et mettent en œuvre un plan de formation pour leurs agents et qu'ils réalisent un suivi de leurs qualifications et compétences.

Pour les sous-traitants intervenant ponctuellement sur la plate-forme, l'exploitant s'assure que les sous-traitants vérifient les qualifications et les compétences de leurs agents.

Conformément à l'article 8 de l'arrêté SGS, « l'exploitant d'aérodrome organise également des actions de sensibilisation à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome. »

Les actions de sensibilisation organisées par l'exploitant peuvent être de nature différente : réunions, journées de sensibilisation pouvant comprendre des vidéos, intervenants, exercices, mises en situation, bulletins d'informations. Chacun des personnels doit être informé de la tenue de ces actions de sensibilisation (note de service, mail, courrier, etc.). Des sessions de « ratrappage » devraient être organisées pour parer aux indisponibilités éventuelles de certains agents.

Les actions de sensibilisation de l'exploitant s'adressent à ses propres employés et éventuellement aux personnels de ses sous-traitants. Le cas échéant, l'exploitant s'assure que les sous-traitants ont bien sensibilisé leurs agents à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome.



Les actions de sensibilisation ne sont pas menées uniquement à la mise en place du SGS ou à l'arrivée de nouveaux agents. Dans un premier temps, la sensibilisation portera plus particulièrement sur le rôle de chacun dans le fonctionnement du SGS (à adapter en fonction des responsabilités attribuées aux agents qu'on sensibilise). Par la suite, l'exploitant apportera par exemple des informations sur :

- les nouvelles règlementations ;
- les retours d'expériences sur des évènements survenus sur l'aéroport ;
- les résultats des audits internes ;
- la mise en place du SGS chez des tiers ou chez d'autres exploitants ;
- les retours d'expériences sur des évènements survenus sur d'autres aéroports en France ou à l'étranger ;
- des éléments statistiques relatifs à la sécurité aéroportuaire ;
- etc.

III - 2 Evaluation et atténuation des risques

Conformément à l'article 12 de l'arrêté SGS, « l'exploitant d'aérodrome s'assure que les modifications liées à l'exploitation de l'aérodrome sont évaluées au regard de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la sécurité. En fonction de ces évaluations, il prend les mesures appropriées et assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué. »



La DSAC a établi un guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire. Ce guide est disponible sur le site Internet du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la mer à l'adresse : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>, rubrique transports et sécurité routière – secteur aérien – Professionnels de l'aviation.

Ces évaluations doivent être largement basée sur la coordination entre les différents acteurs, notamment les services de la navigation aérienne (cf. annexe 3 et « Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire » disponible sur le site Internet du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la mer).

Elles doivent permettre :

- d'identifier et d'évaluer les risques ;
- de justifier les choix de façon rationnelle et démontrée ;
- la réalisation de retours d'expérience réguliers.

Il est à noter que les deux aspects suivants doivent être traités :

- la période de mise en place de la modification/ la phase de travaux ;
- la période après travaux, une fois que la modification a été effectuée.

III - 3 Documentation

L'article 11 stipule que « l'exploitant s'assure que son système de gestion de la sécurité est systématiquement documenté. »

La documentation du Système de Gestion de la Sécurité est composée :

- de la partie SGS du manuel d'aérodrome qui formalise les procédures mises en œuvre par l'organisation pour remplir les exigences de sécurité. La structure de cette partie peut être identique à celle du présent guide ;
- des autres chapitres du manuel d'aérodrome ainsi que l'ensemble des documents qui y sont référencés

(procédures, instructions, protocoles...) qui contiennent les informations et les instructions nécessaires au personnel opérationnel pour remplir les missions de l'exploitant d'aérodrome.

- de l'ensemble des documents et des procédures issus de la mise en œuvre du SGS (y compris les comptes-rendus des réunions spécifiques au SGS).

Par ailleurs, conformément aux articles 9 et 10 de l'arrêté SGS, « l'exploitant d'aérodrome s'assure que son personnel, pour tout ce qui le concerne, dispose de la documentation à jour relative à l'exploitation de l'aérodrome » et « assure la mise à disposition auprès des tiers intervenant sur la plate-forme, de la documentation à jour concernant l'exploitation d'aérodrome pour tout ce qui les concerne. »

Le rôle d'un système documentaire est de prévenir les dysfonctionnements internes et les risques d'improvisation. Il s'agit également d'assurer la reproductibilité et la traçabilité des missions dans le temps.

Pour répondre à ces exigences, la gestion documentaire fait l'objet d'une procédure prévoyant la validation des documents (manuel d'aérodrome, procédures...), leur format (version papier ou électronique), leur diffusion, leur mise à jour, leur suppression lorsqu'ils ne sont plus valides, ainsi que les personnes chargées de ces missions.

La documentation peut devenir périmée notamment en raison de changements dans l'exploitation, dans l'organisation ou de modifications de la réglementation. Pour y faire face, l'exploitant peut mettre en place des processus permettant d'identifier les changements au sein de son organisation qui pourraient toucher la documentation, revoir de façon périodique l'ensemble de la documentation SGS afin de s'assurer de la concordance avec les règlements en vigueur, assurer une veille réglementaire afin de prendre en compte le plus rapidement possible (voire anticiper) les changements de réglementation.

Une liste de référence indiquant la révision en vigueur des documents peut être établie et facilement accessible pour empêcher l'utilisation de documents non valides ou périmés. Une base de données des documents peut être établie.

L'exploitant peut prévoir des listes de diffusion en fonction des documents (les documents peuvent être d'origine externe à son organisation), des moyens d'information à l'attention des personnes concernées par les nouvelles versions (tableau d'affichage, courriel indiquant par exemple la référence du nouveau document, notes de service...).

La diffusion de la documentation et de ses mises à jour concernant l'exploitation aéroportuaire s'effectue vers les personnels de l'exploitant et vers ses sous-traitants.

En ce qui concerne les tiers intervenant sur la plate-forme, autres que les sous-traitants, l'exploitant d'aérodrome, s'assure également de la mise à disposition de la documentation qui les concerne. Il veille à ce que cette

documentation soit disponible et accessible à toutes les personnes susceptibles d'en avoir besoin.

Néanmoins, dans le cadre de la coordination entre l'exploitant et les autres tiers exigée dans l'article 15 de l'arrêté SGS, en cas de changement sur la plate-forme, l'exploitant tient informé, sans délai, tous les tiers (y compris ceux qui ne sont pas des sous-traitants) de toute évolution pouvant nécessiter une mise à jour de leurs procédures ou documentation.

Les exploitants d'aérodrome ayant mis en place un système qualité peuvent adopter la même gestion documentaire pour leur système de gestion de la sécurité.

III - 4 Evénements liés à la sécurité

Plusieurs exigences s'imposent aux exploitants d'aérodrome concernant les événements liés à la sécurité. Il est important de bien les distinguer :



Le recueil et traitement des événements liés à la sécurité dans le cadre du SGS :

Conformément aux articles 13, « l'exploitant met en place un système de recueil et d'analyse d'événements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité. Il s'assure que tous les événements qu'il juge susceptibles d'avoir des incidences significatives sur la sécurité sont analysés sans délai. Il prend en fonction de ces analyses les mesures correctives qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué. ».

- Recueil des évènements

L'exploitant d'aérodrome recueille les évènements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité dans le cadre de son SGS. Le recueil des évènements comprend tous les évènements liés à la sécurité concernant l'exploitant et ses sous-traitants et, dans la mesure du possible, ceux des autres intervenants sur la plate-forme.

- Analyse des évènements

Une fois les évènements recueillis, il est nécessaire que l'exploitant d'aérodrome les analyse afin d'en identifier les causes et éventuellement de déterminer des actions correctives visant à éviter qu'ils ne se reproduisent.

L'analyse des évènements jugés susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité² est faite par des personnels de

² Sécurité aéroportuaire au sens de l'article L.211-3 du Code de l'Aviation Civile, c'est-à-dire, la sécurité relative à l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs dont la gestion incombe à l'exploitant d'aérodrome.

l'exploitant compétents et dûment identifiés (dans l'organigramme, dans les fiches de poste). Elle peut nécessiter l'avis ou l'expertise de l'entité concernée par l'évènement et/ou une coordination avec les tiers intervenant sur la plate-forme notamment quand l'évènement considéré se produit à l'interface entre deux entités (exemple : navigation aérienne/aéroport).

- Enregistrement et suivi des évènements

Chaque évènement est enregistré ainsi que les suites éventuelles données (certains évènements ne nécessitent peut être pas d'actions supplémentaires autres qu'une action opérationnelle immédiate). L'objectif est de connaître pour chaque évènement le degré d'avancement du traitement (clos, traité, en cours de traitement, etc.).

- Les actions correctives

La mise en œuvre des actions correctives décidées suite à l'analyse d'un évènement doit être suivie afin de vérifier que l'échéance fixée est respectée et que cette action est efficace. (Cf. § IV.2.2 et IV.3)

- Le retour d'expérience

Par ailleurs, afin de promouvoir la culture de la sécurité, il est important de préserver et d'encourager la notification des évènements par les agents. Ainsi, dans la mesure du possible, il convient d'assurer un retour d'information aux agents ayant notifié un évènement lié à la sécurité (dans le cas où le recueil n'est pas anonyme).



La notification des évènements à la DSAC IR (ou SAC, SEAC) :

Conformément aux articles L.6222-8 du Code des Transports et R.722-7 du Code de l'Aviation Civile et aux arrêtés du 17 août 2007, l'exploitant d'aérodrome :

- « rapporte, dans un délai de 72 heures, les évènements et incidents d'aviation civile listés dans l'annexe (partie E) de l'arrêté du 17 août 2007³ » (article 1 de l'arrêté du 17 août 2007 relatif aux comptes rendus d'évènements et d'incidents d'aviation civile).
- « met en place un système garantissant la collecte, l'enregistrement et la transmission au ministre chargé de l'aviation civile des occurrences d'aviation civile et des informations s'y rapportant. Ce système doit permettre l'identification, la sécurisation, l'enregistrement et la conservation des occurrences d'aviation civile, d'une manière propre à garantir leur qualité et leur confidentialité tout

³ La liste des évènements devant obligatoirement être notifiés au ministre en charge de l'aviation civile figure en annexe E de l'arrêté du 17 août 2007 fixant la liste d'évènements et incidents d'aviation civile d'application du décret du 7 décembre. Cette liste est annexée au présent manuel.

en permettant leur dépouillement et leur analyse. » (article 2 de l'arrêté du 17 août 2007 relatif aux comptes rendus d'évènements et d'incidents d'aviation civile)

- « procède pour les occurrences d'aviation civile qu'il rapporte, lorsque la gravité de ces occurrences ou l'intérêt pour la sécurité aérienne le justifie, à une analyse permettant notamment d'établir les circonstances dans lesquelles ils se sont produits. Les éléments pertinents de cette analyse sont transmis au ministre chargé de l'aviation civile dans un délai de quatre mois à compter de la date à laquelle cette occurrence a été portée à leur connaissance. » (article 3 de l'arrêté du 17 août 2007 relatif aux comptes rendus d'évènements et d'incidents d'aviation civile)

Pour répondre à ces exigences, l'exploitant d'aérodrome décrit les modalités de recueil des évènements et de transmission de ces évènements à la DSAC IR (supports papier ou électronique, personne en charge de la transmission, délais, etc.).



La DSAC a établi un guide pour la notification des évènements, ainsi qu'un modèle de fiche de notification des évènements à l'attention des exploitants d'aérodrome et des assistants en escale. Ce guide est disponible sur le site Internet du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la mer à l'adresse : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>, rubrique transports et sécurité routière – secteur aérien – Professionnels de l'aviation.

Il n'y a pas de format imposé pour la fiche de notification des évènements. Néanmoins, il convient de transmettre à la DSAC IR concernée au minimum toutes les informations contenues dans le modèle de fiche établi par la DSAC (cf. note ci-dessus).

