



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AERODROMES EXEMPTES

Guide D : système de gestion

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique aéroports et navigation aérienne

R3-SEX-G4-ext

Édition n° 1

Version n° 3

Publiée le 11 mars 2025

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed1v1	23/07/2021	Première version
Ed1v2	30/10/2023	<ul style="list-style-type: none">- Correction d'un renvoi involontaire vers le tableau de bord des objectifs sécurité et indicateurs associés dans la partie La gestion de la conformité- Ajout dans la partie La gestion de la conformité d'une référence au document développé par la DSAC : R3-REF-L1-ext Dispositions réglementaires applicables aux aéroports français
Ed1v3	11/03/2025	Modifications surlignées en vert dans le document : <ul style="list-style-type: none">- Ajout d'un point sur le fait que les fiches de postes ne sont pas obligatoires tant que les responsabilités en matière de sécurité sont décrites- Ajout d'une précision sur la notification des changements- Ajout d'une précision sur le fait que les tiers peuvent également être formés au SGS- Modification code en R3-SEX-G4-ext

Approbation du document

Nom	Responsabilité	Date	Visa
Arthur Thibaud Chef de programme SGS	Rédacteur	14/02/2025	Signé
Antony Delclos Adjoint au chef de pôle Aéroports	Vérificateur	27/02/2025	Signé
Sylvain de Buyser Chef de pôle Aéroports	Approbateur	11/03/2025	Signé

Pour tout commentaire ou suggestion à propos de ce guide, veuillez contacter la direction de la sécurité de l'aviation civile à l'adresse suivante : dsac-rex-aer-bf@aviation-civile.gouv.fr

Sommaire

Gestion documentaire	2
Historique des révisions	2
Approbation du document	2
Sommaire	3
1. Contexte	4
2. Le système de gestion de la sécurité (SGS)	5
2.1. Politique et objectifs de sécurité	6
Élément 1.1 : Engagement de la direction	6
Élément 1.2 : Obligation de rendre compte et responsabilités en matière de sécurité et élément 1.3 : Nomination du personnel clé chargé de la sécurité	6
Élément 1.4 : Coordination de la planification des interventions d'urgence	7
Élément 1.5 : Documentation relative au SGS	8
2.2. Gestion des risques de sécurité	9
Élément 2.1 : Identification des dangers	9
Élément 2.2 : Évaluation et atténuation des risques de sécurité	10
2.3. Assurance de la sécurité	12
Élément 3.1 : Suivi et mesure de la performance de sécurité	12
Élément 3.2 : La gestion du changement	13
Élément 3.3 : Amélioration continue du SGS	14
2.4. Promotion de la sécurité	15
Élément 4.1 : Formation et sensibilisation	15
Élément 4.2 : Communication en matière de sécurité	15
3. La gestion de la conformité	16
Identification de la réglementation applicable	16
Vérification périodique	16
Vérification à l'occasion d'un changement	16
Méthode	16
4. Mettre en œuvre le système de gestion	17
5. Références	18

1. Contexte

Cette série de quatre guides est publiée par la DSAC à l'attention des exploitants d'aérodromes exemptés de certification européenne, afin de les accompagner dans la mise en œuvre des nouvelles exigences qui leur sont applicables.

GUIDE A LES PRINCIPES DE L'EXEMPTION

GUIDE B INFRASTRUCTURE ET EXPLOITATION

GUIDE C MANUEL D'AERODROME ET DOCUMENTATION

GUIDE D SYSTEME DE GESTION

Un exploitant d'aérodrome exempté doit disposer d'un système de gestion de la sécurité (SGS) et de la conformité.

2.2.1 - En fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, l'exploitant d'aérodrome met en œuvre et maintient un système de gestion afin de garantir la compatibilité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assurer la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration constante de ce système.

Règlement (UE) 2018/1139, Annexe VII - Exigences essentielles relatives aux aérodromes

Ce quatrième guide présente la manière dont le système de gestion peut être mis en œuvre de manière adaptée à la taille et à la complexité de chaque organisation et en s'appuyant sur les éléments déjà existants.

En particulier, un exploitant qui est également prestataire AFIS pourra largement s'appuyer sur l'organisation déjà mise en place à ce titre.

Le guide fournit des éléments d'orientation et des moyens de conformité jugés acceptables par la DSAC. Ils sont basés sur les normes et recommandations de l'annexe 14 de l'OACI, constituant le socle minimal internationalement reconnu pour la conception et l'exploitation en toute sécurité d'un aérodrome. La conformité par d'autres moyens pourra être acceptée si l'exploitant démontre qu'ils répondent aux exigences essentielles et qu'