Le recueil pour notification à la DSAC IR et le recueil dans le cadre du SGS peuvent se faire de manière conjointe.

Les exploitants d'aérodrome ont la possibilité de signer deux protocoles avec la DSAC IR :

- un protocole relatif au délai de notification : ce protocole permet aux exploitants d'aérodrome d'allonger leur délai de notification des évènements de 72 heures à 15 jours. Ce délai d'allongement vise en particulier à laisser le temps aux exploitants d'aérodrome de recueillir les informations pertinentes relatives aux évènements et donc de faire des notifications plus détaillées.
- un protocole de mise à disposition d'ECCAIRS⁴ : ce protocole permet aux exploitants qui le désirent

⁴ ECCAIRS : European Co-ordination Center for Aviation Incident Reporting Systems. Logiciel européen utilisé pour le stockage et l'analyse des données de l'aviation civile.



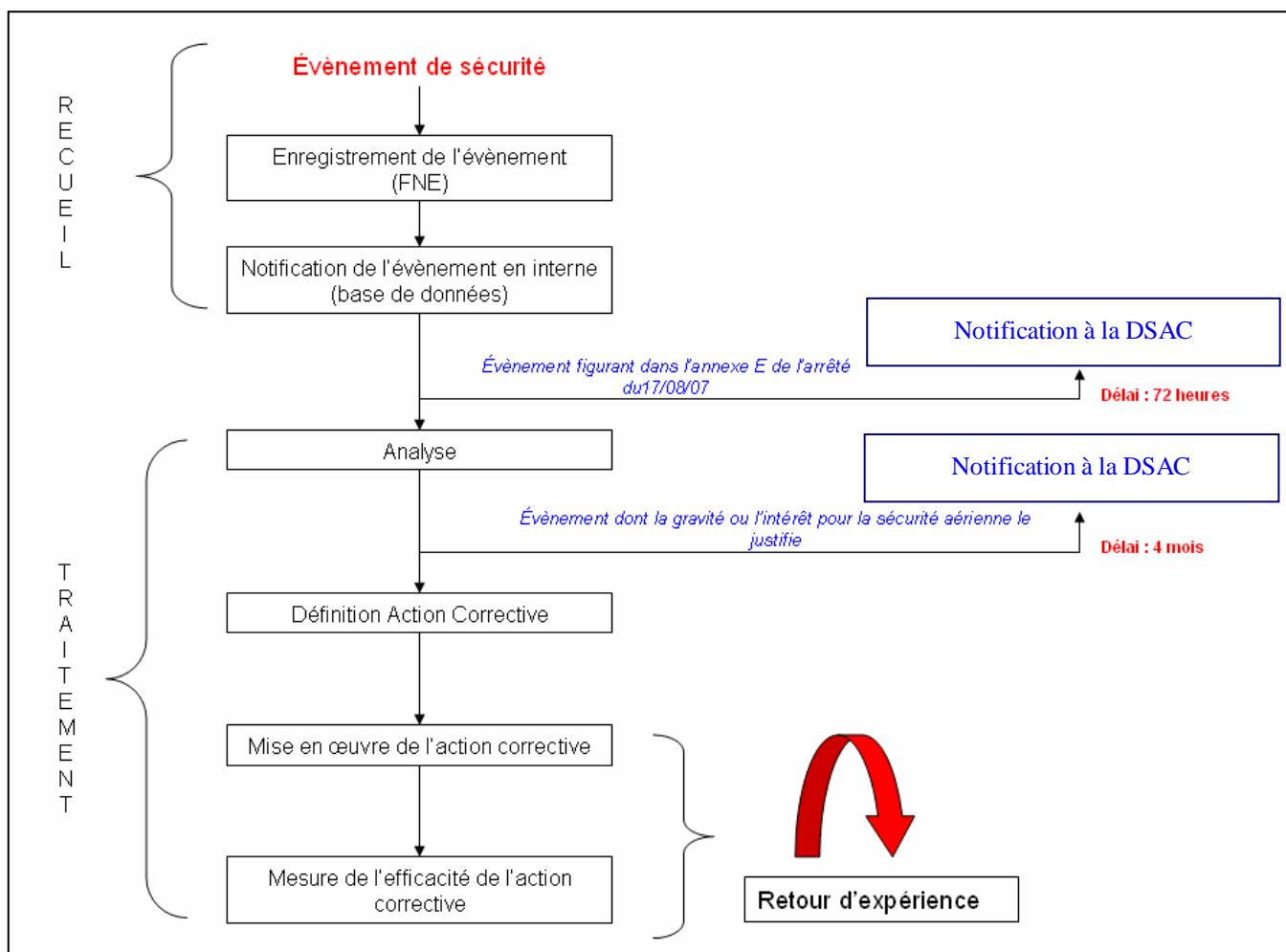
de disposer d'ECCAIRS et de l'utiliser en interne comme base de données de gestion des évènements. Cette utilisation s'accompagne d'une formation, de la signature d'une charte d'utilisation et d'un rallongement du délai de notification de 72 heures à 15 jours.

Les évènements jugés significatifs pour la DSAC EC et nécessitant donc la retransmission d'éléments à la DSAC IR, sont au minimum les suivants :

- problèmes de souffle de réacteurs ;
- problèmes liés à l'accueil de nouveaux aéronefs sur la plate-forme ;
- problèmes liés à la réalisation de travaux sur la plate-forme ayant entraîné un dysfonctionnement ;
- incursion sur piste par un véhicule intervenants dans le cadre des missions relevant de l'exploitant (y compris les sous-traitants) ;
- dysfonctionnements constatés dans la réalisation des inspections des aires de mouvement ;
- problèmes liés à des pistes contaminées.

Conformément à l'article L.6222-9 du Code des Transports, « aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou d'un évènement au sens de l'article 2 de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 précitée, dans les conditions prévues à l'article L.6223-1 du Code des Transports, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet incident ou évènement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité ». Le recueil des évènements devant se faire dans un contexte « non punitif », il est possible de mettre en place un système de recueil anonyme.

Le schéma suivant synthétise les actions à réaliser en ce qui concerne les évènements de sécurité :



III - 5 Tiers intervenants sur la plate-forme

Le SGS a pour objectif de vérifier que tous les aspects de la sécurité sont traités. L'exploitant d'aérodrome met en place des relations formalisées avec tous les tiers dont l'activité peut avoir une influence sur la sécurité.

L'identification de l'ensemble des tiers est un préalable à la mise en œuvre des articles 14 et 15.

III - 5 - 1 Intervenants pour le compte de l'exploitant

L'article 14 de l'arrêté SGS stipule que : « les activités des tiers agissant pour le compte de l'exploitant sont soumises aux dispositions du système de gestion de la sécurité de l'exploitant sur l'aérodrome. L'exploitant s'en assure en prenant les mesures appropriées, notamment en le prévoyant expressément dans les documents contractuels. »

Par « tiers agissant pour le compte de l'exploitant », on entend les organismes qui réalisent des tâches dévolues à l'exploitant d'aérodrome, que l'on appellera ci-après « sous-traitants ». L'exploitant reste responsable des tâches qu'il sous-traite.

Toutes les dispositions du SGS de l'exploitant s'appliquent à la fois aux activités de l'exploitant et de ses sous-traitants pérennes. L'exploitant s'en assure, soit en appliquant directement ces dispositions aux sous-traitants, soit en s'assurant que le sous-traitant applique ces dispositions et lui fait remonter les informations pertinentes.

Ainsi :

- la politique et les objectifs de sécurité sont applicables aux sous-traitants pour les activités qui les concernent,
- les sous-traitants dont l'activité sur la plate-forme est pérenne établissent un plan de formation pour leurs agents et ils réalisent un suivi de leurs qualifications et compétences,
- les sous-traitants intervenant ponctuellement sur la plate-forme, vérifient les qualifications et les compétences de leurs agents,
- les sous-traitants concernés par une modification sont intégrés dans la démarche d'évaluation et d'atténuation des risques de l'exploitant,
- la documentation à jour qui les concerne est diffusée par l'exploitant aux sous-traitants,
- les activités des sous-traitants liées à la sécurité sont documentées,
- les évènements de sécurité concernant les sous-traitants sont pris en compte dans la procédure de traitement des événements de l'exploitant,
- l'assurance de la sécurité s'applique aux activités des sous-traitants.

A cet effet, l'exploitant définit dans ses appels d'offres les services qui doivent être fournis par le sous-traitant, les objectifs de sécurité minimum exigés pour les tâches sous-traitées, ainsi que les modalités de mise en œuvre du SGS chez le sous-traitant.

Les exigences de l'exploitant liées au SGS sont prévues dans l'appel d'offres. La réponse du sous-traitant à ces exigences est formalisée dans sa réponse à l'appel d'offres. Ces éléments sont intégrés dans les contrats.

Cette démarche est systématique pour tous les nouveaux contrats. En revanche, pour les anciens contrats, une

mise à jour peut intervenir lors du renouvellement de ces contrats, dans un délai maximal de deux ans.

L'exploitant met en place un mécanisme pour s'assurer du respect des clauses des contrats ou conventions.

On trouve par exemple parmi les sous-traitants :

- des entreprises de maintenance ;
- des entreprises de nettoyage de l'aire de mouvement ;
- des entreprises effectuant les missions SSLIA ;
- des entreprises effectuant les missions péril animalier ;
- des entreprises effectuant des travaux.

III - 5 - 2 Autres intervenants

L'article 15 stipule que « dans un but d'amélioration de la sécurité, l'exploitant d'aérodrome intègre de manière formelle la coordination entre les actions qu'il mène et celles menées par des tiers intervenant sur l'aérodrome, à l'exception de ceux visés à l'article 14., Le système de gestion de la sécurité est, le cas échéant, formellement coordonné avec les autres systèmes de gestion de la sécurité mis en place par des tiers sur l'aérodrome. »

On entend ci-après par « tiers » tout organisme qui par son activité peut avoir un impact potentiel ou réel sur la sécurité aérienne, hormis les sous-traitants.

Dans ce cas, l'exploitant d'aérodrome s'assure :

- que les responsabilités entre exploitant d'aérodrome et les tiers sont clairement identifiées ;
- qu'il existe une coordination entre ses actions et celles des tiers.

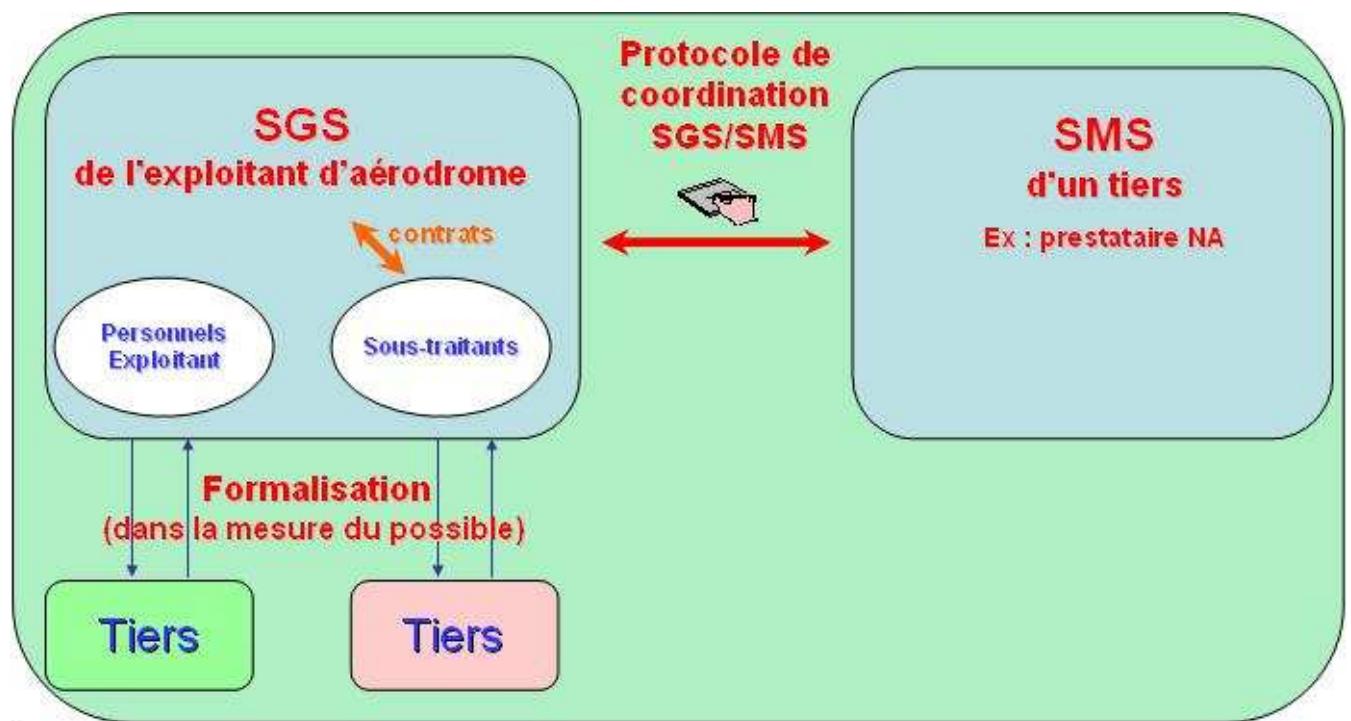
Pour ce faire, l'exploitant formalise, dans la mesure du possible, ses relations avec les tiers. Il s'assure également que toute évolution pouvant nécessiter une mise à jour des procédures ou de la documentation d'un tiers est portée à la connaissance de ce dernier.

L'exploitant veille par ailleurs à ce que son SGS soit coordonné avec les autres SGS/SMS que pourraient avoir mis en place certains tiers intervenant sur l'aérodrome.



Un moyen de conformité acceptable concernant la coordination entre le SGS d'un exploitant d'aérodrome et le système de management de la sécurité du prestataire de service de la navigation aérienne est défini dans un document annexé au présent guide (annexe 3).

Les relations entre l'exploitant et les tiers intervenant sur la plate-forme peuvent être résumées par le schéma suivant :





IV - ASSURANCE DE LA SECURITE

L'assurance de la sécurité consiste à s'assurer du bon fonctionnement du SGS au travers de la mise en place de moyens de vérification tels que : le suivi de l'évolution des indicateurs associés aux objectifs de sécurité de l'aérodrome, le suivi des évènements liés à la sécurité intervenus sur la plate-forme, les audits internes du SGS et enfin l'enregistrement de toutes les données relatives à la sécurité.

Conformément à l'article 14 explicité ci-dessus, les dispositions relatives à l'assurance de la sécurité s'appliquent également aux sous-traitants de l'exploitant.

IV - 1 Enregistrements de sécurité

Conformément à l'article 11 de l'arrêté SGS, « l'exploitant enregistre toutes les informations permettant de s'assurer du bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité. »

L'ensemble des données utiles pour comprendre les circonstances relatives à des événements liés à la sécurité est convenablement identifié, sécurisé, enregistré et conservé afin de garantir la qualité et la confidentialité des données.

Les enregistrements de sécurité sont les documents qui permettent de tracer toutes les actions/données relatives à la sécurité. Ils sont établis et conservés pour apporter la preuve de la conformité aux exigences et du bon fonctionnement du SGS.

Il appartient à l'exploitant d'établir sa propre liste d'enregistrements de sécurité.

Néanmoins, cette liste contient au minimum les éléments suivants :

- Les formulaires de notification d'événements liés à la sécurité ;
- Le tableau de suivi des indicateurs de sécurité définis ;
- Les dossiers d'analyse des événements liés à la sécurité ;
- Les évaluations d'impact sur la sécurité en cas de modification ;
- Les comptes-rendus des réunions du comité de sécurité (voir IV-5) ;
- Les rapports des audits internes (voir IV-2-2) ;
- Les comptes rendus des revues de sécurité (voir IV-4) ;
- Les enregistrements réglementaires (comptes-rendus d'interventions relatives au péril animalier,



comptes-rendus d'intervention SSLIA, les relevés d'inspections des clôtures, etc.).

La gestion des enregistrements fait l'objet d'une procédure documentée, laquelle assure notamment : leur identification, leur mode de stockage (papier, informatique), leur protection, leur accessibilité, leur durée de conservation et leur suppression.

Il est possible de formaliser ces données dans un tableau dont un exemple est donné ci-dessous :

Enregistrement	Responsable	Mode de stockage	Durée de conservation
Compte-rendu de revue de direction	Responsable SGS	Informatique réseau: L:/SGS/enregistrements/revues_sécurité	5 ans
Compte-rendu de comité de sécurité	Responsable SGS	Informatique réseau: L:/SGS/enregistrements/comité_sécurité	5 ans
Bilan mensuel de l'indicateur « nombre de FOD sur les aires de mouvement »	Responsable PC aires	Informatique réseau: L:/PCAires/insp_pistes/indicateurs/FOD	3 ans
FNE	Responsable SGS	Papier - dossiers (Bat 5 pièce 45)	5 ans
Tableau de suivi des actions correctives suite à audits internes	Responsable SGS	Informatique réseau: L:/SGS/enregistrements/tableau_acap	3 ans
...

IV - 2 Surveillance de la sécurité

L'objet de la surveillance est d'étudier et d'évaluer l'efficacité du système et de s'assurer que la politique et les modes opératoires qui ont été définis sont suivis en permanence. L'activité de surveillance est basée sur le suivi des indicateurs, le suivi des événements liés à la sécurité, les audits internes lorsque la taille de l'organisation le permet, et le suivi des actions correctives.

IV - 2 - 1 Suivi de la sécurité

Suivi des indicateurs :

Conformément à l'article 16 de l'arrêté SGS, « l'exploitant définit des objectifs d'amélioration de la sécurité pour son aérodrome. Il définit et suit des indicateurs permettant de vérifier l'atteinte de ces objectifs et de détecter toute évolution négative pour la sécurité. Il prend les mesures appropriées pour remédier à toute évolution négative et atteindre les objectifs définis qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué. »

A cet effet, l'exploitant d'aérodrome met en place un tableau de bord comportant les objectifs de sécurité et les indicateurs. Les indicateurs sont définis à partir des objectifs de sécurité. Ils sont mesurables et peuvent s'accompagner d'une valeur cible permettant de vérifier le respect des objectifs de sécurité.

Certaines valeurs cibles ne peuvent être déterminées que l'année suivant la mise en place du SGS car le nombre de données recueillies doit parfois être suffisamment conséquent pour que de telles valeurs puissent être fixées.



Le mécanisme de suivi mis en place permet d'identifier l'évolution (positive ou négative) de la valeur de ces indicateurs et de vérifier si la valeur cible définie pour chaque indicateur est atteinte ou non. Si cette dernière est atteinte, une nouvelle valeur cible peut être définie. Elle vise, dans la mesure du possible, à améliorer les performances du système.

Les modalités de suivi des indicateurs doivent être définies et formalisées (qui est en charge du suivi, quelle est l'origine des données, comment est fait le calcul de l'indicateur, quelle est la fréquence de suivi, etc.). La fréquence de suivi doit permettre de détecter les évolutions négatives et de réagir rapidement (un suivi annuel, par exemple, semble insuffisant pour détecter rapidement une évolution négative et une réaction dans un délai approprié).

Pour les objectifs risquant de ne pas être atteints, une analyse est menée afin d'en identifier les raisons et de prendre les mesures appropriées. Si l'indicateur ou la valeur cible s'avère inadapté, il convient de les redéfinir. Les actions qui en résultent sont suivies dans le temps et leur traçabilité est assurée.

Exemple de tableau de suivi des indicateurs :

Réf.	Objectifs de sécurité	Indicateur	Année en cours	T1	T2	T3
1	Réduire le nombre d'incursions sur piste	Nombre d'incursions sur pistes par des piétons				
		Nombre d'incursions sur pistes par des véhicules				
2	Réduire le nombre d'intrusions sur piste	Nombre d'intrusions sur pistes par des animaux				
3	Réduire le délai de traitement des événements sécurité	Proportion de dossiers traités dans les délais				
		Moyenne du nombre de jours passés pour traiter un évènement				
4	Réduire le nombre d'événements sécurité d'origine technique	Nombre de pannes radio				
		Nombre de pannes téléphone				
		Nombre de pannes véhicules SSLIA				
...				

Suivi des évènements liés à la sécurité :

Le système de recueil et d'analyse des évènements mis en place conformément aux articles 13 de l'arrêté SGS est un outil permettant d'identifier les dysfonctionnements du système.

Le suivi des évènements liés à la sécurité permet notamment de détecter un nombre anormal d'évènements du même type qui, pris isolément, ne semblent pas avoir d'impact sur la sécurité mais dont la multiplication témoigne probablement d'un problème sous-jacent plus grave et, par conséquent, de mettre en place des mesures appropriées.

IV - 2 - 2 Audits internes

Conformément à l'article 17 de l'arrêté SGS, « l'exploitant d'aérodrome, sauf dans le cas où la taille de son organisation ne le permet pas, procède régulièrement à des audits internes de sécurité, afin de s'assurer que les éléments du système de gestion de la sécurité sont mis en œuvre. Il prend alors des mesures correctives

appropriées qui s'imposent pour la bonne mise en œuvre de ces éléments et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué. »

Les audits internes permettent de vérifier régulièrement que les objectifs définis sont atteints, que les procédures du SGS sont appliquées et que les mesures correctives nécessaires sont prises.

L'exploitant d'aérodrome définit les modalités de réalisation des audits internes qui couvrent au moins les points suivants :

- le référentiel et le périmètre audités
- formation des auditeurs (par qui, comment) ;
- planification des audits (par qui, comment) ;
- enregistrement des résultats de l'audit (rapports d'audit) ;
- suivi des résultats de l'audit, définition des actions correctives et suivi de ces actions (par qui, comment).

Un planning d'audits internes est mis en place afin de s'assurer que tous les éléments du SGS sont couverts. Des audits non programmés peuvent être réalisés lorsque des dérives sont constatées. Les audits internes concernent également les activités des sous-traitants de l'exploitant d'aérodrome.

Les vérifications menées pendant les audits internes doivent être relatives à la sécurité⁵. Des audits de suivi peuvent être programmés pour vérifier que les actions correctives ont été effectuées et qu'elles sont efficaces.

L'exploitant s'assure que les personnes directement responsables des activités auditées ne font pas partie de l'équipe d'audit. Les responsabilités des auditeurs sont clairement définies dans la documentation appropriée. Les auditeurs doivent être compétents et qualifiés pour la conduite d'audits.

Les audits internes font l'objet d'un rapport qui entre dans la documentation du SGS. Suite à l'audit, l'exploitant établit :

- l'importance des constats et le besoin éventuel d'une action corrective immédiate ;
- l'origine du constat ;
- les actions correctives nécessaires pour s'assurer du traitement de l'écart, ainsi que leur programmation ;
- l'identification des personnels responsables de la mise en œuvre des actions correctives.



Dans le cas où un système qualité est mis en place sur la plate-forme, les auditeurs internes qualité peuvent également être auditeurs internes sécurité. Les auditeurs doivent néanmoins recevoir une formation relative au référentiel du SGS.

La check-list SGS, présentée en annexe 5, constitue une aide pour évaluer la mise en œuvre d'un SGS.

⁵ Sécurité aéroportuaire au sens de l'article L.211-3 du CAC, c'est-à-dire la sécurité relative à l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs dont la gestion incombe à l'exploitant d'aérodrome.



Il est possible de faire appel à des organismes extérieurs (ou à d'autres exploitants d'aérodrome) pour réaliser les audits internes.

NOTA : Les aérodromes « où la taille de son organisation ne le permet pas » : (se référer aux critères définis en page 14) n'ont pas l'obligation de procéder à des audits internes.

IV - 3 Suivi des actions correctives et préventives

Conformément aux articles 12, 13, 16, 17, 18 et 19 de l'arrêté SGS, nombre d'actions correctives sont décidées dans le cadre du SGS. Elles peuvent être d'origines différentes :

- traitement d'un évènement de sécurité ;
- suivi des indicateurs ;
- analyse d'impact sur la sécurité avant modification ;
- revue ou comité de sécurité ;
- proposition d'amélioration formulée par les agents ;
- audit interne.

Pour chacune de ces actions correctives sont identifiés au minimum :

- la référence ;
- l'origine (voir les différentes origines possibles ci-dessus) ;
- le responsable de la mise en œuvre de l'action (personne ou service désigné pour réaliser l'action) ;
- l'échéance fixée pour la réalisation de l'action ;
- l'avancement (notamment pour des actions avec une longue échéance de réalisation : cet item permet de savoir à quel stade de réalisation est l'action) ;
- le statut (une action peut être réalisée mais non close, c'est-à-dire que l'efficacité de cette dernière n'a pas encore été établie).

La mise en œuvre des actions correctives fait l'objet d'un suivi formalisé et actualisé régulièrement. La formalisation de ce suivi peut se faire au travers d'un tableau unique (voir exemple ci-après).

Des mesures doivent être prises quand des retards sont constatés dans la mise en œuvre des actions correctives.

Les modalités de mise en place et du suivi des actions correctives sont définies par l'exploitant :

- entité chargée de la décision des actions correctives ;
- entité en charge du suivi ;
- fréquence du suivi ;
- diffusion des tableaux de suivi des actions préventives et correctives ;



- mesures de l'efficacité de ces actions ;
- modalités de clôture des actions engagées ;
- etc.

La définition des actions correctives ne peut se faire sans l'entité concernée par cette action.

Exemple : tableau de suivi des actions correctives et actions préventives

Référence de l'action	Description de l'action corrective et/ou préventive	Origine	Responsable	Echéance	Avancement	Statut
ACT 08 - 01	Elaborer un modèle de fiche de notification d'évènement plus adapté à la plate-forme à partir du modèle fourni par la DGAC	Audit interne du 15/02/08	Responsable SGS	30/06/08	Fiche établie et mise en service le 15 mars 2008. Période de test effectuée du 15 mars au 15 juin 2008.	Clos
ACT 08 - 02	Mettre à jour et diffuser la procédure d'affectation des postes de stationnement	Etude de sécurité du ...	Adjoint au directeur des opérations	30/09/08	Procédure en cours de mise à jour	En cours
ACT 08 - 03	Mettre en œuvre une formation à l'analyse des évènements pour les agents de la cellule « analyse et traitement des évènements de sécurité »	Revue de sécurité du ...	Responsable SGS	01/07/08	Programme de formation élaboré - Session de formation réalisée le 10/06/08	Réalisé



IV - 4 Revues de sécurité internes

Conformément à l'article 18 de l'arrêté SGS, « l'exploitant procède régulièrement à des revues de sécurité internes afin d'évaluer le fonctionnement du système de gestion de la sécurité. Il prend alors les mesures correctives et préventives qui s'imposent et s'assurent qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué. »

Les revues de sécurité internes sont des réunions organisées par le responsable chargé de la mise en œuvre du SGS, présidées par le dirigeant responsable, auxquelles participent les représentants de l'organisation de l'exploitant. La fréquence des revues de sécurité est définie dans les documents relatifs au SGS (partie 6 du manuel d'aérodrome). Les revues de sécurité font l'objet d'un compte-rendu qui fait apparaître notamment le nom des participants et les mesures prises au cours de la réunion. L'objectif des revues de sécurité est d'évaluer le fonctionnement du SGS.

Les revues de sécurité consistent en un examen systématique et régulier des mesures prises ou à prendre. Pour ce faire, le responsable chargé du SGS, établit préalablement à la réunion :

- un bilan des indicateurs relatifs à la sécurité ;
- un bilan des résultats des audits internes ;
- un bilan des événements liés à la sécurité ;
- un bilan des actions correctives ou préventives menées ou programmées (y compris celles issues du comité de sécurité).

Les réunions visent à recommander des améliorations lorsque des problèmes sont identifiés ou que des éléments précurseurs sont détectés. Elles visent également à vérifier l'adéquation des ressources attribuées au fonctionnement du SGS. Des mesures correctives à mettre en place sont décidées avec attribution des responsabilités et des échéances associées (plan d'action).

Une fréquence minimale de deux revues de sécurité par an est recommandée. La programmation des revues de sécurité peut s'adapter à la situation sur la plate-forme (la revue peut être avancée si le nombre d'événements de sécurité est important ou retardée si on ne dispose que de peu d'éléments d'entrée). Les résultats des revues de sécurité servent à alimenter les comités de sécurité.

Le responsable chargé du SGS effectue le suivi de leur mise en œuvre ; il avertit autant que de besoin le dirigeant responsable d'une éventuelle dérive dans la mise en œuvre des actions correctives.



IV - 5 Comité de sécurité

Conformément à l'article 19 de l'arrêté SGS, « l'exploitant d'aérodrome met en place un comité de sécurité qui examine tous les aspects relevant de la sécurité de l'aérodrome et propose les mesures d'amélioration de la sécurité et ses méthodes de suivi de ces mesures. Ce comité est composé des représentants des différents intervenants susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité de l'aérodrome. Les mesures mises en œuvre par l'exploitant d'aérodrome, à la suite de ces propositions, font l'objet par celui-ci d'un retour d'expérience. »

Un comité de sécurité est généralement animé par le dirigeant responsable de l'exploitant et réunit d'autres cadres dirigeants. Le responsable SGS en assure le secrétariat. De façon générale, le comité de sécurité est composé des représentants de tous les principaux départements de l'organisation ainsi que des représentants des différents acteurs intervenant sur la plate-forme (exploitants d'aéronefs, sous-traitants, assistants en escale, prestataire de services de la navigation aérienne).

L'objectif d'un comité de sécurité est de traiter des problèmes de sécurité de la plate-forme. Il permet un croisement des informations relatives à la sécurité entre les différents acteurs intervenants sur la plate-forme. Le comité de sécurité examine les résultats de la performance en matière de sécurité (bilans des évènements liés à la sécurité, tableaux de suivi des indicateurs, tableaux des actions correctives et préventives ...).

Il émet des recommandations basées sur la politique de la sécurité et préconise des actions à mettre en œuvre par les différentes entités.

Il fait l'objet d'un compte-rendu qui est archivé et fait partie des enregistrements de sécurité.

Le rôle du comité de sécurité est clairement défini dans les documents relatifs au SGS de l'exploitant, notamment dans le chapitre 6 du manuel d'aérodrome.



V - PROMOTION DE LA SECURITE

La promotion de la sécurité constitue le mécanisme par lequel les leçons tirées d'enquêtes sur les évènements relatifs à la sécurité et d'autres activités liées à la sécurité sont mises à disposition de l'ensemble des personnes concernées. Elle fournit également un moyen d'encourager le développement d'une culture positive de la sécurité et de garantir qu'une fois installée, cette culture de la sécurité sera maintenue.

En effet, une culture « positive » de la sécurité est essentielle pour qu'un SGS puisse fonctionner de manière efficace. Elle est caractérisée par : un engagement actif de la direction, un système de diffusion des informations performant, des personnels formés et conscients de leurs responsabilités et des conséquences de leurs actes.

V - 1 Diffusion des enseignements

Conformément à l'article 20 de l'arrêté SGS, « l'exploitant d'aérodrome diffuse à tout niveau de son organisation et aux tiers concernés les enseignements relatifs à la sécurité sur l'aérodrome, dont les enquêtes sur les évènements liés à la sécurité. »

L'exploitant maintient la sécurité au centre de ses préoccupations en tenant son personnel, celui de ses sous-traitants ainsi que les autres intervenants informés de toute action ou question importante, relative à la sécurité.

Pour ce faire, l'exploitant prévoit un mécanisme de diffusion des enseignements pour toutes les activités liées à la sécurité.

L'exploitant choisit les supports les plus adaptés en fonction des thèmes et du public visé : bulletins internes, affichages, courriers (poste, fax, courriel), cours, séminaires, réunions d'information, etc.



V - 2 Incitation du personnel

Conformément à l'article 8 de l'arrêté SGS, « l'exploitant d'aérodrome s'assure que l'ensemble de son personnel s'implique dans la gestion et la promotion de la sécurité de l'aérodrome ».

Le responsable SGS met en place un mécanisme qui permet de recueillir les propositions d'amélioration de la sécurité faites par ses agents ou ses sous-traitants. Ce mécanisme comprend une analyse de ces propositions. Par ailleurs, afin que les agents se sentent réellement impliqués dans le SGS, il est important que le mécanisme prévoie, dans la mesure du possible, les modalités de réponse aux agents.

D'autre part, conformément à l'article 3 de l'arrêté SGS : « Le système de gestion de la sécurité assure une approche formalisée et explicite de la gestion de la sécurité qui :

- anticipe d'une manière active et continue les événements redoutés au regard de la sécurité, en mettant en place des procédés d'identification des dangers potentiels (...) ».

Ainsi les agents sont encouragés à signaler au responsable SGS tout danger potentiel qu'ils auraient pu identifier.



ANNEXE 1 : ARRETE RELATIF A LA MISE EN PLACE D'UN SGS PAR LES EXPLOITANTS D'AERODROME

Ministère de l'énergie, du développement durable, des transports et du logement

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

NOR : DEVA1100687A

La ministre de l'énergie, du développement durable, des transports et du logement et la ministre auprès du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration, chargée de l'outre-mer,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de ladite convention publiée par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment l'article R. 211-10,

Arrêtent :

Article 1

Le présent arrêté fixe les principes généraux auxquels doivent répondre les systèmes de gestion de la sécurité prévus par l'article R. 211-10 du code de l'aviation civile.

Il s'applique aux exploitants des aérodromes qui ont obligation de détenir un certificat d'aérodrome.

Article 2

Au sens du présent arrêté, on entend par « système de gestion de la sécurité » un ensemble, structuré et organisé, de moyens, de procédures et de procédés visant à assurer en toute sécurité et conformément aux normes en vigueur l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs dont la gestion incombe à l'exploitant d'aérodrome.



Article 3

Le système de gestion de la sécurité assure une approche formalisée et explicite de la gestion de la sécurité qui :

- repose sur une déclaration de politique générale en matière de gestion de la sécurité, cette dernière définissant l'approche fondamentale de l'exploitant d'aérodrome dans ce domaine ;
- anticipe d'une manière active et continue les événements redoutés au regard de la sécurité, en mettant en place des procédés d'identification des dangers potentiels, des techniques de gestion des risques et une surveillance adaptée.

Le système de gestion de la sécurité permet à l'exploitant d'aérodrome de s'assurer que la plus haute priorité est donnée à la réduction du risque et à ce que les installations, les services et les équipements de l'aérodrome, ainsi que les procédures d'exploitation, ne contribuent pas à un accident d'aéronef, ou en occasionnent, ou en aggravent les conséquences.

Article 4

L'exploitant d'aérodrome désigne un dirigeant responsable pour l'aérodrome. Celui-ci définit et met en oeuvre la politique générale en matière de gestion de la sécurité. Il a également le pouvoir de s'assurer que toutes les opérations et toutes les activités liées à l'exploitation de l'aérodrome peuvent être financées et mises en oeuvre selon les exigences réglementaires.

Article 5

L'exploitant d'aérodrome identifie une fonction au sein de son organisation spécifiquement chargée de développer et de maintenir le système de gestion de la sécurité et qui rende compte directement au dirigeant responsable. Cette fonction est indépendante de l'encadrement opérationnel. Dans le cas d'une organisation dont la taille ne le permet pas, l'exploitant d'aérodrome s'assure que les dispositions prises en matière d'assurance de la sécurité sont complétées par des moyens indépendants de l'encadrement opérationnel.

Article 6

L'exploitant d'aérodrome définit clairement, pour ses employés et ses structures, les missions et lignes de responsabilité en matière de sécurité.

Il s'assure que ses employés ont pleinement conscience des rôles qui leur sont attribués dans ce domaine.

Article 7

L'exploitant d'aérodrome s'assure que son personnel est suffisamment formé et compétent pour effectuer les missions dont il a la charge.

Article 8

L'exploitant d'aérodrome s'assure que l'ensemble de son personnel s'implique dans la gestion et la promotion de la sécurité de l'aérodrome. Il organise des actions de sensibilisation à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome.



Article 9

L'exploitant d'aérodrome s'assure que son personnel, pour tout ce qui le concerne, dispose de la documentation à jour relative à l'exploitation de l'aérodrome.

Article 10

L'exploitant d'aérodrome assure la mise à disposition auprès des tiers intervenant sur l'aérodrome de la documentation à jour concernant l'exploitation de l'aérodrome pour tout ce qui les concerne.

Article 11

L'exploitant d'aérodrome s'assure que son système de gestion de la sécurité est systématiquement documenté. Il enregistre toutes les informations permettant de s'assurer du bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité.

Article 12

L'exploitant d'aérodrome s'assure que les modifications liées à l'exploitation de l'aérodrome sont évaluées au regard de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la sécurité. En fonction de ces évaluations, il prend les mesures appropriées et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

Article 13

L'exploitant d'aérodrome met en place un système de recueil et d'analyse d'événements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité. Il s'assure que tous les événements qu'il juge susceptibles d'avoir des incidences significatives sur la sécurité sont analysés sans délai. Il prend en fonction de ces analyses les mesures correctives qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

Article 14

Les activités des tiers agissant pour le compte de l'exploitant d'aérodrome sont soumises aux dispositions du système de gestion de la sécurité de l'exploitant sur l'aérodrome. L'exploitant d'aérodrome s'en assure en prenant les mesures appropriées, notamment en le prévoyant expressément dans les documents contractuels.

Article 15

Dans un but d'amélioration de la sécurité, l'exploitant d'aérodrome intègre de manière formelle la coordination entre les actions qu'il mène et celles menées par des tiers intervenant sur l'aérodrome, à l'exception de ceux visés à l'article 14.

Le système de gestion de la sécurité de l'exploitant d'aérodrome est, le cas échéant, formellement coordonné avec les autres systèmes existants de gestion de la sécurité mis en place par des tiers sur l'aérodrome.



Article 16

L'exploitant d'aérodrome définit des objectifs d'amélioration de la sécurité pour son aérodrome. Il définit et suit les indicateurs permettant de vérifier l'atteinte de ces objectifs et de détecter toute évolution négative pour la sécurité. Il prend les mesures appropriées pour remédier à toute évolution négative et atteindre les objectifs définis qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

Article 17

L'exploitant d'aérodrome, sauf dans le cas où la taille de son organisation ne le permet pas, procède régulièrement à des audits internes afin d'assurer que les éléments du système de gestion de la sécurité sont bien mis en oeuvre. Il prend alors les mesures correctives appropriées qui s'imposent pour la bonne mise en oeuvre de ces éléments et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

Article 18

L'exploitant d'aérodrome procède régulièrement à des revues de sécurité internes afin d'évaluer le fonctionnement du système de gestion de la sécurité. Il prend alors les mesures correctives et préventives qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

Article 19

L'exploitant d'aérodrome met en place un comité de sécurité qui examine tous les aspects relevant de la sécurité de l'aérodrome et propose les mesures d'amélioration de la sécurité et les méthodes de suivi de ces mesures. Ce comité est composé des représentants des différents intervenants susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité de l'aérodrome. Les mesures mises en oeuvre par l'exploitant d'aérodrome, à la suite de ces propositions, font l'objet par celui-ci d'un retour d'expérience.

Article 20

L'exploitant d'aérodrome diffuse à tout niveau de son organisation et aux tiers concernés les enseignements relatifs à la sécurité sur l'aérodrome, dont les enquêtes sur les événements liés à la sécurité.

Article 21

L'arrêté du 30 novembre 2006 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome est abrogé.

Article 22

Les dispositions du présent arrêté sont applicables dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.



Article 23

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le premier jour du troisième mois suivant sa publication ; sauf pour les aérodromes dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie et qui ont moins de 100 000 passagers annuels où elles entrent en vigueur le 1er janvier 2016.

Article 24

Le directeur général de l'aviation civile et le délégué général à l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 19 avril 2011.

La ministre de l'environnement,
du développement durable,
des transports et du logement,
Pour la ministre et par délégation :
La directrice de la sécurité
de l'aviation civile,

F. Rousse

La ministre auprès du ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer, des collectivités territoriales
et de l'immigration, chargée de l'outre-mer,
Pour la ministre et par délégation :
Le délégué général à l'outre-mer,

V. Bouvier



ANNEXE 2 : ARRETE DU 17 AOUT 2007 FIXANT LA LISTE D'EVENEMENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE (annexe partie E)

ANNEXE E. - Aérodromes et installations d'aérodromes,
services d'escale et assistance aéroportuaire

i) Aérodromes et installations d'aérodromes :

- a) Collision ou quasi-collision impliquant un aéronef avec un autre aéronef, un véhicule, un piéton, un animal.
- b) Collision impliquant un aéronef avec un équipement aéroportuaire ou tout autre obstacle ou objet au sol ou à proximité du sol.
- c) Dysfonctionnement du service SSLIA ou du service péril animalier.
- d) Encombrement des aires de mouvement d'un aérodrome par un aéronef, un véhicule, des animaux, des piétons ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
- e) Erreurs de signalisation ou mauvaise signalisation de tout obstacle ou danger sur les aires de mouvement d'un aérodrome, entraînant une situation dangereuse.
- f) Défaillance, mauvais fonctionnement important ou indisponibilité du balisage de piste.
- g) Evénements liés aux opérations de dégivrage.
- h) Erreur de cheminement.
- i) Souffle de réacteur, d'hélice ou de rotor entraînant des dégâts importants ou des blessures graves.
- j) Sortie de piste ou de voie de circulation d'un aéronef.
- k) Autres événements :

Survenue répétée d'un type déterminé d'événement qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.

ii) Services d'escale et assistance aéroportuaire :

- a) Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'escale requises entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
- b) Evénements liés à l'avitaillement en carburant :
 1. Fuite importante ou tout autre événement entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse pendant l'avitaillement en carburant.
 2. Chargement de quantités incorrectes de carburant susceptibles d'avoir un effet important sur l'autonomie, les performances, le centrage de l'aéronef ou la résistance de sa structure.
 3. Chargement de carburant contaminé ou de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris l'oxygène et l'eau potable) de type incorrect.
- c) Evénements liés aux opérations de dégivrage.
- d) Evénements et incidents liés à la prise en charge des bagages, passagers et cargaison :
 1. Déterioration importante de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages ou de cargaisons ;
 2. Chargement incorrect des passagers, des bagages ou de la cargaison, susceptible d'avoir un effet important sur la masse et/ou le centrage de l'aéronef ;
 3. Arrimage incorrect des bagages (y compris les bagages à main) ou de la cargaison, susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence ;
 4. Mauvais positionnement des conteneurs de fret ou d'autres éléments importants de la cargaison.



- e) Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des réglementations applicables, notamment avec un étiquetage et un emballage incorrects des marchandises dangereuses.
- f) Autres événements :

Survenue répétée d'un type déterminé d'événements qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.

Note : L'intégralité de la partie E de l'annexe à l'arrêté a été citée ici. Il est à noter cependant, que l'exploitant d'aérodrome n'a pas obligation de traiter les évènements concernant les services d'escale et assistance aéroportuaire. Toutefois, comme spécifié dans l'article L.6222-8 du Code des Transports : « toute personne physique ou morale, qui dans l'exercice d'une activité régie par le présent code, a connaissance d'un accident ou d'u incident d'aviation civile est tenue d'en rendre compte sans délai à l'organise permanent, au ministre chargé de l'aviation civile ou ... »



ANNEXE 3 : MOYENS ACCEPTABLES DE CONFORMITE POUR LA COORDINATION ENTRE LE SGS D'UN EXPLOITANT D'AÉRODROME ET LE SMS DU PRESTATAIRE DE SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE

1. INTRODUCTION

L'objet du présent document est de fournir un moyen acceptable de conformité pour répondre à l'exigence de coordination entre le SGS d'un exploitant d'aérodrome et le SMS du prestataire navigation aérienne (NA), ou à l'exigence d'établissement de relations formelles avec toutes les parties intéressées et de préciser le rôle de la DSAC dans le cadre du traitement des événements de sécurité et de la mise en œuvre de certaines exigences (comités de sécurité/comités de promotion de la sécurité).

Les relations entre les prestataires (exploitant et prestataire NA) peuvent être des relations de sous-traitance. Dans ce cas, il convient qu'en plus des dispositions prévues dans le présent document, l'exploitant, respectivement le prestataire NA, mette en place les dispositions nécessaires pour répondre aux exigences relatives à la sous-traitance, respectivement relatives aux « services extérieurs ».

2. RAPPEL DES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

- **Arrêté du 19 avril 2011 sur les Systèmes de gestion de la Sécurité (SGS), applicable aux exploitants d'aérodrome certifiés**

Article 6 : L'exploitant d'aérodrome définit clairement, pour ses employés et ses structures, les missions et lignes de responsabilité en matière de sécurité. Il s'assure que ses employés ont pleinement conscience des rôles qui leur sont attribués dans ce domaine.

Article 10 : L'exploitant d'aérodrome assure la mise à disposition auprès des tiers intervenant sur l'aérodrome de la documentation à jour concernant l'exploitation de l'aérodrome pour tout ce qui les concerne.

Article 12 : L'exploitant d'aérodrome s'assure que les modifications liées à l'exploitation de l'aérodrome sont évaluées au regard de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la sécurité. En fonction de ces évaluations, il prend les mesures appropriées et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.



Article 13 : L'exploitant d'aérodrome met en place un système de recueil et d'analyse d'événements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité. Il s'assure que tous les événements qu'il juge susceptibles d'avoir des incidences significatives sur la sécurité sont analysés sans délai. Il prend en fonction de ces analyses les mesures correctives qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

Article 15 : Dans un but d'amélioration de la sécurité, l'exploitant d'aérodrome intègre de manière formelle la coordination entre les actions qu'il mène et celles menées par des tiers intervenant sur l'aérodrome, à l'exception de ceux visés à l'article 14. Le système de gestion de la sécurité de l'exploitant d'aérodrome est, le cas échéant, formellement coordonné avec les autres systèmes existants de gestion de la sécurité mis en place par des tiers sur l'aérodrome.

Article 16 : L'exploitant d'aérodrome définit des objectifs d'amélioration de la sécurité pour son aérodrome. Il définit et suit les indicateurs permettant de vérifier l'atteinte de ces objectifs et de détecter toute évolution négative pour la sécurité. Il prend les mesures appropriées pour remédier à toute évolution négative et atteindre les objectifs définis qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

Article 19 : L'exploitant d'aérodrome met en place un comité de sécurité qui examine tous les aspects relevant de la sécurité de l'aérodrome et propose les mesures d'amélioration de la sécurité et les méthodes de suivi de ces mesures. Ce comité est composé des représentants des différents intervenants susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité de l'aérodrome. Les mesures mises en oeuvre par l'exploitant d'aérodrome, à la suite de ces propositions, font l'objet par celui-ci d'un retour d'expérience.

Article 20 : L'exploitant d'aérodrome diffuse à tout niveau de son organisation et aux tiers concernés les enseignements relatifs à la sécurité sur l'aérodrome, dont les enquêtes sur les événements liés à la sécurité.



- **Règlement (CE) n° 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne**

ANNEXE I : EXIGENCES GÉNÉRALES APPLICABLES À LA FOURNITURE DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

3. GESTION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA QUALITÉ

3.1. Gestion de la sécurité

Le prestataire de services de navigation aérienne doit gérer la sécurité de tous ses services. À cette fin, il doit établir des relations formelles avec toutes les parties intéressées qui peuvent avoir une influence directe sur la sécurité de ses services. »

ANNEXE II : EXIGENCES SPÉCIFIQUES POUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

3. SÉCURITÉ DES SERVICES

3.1. Système de management de la sécurité

3.1.2. Exigences liées à l'obtention du niveau de sécurité voulu

Dans le cadre de l'exploitation du système de management de la sécurité, le prestataire de services de la circulation aérienne:

- veille à ce que le niveau de sécurité des services et des approvisionnements fournis par des prestataires extérieurs soit démontré de manière adéquate et satisfaisante, eu égard à l'importance que peuvent revêtir ces prestations pour la sécurité des services du prestataire,

- s'assure que l'évaluation des risques et leur atténuation sont menées au niveau approprié afin que tous les aspects de la fourniture de la gestion du trafic aérien (GTA) sont bien pris en compte (évaluation des risques et leur atténuation). Pour les modifications apportées au système fonctionnel de la GTA, les dispositions du point 3.2 de la présente annexe s'applique,

- veille à examiner sans délai tous les événements GTA à caractère technique ou opérationnel jugés susceptibles d'avoir des incidences significatives sur le plan de la sécurité, et à prendre toutes les mesures correctives qui s'imposent (événements liés à la sécurité). Il démontre aussi qu'il a respecté les exigences concernant la notification et l'analyse des événements liés à la sécurité conformément aux dispositions applicables du droit national et communautaire.

3.2. Exigences de sécurité concernant l'évaluation et l'atténuation des risques pour tout

changement

- **Loi du 5 janvier 2006 (article L722-2), décret du 7 décembre 2006 portant diverses dispositions relatives à la sécurité aérienne (article R722-7) et arrêté d'application (actuellement en projet).**
Ces textes, concernant les exploitants d'aérodrome détenant un certificat de sécurité aéroportuaire, stipulent notamment :
 - que les exploitants d'aérodrome « mettent en place un système garantissant la collecte, l'enregistrement et la transmission au ministre chargé de l'aviation civile des occurrences d'aviation civile et des informations s'y rapportant.
Ce système doit permettre l'identification, la sécurisation, l'enregistrement et la conservation des occurrences d'aviation civile, d'une manière propre à garantir leur qualité et leur confidentialité tout en permettant leur dépouillement et leur analyse »
 - que les exploitants d'aérodrome « procèdent pour les occurrences d'aviation civile qu'ils rapportent, lorsque la gravité de ces occurrences ou l'intérêt pour la sécurité aérienne le justifie, à une analyse permettant notamment d'établir les circonstances dans lesquelles ils se sont produits. Les éléments pertinents de cette analyse sont transmis au ministre chargé de l'aviation civile dans un délai de 4 mois à compter de la date à laquelle cette occurrence a été portée à leur connaissance.

3. MOYEN DE CONFORMITÉ

Un moyen acceptable de conformité pour répondre à l'exigence de coordination entre le SGS de l'exploitant d'aérodrome et le SMS du prestataire NA, ou à l'exigence d'établissement de relations formelles avec toutes les parties intéressées, est la formalisation et la mise en œuvre d'un protocole de coordination SGS/SMS.

Ce protocole porte en particulier sur les éléments suivants :

3.1. Identification des interfaces et répartition des responsabilités en matière de sécurité.

Les domaines situés en interface et ayant un impact potentiel sur la sécurité entre les deux prestataires, et nécessitant de ce fait une coordination, doivent être identifiés dans le protocole. Ils constituent le domaine d'application du protocole.

Chaque prestataire est responsable de la sécurité de ses missions. Le périmètre de son SGS/SMS correspond à l'ensemble de ses missions. Chaque prestataire fait fonctionner son SGS/SMS sur ce périmètre et définit les mesures à prendre. Si l'autre prestataire (dénommé ci-après « tiers ») est concerné, une coordination est nécessaire.

Le protocole prévoit que :



- chaque prestataire adresse au tiers, pour avis avant validation, les procédures de travail qu'il élabore ou modifie et qui concernent des domaines ayant un impact potentiel sur le niveau de sécurité assuré par le tiers. Le tiers formule les remarques éventuelles sur ces procédures, dans un délai à préciser dans le protocole, (le délai peut être différent selon qu'il s'agit d'une version initiale ou d'une modification majeure d'une procédure, ou selon qu'il s'agit d'un amendement d'une procédure). Le prestataire s'engage à examiner et à tenir compte, sans que cela grève sa compétence propre, des remarques formulées.
- l'avis du tiers (en particulier du prestataire NA) est donné en tant que partie intéressée et non pas en tant qu'autorité de surveillance. Il ne vaut pas avis de conformité réglementaire.
- par ailleurs, le tiers s'engage à informer le prestataire sans délai de toute évolution nécessitant une mise à jour de ces procédures,
- les parties échangent toute information pertinente pouvant améliorer ou consolider leurs systèmes respectifs de gestion de la sécurité.

3.2. Coordination pour la gestion des modifications/changements

Certaines modifications concernent les deux prestataires. Le protocole précise les modalités de coordination entre les prestataires pour la réalisation des études de sécurité/évaluations d'impact sur la sécurité.

Pour les modifications impactant les deux prestataires, le protocole précise :

- les modalités de réalisation des études de sécurité/évaluations d'impact sur la sécurité (notamment le déclenchement, le format utilisé, la décision, la validation et le suivi des actions correctives concernant chacune des parties concernées, etc.)
- les responsabilités de chacun dans la transmission des éléments à la DSAC.

Les modalités de coordination doivent être définies pour le cas où une étude de sécurité ou évaluation d'impact sur la sécurité réalisée par l'un ou l'autre des prestataires pour une modification le concernant, fait apparaître des actions ou des éléments susceptibles de concerter l'autre prestataire, en particulier dans les mesures d'atténuation du risque.

A cet égard, il convient de se référer au « Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire » publié sur le site du ministère en charge des transports :
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Certification-securite-et.html>



3.3. Coordination dans le traitement des événements liés à la sécurité

De nombreux événements concernent les deux prestataires. Le protocole précise les modalités d'échanges d'informations entre les prestataires dans le cadre du recueil, de l'analyse, et du traitement des événements.

3.3.1. Recueil des événements

Pour les événements concernant les deux prestataires, le protocole précise :

- les modalités d'échange d'informations sur les événements rapportés, afin d'assurer notamment que les parties échangent toute information utile pour le traitement de l'événement,
- les circuits de transmission de ces informations.

Pour les événements constatés par un prestataire, et ne concernant que le tiers, ces événements sont transmis au tiers. Le protocole précise les modalités de transmission d'informations sur ces événements. Dans ce cas précis, le prestataire ne traite pas l'événement.

Dans tous les cas, les événements sont notifiés à la DSAC, conformément aux dispositions du L 722-2 du Code de l'Aviation Civile, au décret du 7 Décembre 2006, et de ses arrêtés d'application.

Cette transmission d'information à la DSAC (IR ou EC) est effectuée par le prestataire ayant effectué le constat. Il est souligné que si les deux prestataires ont constaté un même événement, ils doivent néanmoins tous deux notifier à la DSAC l'événement constaté.

3.3.2. Analyse

Pour les événements concernant les deux prestataires, chaque prestataire mène sa propre analyse. La décision sur les mesures correctives à entreprendre relève de chaque prestataire. Cependant, chaque prestataire fournit les informations utiles à l'autre partie pour l'analyse et le traitement de l'événement.

3.3.3. Décision de mesures correctives

- Mesures conservatoires

Un prestataire peut être amené à mettre en œuvre de façon urgente une mesure conservatoire, lorsque cela s'avère nécessaire, sans que le tiers soit informé, compte tenu de l'urgence. Si cette mesure a un impact sur l'activité de l'autre partie, une concertation entre les deux prestataires doit être mise en place dans les meilleurs délais.

- Mesures correctives

Dans le cas où un prestataire envisage de mettre en œuvre une mesure corrective qui peut avoir un impact sur l'activité de l'autre partie, il adresse au tiers, pour avis avant de la mettre en œuvre, la mesure corrective envisagée. Le tiers formule les remarques éventuelles sur ce projet. Le prestataire s'engage à examiner et à tenir compte, sans que cela obère sa compétence propre, des remarques formulées.

- Propositions de mesures correctives à mettre en œuvre par l'autre partie

L'analyse peut conduire un prestataire à proposer à l'autre partie que cette dernière mette en œuvre une action corrective. Cette dernière s'engage à examiner et à tenir compte, sans que cela grève sa compétence propre, de la proposition formulée.

3.3.4. Cas particulier des incursions sur pistes

Dans le cas particulier des incursions sur piste :

- le prestataire NA doit disposer de toutes les informations pour analyser les incursions sur pistes ;
- l'exploitant doit répondre aux demandes de participation à des réunions ou comités internes au prestataire NA s'il est concerné et doit lui fournir toutes les informations à sa disposition pour son analyse ;
- ceci n'exonère pas l'exploitant aéroportuaire de mener ses propres analyses sur les événements de ce type le concernant ;
- il est possible de mener l'analyse conjointement à l'initiative du prestataire NA. Pour autant, la décision sur les mesures correctives à entreprendre relève de chaque prestataire ;
- le prestataire NA anime les comités dédiés à rechercher des améliorations (LRST : équipe locale de sécurité piste, ou CPS : comité de promotion de la sécurité), mais elle ne peut imposer de solution à l'exploitant aéroportuaire.

3.4. Coordination dans l'organisation des comités de sécurité (côté exploitant d'aérodrome) et des autres instances coopératives de promotion de la sécurité (côté prestataire NA).

L'exploitant d'aérodrome met en place un comité de sécurité conformément à l'article 19 de l'arrêté SGS.

Par ailleurs, le prestataire NA peut être amené à mettre en place d'autres instances coopératives de promotion de la sécurité.

Il convient de veiller à ce que les mêmes sujets (par exemple les incursions sur piste) ne soient pas traités de façons différentes dans des instances différentes.



Par ailleurs, il convient de veiller à préserver la participation de l'ensemble des tiers concernés et donc de ne pas multiplier de façon excessive les réunions pour lesquelles leur présence est sollicité. Pour ce faire, les deux comités peuvent se réunir conjointement. De plus, l'information aux tiers sur les domaines abordés au cours de ces comités doit leur permettre de cibler quels services y seront représentés.

Dans le cas où différentes instances sont mises en place sur la plate-forme, le protocole prévoit les modalités de coordination dans l'organisation de ces différentes instances.

La DSAC n'a pas vocation à participer à ces instances.

L'exploitant d'aérodrome transmet à la DSAC IR les comptes-rendus des comités de sécurité. La DSAC IR est tenue informée, à sa demande, des conclusions des autres instances.



ANNEXE 4 : TERMINOLOGIE

La liste ci-dessous indique quel chapitre du guide explicite les termes suivants :

Atténuation (du risque) : chapitre III-2

Comité de sécurité : chapitre IV-5

Objectif de sécurité : chapitre II-1 et IV-2-1

Enregistrements de sécurité : chapitre IV-1

Evaluation du risque : chapitre III-2

Événements liés à la sécurité : chapitre III-5

Indicateur de sécurité : chapitre IV-2-1

Politique de sécurité : chapitre II-1

Revue de sécurité interne : chapitre IV-4

Système de gestion de la sécurité (SGS) : chapitre I



ANNEXE 5 :Check-list SGS

Le document ci-après a pour objectif de constituer une aide pour évaluer la mise en œuvre d'un SGS.

CHECK LIST SGS

Référentiel à prendre en compte :

- Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome
- Article R.211-10 du code de l'aviation civile
- Article R.211-11 du code de l'aviation civile
- Articles L.6222-8 du code des transports et R.722-7 du code de l'aviation civile
- Arrêté du 17 août 2007 relatif aux comptes-rendus d'évènements et incidents d'aviation civile
- Arrêté du 17 août 2007 fixant la liste d'évènements et d'incidents d'aviation civile
- Arrêté du 10 juillet 2006 relatif au plan type d'un manuel d'aérodrome

TABLE DES MATIERES

Dispositions générales	59
POLITIQUE DE SECURITE – ENGAGEMENT DU DIRIGEANT RESPONSABLE	60
DEFINITION DES OBJECTIFS DE SECURITE ET DES INDICATEURS DE SECURITE ASSOCIES.....	61
DESIGNATION DU DIRIGEANT RESPONSABLE.....	62
INDEPENDANCE DE LA FONCTION CHARGEÉE DU SGS.....	63
DEFINITION DES LIGNES DE RESPONSABILITE EN MATIERE DE SECURITE	64
Mise en œuvre de la politique de sécurité	65
FORMATION DES PERSONNELS	66
EVALUATION ET ATTENUATION DES RISQUES	67
DOCUMENTATION OPERATIONNELLE.....	68
DOCUMENTATION SGS	69
EVENEMENTS LIES A LA SECURITE (RECUEIL ET TRAITEMENT).....	70
EVENEMENTS LIES A LA SECURITE (NOTIFICATION A L'AUTORITE DE SURVEILLANCE).....	71
TIERS INTERVENANT SUR LA PLATE-FORME : TIERS INTERVENANT POUR LE COMPTE DE L'EXPLOITANT D'AERODROME	74
TIERS INTERVENANT SUR LA PLATE-FORME : AUTRES TIERS	75
Assurance de la sécurité.....	76
ENREGISTREMENTS DE SECURITE	77
SURVEILLANCE DE LA SECURITE : SUIVI DES EVENEMENTS LIES A LA SECURITE	77
SURVEILLANCE DE LA SECURITE : SUIVI DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE SECURITE	77
SURVEILLANCE DE LA SECURITE : AUDITS INTERNES	78
REVUE DE SECURITE	79
COMITE DE SECURITE	80
Promotion de la sécurité	81
DIFFUSION DES ENSEIGNEMENTS	82
IMPLICATION DES PERSONNELS	83



DIRECTION
GENERALE
DE L'AVIATION CIVILE

**GUIDE DE MISE EN ŒUVRE DU SGS PAR LES
EXPLOITANTS D'AERODROME**

Rév : 4

Page 59 sur 83

Date : 21/07/2011

DISPOSITIONS GENERALES



Politique de sécurité – Engagement du dirigeant responsable

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

Article 3 : *Le système de gestion de la sécurité assure une approche formalisée et explicite de la gestion de la sécurité qui :*

- *repose sur une déclaration de politique générale en matière de gestion de la sécurité, cette dernière définissant l'approche fondamentale de l'exploitant dans ce domaine.*
- *anticipe d'une manière active et continue les évènements redoutés au regard de la sécurité, en mettant en place des procédés de détection des dangers potentiels, des techniques de gestion des risques, et une surveillance adaptée.*

Le système de gestion de la sécurité permet à l'exploitant d'aérodrome de s'assurer que la plus haute priorité est donnée à la réduction du risque et à ce que les installations, les services et les équipements de l'aérodrome, ainsi que les procédures d'exploitation, ne contribuent à un accident d'aéronef, ou en occasionnent, ou en aggravent les conséquences.

Questions	Réponse	Eléments de preuve
Le SGS assure-t-il une approche formalisée de la gestion de la sécurité ?		
Le SGS assure-t-il une approche explicite de la sécurité ?		
La gestion de la sécurité repose-t-elle sur une déclaration de politique générale en matière de gestion de la sécurité?		
La déclaration de politique générale en matière de gestion de la sécurité définit-elle l'approche fondamentale de l'exploitant dans ce domaine ?		
Le SGS met-il en place des procédés de détection des dangers potentiels ?		
Le SGS met-il en place des techniques de gestion des risques ?		
Le SGS permet-il à l'exploitant d'aérodrome de s'assurer que la plus haute priorité est donnée à la réduction du risque et à ce que les installations, les services et les équipements de l'aérodrome, ainsi que les procédures d'exploitation, ne contribuent à un accident d'aéronef, ou en occasionnent, ou en aggravent les conséquences ?		

Définition des objectifs de sécurité et des indicateurs de sécurité associés

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

Article 16: *L'exploitant d'aérodrome définit des objectifs d'amélioration de la sécurité pour son aérodrome. Il définit et suit les indicateurs permettant de vérifier l'atteinte de ces objectifs et de détecter toute évolution négative pour la sécurité. Il prend les mesures appropriées pour remédier à toute évolution négative et atteindre les objectifs définis qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.*

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome définit-il des objectifs de sécurité pour son aérodrome ?		
Les objectifs définis visent-ils une amélioration de la sécurité ?		
L'exploitant d'aérodrome définit-il des indicateurs de sécurité ?		
Ces indicateurs permettent-ils de vérifier le respect des objectifs de sécurité ?		
Ces indicateurs permettent-ils de détecter toute évolution négative pour la sécurité ?		
L'exploitant d'aérodrome suit-il ces indicateurs ?		
Des mesures appropriées sont-elles prises pour remédier à toute évolution négative et atteindre les objectifs définis ?		
Un retour d'expérience est-il prévu sur ces mesures ?		

Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :

- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.



Désignation du dirigeant responsable

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodromes d'aérodrome

Article 4 : *L'exploitant d'aérodrome désigne un dirigeant responsable pour l'aérodrome. Celui-ci définit et met en œuvre la politique générale en matière de gestion de la sécurité. Il a également le pouvoir de s'assurer que toutes les opérations et toutes les activités liées à l'exploitation de l'aérodrome peuvent être financées et mises en œuvre selon les exigences réglementaires.*

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome a-t-il désigné un dirigeant responsable pour l'aérodrome ?		
L'exploitant d'aérodrome a-t-il défini et mis en œuvre la politique générale en matière de gestion de la sécurité ?		
Le dirigeant responsable a-t-il le pouvoir de s'assurer que toutes les opérations et toutes les activités liées à l'exploitation de l'aérodrome peuvent être financées selon les exigences réglementaires ?		
Le dirigeant responsable a-t-il le pouvoir de s'assurer que toutes les opérations et toutes les activités liées à l'exploitation de l'aérodrome peuvent être mises en œuvre selon les exigences réglementaires ?		
Est-ce formalisé (qui, quoi, quand, où, comment) ?		



Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :

- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.

Indépendance de la fonction chargée du SGS

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitant d'aérodromes d'aérodrome

Article 5 : *L'exploitant d'aérodrome identifie une fonction au sein de son organisation spécifiquement chargée de développer et de maintenir le système de gestion de la sécurité et qui rende compte directement au dirigeant responsable. Cette fonction est indépendante de l'encadrement opérationnel. Dans le cas d'une organisation dont la taille ne le permet pas, l'exploitant d'aérodrome s'assure que les dispositions prises en matière d'assurance de la sécurité sont complétées par des moyens indépendants de l'encadrement opérationnel.*

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome identifie-t-il une fonction au sein de son organisation, spécifiquement chargée de développer et de maintenir le système de gestion de la sécurité ?		
Cette fonction rend-elle directement compte au dirigeant responsable ?		
Cette fonction est-elle indépendante de l'encadrement opérationnel ?		
Dans le cas d'une organisation dont la taille ne permet pas l'indépendance de cette fonction, l'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il que les dispositions prises en matière d'assurance de la sécurité sont complétées par des moyens indépendants de l'encadrement opérationnel ?		

Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :



- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.



Définition des lignes de responsabilité en matière de sécurité

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitant d'aérodromes d'aérodrome

Article 6 : *L'exploitant d'aérodrome définit clairement, pour ses employés et ses structures, les missions et lignes de responsabilité en matière de sécurité. Il s'assure que ses employés ont pleinement conscience des rôles qui leur sont attribués dans ce domaine.*

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome définit-il clairement, pour ses employés les missions et lignes de responsabilité en matière de sécurité ?		
L'exploitant d'aérodrome définit-il clairement, pour ses structures les missions et lignes de responsabilité en matière de sécurité ?		
L'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il que ses employés ont pleinement conscience des rôles qui leur sont attribués en matière de sécurité ?		

Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :



- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.



DIRECTION
GENERALE
DE L'AVIATION CIVILE

**GUIDE DE MISE EN ŒUVRE DU SGS PAR LES
EXPLOITANTS D'AERODROME**

Rév : 4

Page 65 sur 83

Date : 21/07/2011

MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE SECURITE

Formation des personnels

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

Article 7 : *L'exploitant d'aérodrome s'assure que son personnel est suffisamment formé et compétent pour effectuer les missions dont il a la charge.*

Article 8 : *L'exploitant d'aérodrome s'assure que l'ensemble de son personnel s'implique dans la gestion et la promotion de la sécurité de l'aérodrome. Il organise des actions de sensibilisation à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome.*

Article R.211-10 du code de l'aviation civile

« *L'exploitant veille à ce que les compétences de ses personnels et de ceux de ses sous-traitants soient adaptées aux missions qui leur sont confiées et à ce que leurs qualifications soient maintenues.* »

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il que son personnel est suffisamment formé et compétent pour effectuer les missions dont il a la charge ?		
L'exploitant d'aérodrome organise-t-il des actions de sensibilisation à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome ?		
L'exploitant veille-t-il à ce que les compétences de ses personnels soient adaptées aux missions qui leur sont confiées ?		
L'exploitant veille-t-il à ce que les compétences des personnels de ses sous-traitants soient adaptées aux missions qui leur sont confiées ?		
L'exploitant veille-t-il à ce que les qualifications de ses personnels soient maintenues ?		
L'exploitant veille-t-il à ce que les qualifications des personnels de ses sous-traitants soient maintenues ?		

Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :

- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.



Evaluation et atténuation des risques

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

Article 12 : *L'exploitant d'aérodrome s'assure que les modifications liées à l'exploitation de l'aérodrome sont évaluées au regard de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la sécurité. En fonction de ces évaluations, il prend les mesures appropriées et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.*

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il que les modifications liées à l'exploitation de l'aérodrome sont évaluées au regard de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la sécurité ?		
L'exploitant d'aérodrome prend-il les mesures appropriées en fonction de ces évaluations ?		
L'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué ?		

Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :

- 
- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
 - Les éléments de formalisations des modes opératoires [chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.]
 - Les enregistrements de sécurité et leur conservation.



Documentation opérationnelle

Référence réglementaire :

Arrêté du 30 novembre relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

Article 9 : *L'exploitant d'aérodrome s'assure que son personnel, pour tout ce qui le concerne, dispose de la documentation à jour relative à l'exploitation de l'aérodrome.*

Article 10 : *L'exploitant d'aérodrome assure la mise à disposition auprès des tiers intervenant sur l'aérodrome de la documentation à jour concernant l'exploitation de l'aérodrome pour tout ce qui les concerne.*

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il que son personnel dispose de la documentation à jour relative à l'exploitation de l'aérodrome pour tout ce qui le concerne ?		
L'exploitant d'aérodrome assure-t-il la mise à disposition auprès des tiers intervenant sur l'aérodrome de la documentation à jour concernant l'exploitation de l'aérodrome pour tout ce qui les concerne ?		

Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :



- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.



Documentation SGS

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

Article 11 : *L'exploitant d'aérodrome s'assure que son système de gestion de la sécurité est systématiquement documenté. Il enregistre toutes les informations permettant de s'assurer du bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité.*

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il que son système de gestion de la sécurité est systématiquement documenté ? (cf. réponses à la question ci-dessous posée pour toutes les exigences du SGS)		

Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :



- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.

Evènements liés à la sécurité (recueil et traitement)

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

Article 13 : *L'exploitant d'aérodrome met en place un système de recueil et d'analyse des évènements liés à la sécurité. Il s'assure que tous les évènements qu'il juge susceptibles d'avoir des incidences significatives sur la sécurité sont analysés sans délai. Il prend en fonction de ces analyses les mesures correctives qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.*

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome met-il en place un système d'analyse des évènements liés à la sécurité ?		
L'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il que tous les évènements qu'il juge susceptibles d'avoir des incidences significatives sur la sécurité sont analysés sans délai ?		
L'exploitant d'aérodrome prend-il des mesures correctives en fonction de ces analyses ?		
L'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il que toutes les mesures correctives qui s'imposent suite à l'analyse des évènements sont prises ?		
L'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué ?		

Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :

- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.





Evènements liés à la sécurité (notification à l'autorité de surveillance)

Arrêté du 17 août 2007 relatif aux comptes-rendus d'évènements et d'incidents d'aviation civile

Article 1 : *Les évènements dont la liste est fixée par l'arrêté du 2007 susvisé sont rapportés dans un délai de 72 heures, sauf si un délai autre a été fixé par le protocole mentionné à l'article 4 du présent arrêté, au ministre chargé de l'aviation civile, à moins que, de l'avis de la personne qui en a connaissance, ils ne présentent manifestement aucun intérêt pour la sécurité aérienne.*

Article 2 : *L'employeur ou le prestataire de service de la navigation aérienne mentionnés à l'article R.722-7 du code de l'aviation civile, met en place un système garantissant la collecte, l'enregistrement et la transmission au ministre chargé de l'aviation civile des évènements et incidents d'aviation civile et des informations s'y rapportant. Ce système doit permettre l'identification, la sécurisation, l'enregistrement et la conservation des évènements et incidents d'aviation civile, d'une manière propre à garantir leur qualité et leur confidentialité tout en permettant leur dépouillement et leur analyse.*

Article 3 : *L'employeur ou le prestataire de services de navigation aérienne procède pour les évènements et incidents d'aviation civile qu'ils rapportent, lorsque la gravité de ces évènements et incidents ou l'intérêt pour la sécurité aérienne le justifie, à une analyse permettant d'établir les circonstances dans lesquelles ils se sont produits. Les éléments pertinents de cette analyse sont transmis au ministre chargé de l'aviation civile dans un délai de 4 mois à compter de la date à laquelle cet évènement ou incident a été porté à leur connaissance.*

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa 1^{er} du présent article, l'employeur ou le prestataire de service de la navigation aérienne transmet sans délai au ministre chargé de l'aviation civile toutes les informations relatives à un événement ou incident ou ensemble d'évènements et incidents d'aviation civile dont il dispose au moment de la demande du ministre.

Article 4 : *Aux fins du présent arrêté, le ministre chargé de l'aviation civile peut conclure avec l'employeur mentionné à l'article R.722-7 un protocole de transmission de données d'information de sécurité.*

Article 6 : *Le système d'enregistrement et de gestion des informations issues des comptes-rendus des évènements et incidents d'aviation civile mentionné à l'article R.722-6 du code de l'aviation civile prend notamment la forme d'une base de données. Les noms et adresses des personnes impliquées dans les évènements et incidents ne sont pas enregistrés dans cette base de données.*



Arrêté du 17 août 2007 fixant la liste d'évènements et incidents d'aviation civile – Annexe E - .

Questions	Réponse	Eléments de preuve
Le système de collecte mis en place par l'exploitant garantit-il l'enregistrement, la conservation des évènements et incidents d'aviation civile et des informations s'y rapportant?		
Le système prévu par l'exploitant permet-il, la sécurisation des données relatives aux évènements et incidents d'aviation civile ?		
Le système prévu par l'exploitant permet-il de garantir la confidentialité des données relatives aux évènements et incidents d'aviation civile tout en permettant leur dépouillement et leur analyse ?		
Les noms et adresses des personnes impliquées dans les évènements et incidents sont-ils enregistrés dans cette base de données ? (attention : la réponse à cette question doit être non)		
L'exploitant d'aérodrome transmet-il au ministre chargé de l'aviation civile les évènements et incidents d'aviation civile listés dans l'annexe E de l'arrêté du 17 août 2007 et les informations s'y rapportant, dans un délai de 72 heures ?		
L'exploitant procède-t-il, pour les évènements et incidents d'aviation civile qu'il rapporte, lorsque la gravité de ces évènements et incidents ou l'intérêt pour la sécurité aérienne le justifie, à une analyse permettant d'établir les circonstances dans lesquelles ils se sont produits ?		
Les éléments pertinents de cette analyse sont-ils transmis au ministre chargé de l'aviation civile dans un délai de 4 mois à compter de la date à laquelle cet évènement ou incident a été porté à leur connaissance.		
L'exploitant transmet-il sans délai au ministre chargé de l'aviation civile toutes les informations relatives à un événement ou incident ou ensemble d'évènements et incidents d'aviation civile dont il dispose au moment de la demande du ministre ? (sans préjudice des dispositions relatives à l'analyse des évènements)		

L'exploitant a-t-il conclu un protocole de transmission de données d'information de sécurité avec le ministre chargé de l'aviation civile ? (Attention : ceci n'est pas obligatoire, c'est une possibilité)



Pour chacune des questions indiquées ci-après, il convient de s'interroger sur :

- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.) ;
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.

Tiers intervenant sur la plate-forme : tiers intervenant pour le compte de l'exploitant d'aérodrome

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

Article 14 : *Les activités des tiers agissant pour le compte de l'exploitant d'aérodrome sont soumises aux dispositions du système de gestion de la sécurité de l'exploitant sur l'aérodrome. L'exploitant s'en assure en prenant les mesures appropriées, notamment en le prévoyant expressément dans les documents contractuels.*

Questions	Réponse	Eléments de preuve
Les activités des tiers agissant pour le compte de l'exploitant d'aérodrome sont-elles soumises aux dispositions du système de gestion de la sécurité de l'exploitant, sur l'aérodrome ?		
L'exploitant d'aérodrome s'en assure-t-il en prenant les mesures appropriées ?		
L'exploitant d'aérodrome s'en assure-t-il en le prévoyant expressément dans les documents contractuels ?		



Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :

- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.



Tiers intervenant sur la plate-forme : autres tiers

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

Article 15 : *Dans un but d'amélioration de la sécurité, l'exploitant d'aérodrome intègre de manière formelle la coordination entre les actions qu'il mène et celles menées par des tiers intervenant sur l'aérodrome, à l'exception de ceux visés à l'article 14. ,*

Le système de gestion de la sécurité de l'exploitant d'aérodrome est, le cas échéant, formellement coordonné, avec les autres systèmes existants de gestion de la sécurité mis en place par des tiers sur l'aérodrome.

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome intègre-t-il la coordination entre les actions qu'il mène et celles menées par des tiers intervenant sur l'aérodrome, à l'exception de ceux visés à l'article 14, dans un but d'amélioration de la sécurité ?		
Le système de gestion de la sécurité de l'exploitant d'aérodrome est-il coordonné, le cas échéant, avec les autres systèmes existants de gestion de la sécurité mis en place par des tiers sur l'aérodrome ?		



Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :

- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.



DIRECTION
GENERALE
DE L'AVIATION CIVILE

**GUIDE DE MISE EN ŒUVRE DU SGS PAR LES
EXPLOITANTS D'AERODROME**

Rév : 4

Page 76 sur 83

Date : 21/07/2011

ASSURANCE DE LA SECURITE

Enregistrements de sécurité

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

Article 11 : *L'exploitant d'aérodrome s'assurer que son système de gestion de la sécurité est systématiquement documenté. Il enregistre toutes les informations permettant de s'assurer du bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité.*

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome enregistre-t-il toutes les informations permettant de s'assurer du bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité ?		

Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :



- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.

Surveillance de la sécurité : suivi des évènements liés à la sécurité

Voir page 14

Surveillance de la sécurité : suivi des objectifs et indicateurs de sécurité

Voir page 5

Surveillance de la sécurité : audits internes

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

Article 17 : *L'exploitant d'aérodrome, sauf dans le cas où la taille de son organisation ne le permet pas, procède régulièrement à des audits internes afin d'assurer que les éléments du système de gestion de la sécurité sont bien mis en œuvre. Il prend alors les mesures correctives appropriées qui s'imposent pour la bonne mise en œuvre de ces éléments et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.*

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome procède-t-il régulièrement à des audits internes ?		
L'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il (via ces audits et revues de sécurité internes) que les éléments du système de gestion de la sécurité sont mis en œuvre ?		
L'exploitant d'aérodrome prend-il à la suite de ces audits internes, les mesures correctives appropriées qui s'imposent pour la bonne mise en œuvre de ces éléments ?		
L'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il de la mise en œuvre de ces mesures ?		
L'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué ?		



Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :

- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.



Revue de sécurité

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

Article 18 : *L'exploitant d'aérodrome procède régulièrement à des revues de sécurité internes afin d'évaluer le fonctionnement du système de gestion de la sécurité. Il prend alors les mesures correctives et préventives qui s'imposent et s'assure qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.*

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome procède-t-il régulièrement à des revues de sécurité internes ?		
Les revues de sécurité permettent-elles de s'assurer que les éléments du système de gestion de la sécurité sont mis en œuvre ?		
L'exploitant d'aérodrome prend-il à la suite de ces revues de sécurité internes, les <i>mesures correctives appropriées qui s'imposent pour la bonne mise en œuvre de ces éléments</i> ?		
L'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué ?		



Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :

- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.

Comité de sécurité

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

Article 19 : *L'exploitant d'aérodrome met en place un comité de sécurité qui examine tous les aspects relevant de la sécurité de l'aérodrome et propose les mesures d'amélioration de la sécurité et les méthodes de suivi de ces mesures. Ce comité est composé des représentants des différents intervenants susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité de l'aérodrome.*

Les mesures mises en œuvre par l'exploitant d'aérodrome, à la suite de ces propositions, font l'objet par celui-ci d'un retour d'expérience.

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome met-il en place un comité de sécurité avec l'ensemble des tiers intervenant sur l'aérodrome ?		
Le comité de sécurité examine-t-il tous les aspects relevant de la sécurité de l'aérodrome ?		
Le comité de sécurité propose-t-il les mesures d'amélioration de la sécurité ?		
Le comité de sécurité propose-t-il les méthodes de suivi de ces mesures ?		
Les mesures mises en œuvre par l'exploitant d'aérodrome, à la suite de ces propositions, font-elles l'objet par celui-ci d'un retour d'expérience ?		



Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :

- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.



DIRECTION
GENERALE
DE L'AVIATION CIVILE

**GUIDE DE MISE EN ŒUVRE DU SGS PAR LES
EXPLOITANTS D'AERODROME**

Rév : 4

Page 81 sur 83

Date : 21/07/2011

PROMOTION DE LA SECURITE



Diffusion des enseignements

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

Article 20 : *L'exploitant d'aérodrome diffuse à tout niveau de son organisation et aux tiers concernés les enseignements relatifs à la sécurité sur l'aérodrome, dont les enquêtes sur les événements liés à la sécurité.*

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome diffuse-t-il à tout niveau de son organisation les enseignements relatifs à la sécurité sur l'aérodrome, dont les enquêtes sur les événements liés à la sécurité ?		
L'exploitant d'aérodrome diffuse-t-il aux tiers concernés les enseignements relatifs à la sécurité sur l'aérodrome, dont les enquêtes sur les événements liés à la sécurité ?		



Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :

- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.

Implication des personnels

Référence réglementaire :

Arrêté du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome

Article 8 : *L'exploitant d'aérodrome s'assure que l'ensemble de son personnel s'implique dans la gestion et la promotion de la sécurité de l'aérodrome. Il organise des actions de sensibilisation à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome.*

Questions	Réponse	Eléments de preuve
L'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il que l'ensemble de son personnel s'implique dans la gestion de la sécurité de l'aérodrome ?		
L'exploitant d'aérodrome s'assure-t-il que l'ensemble de son personnel s'implique dans la promotion de la sécurité de l'aérodrome ?		



Pour chacune des questions indiquées ci-dessus, il convient de s'interroger sur :

- Le qui, quoi, quand, comment, où ?
- Les éléments de formalisations des modes opératoires (chapitre 6 (SGS) du manuel d'aérodrome, procédures spécifiques, fiches réflexes, etc.)
- Les enregistrements de sécurité et leur conservation.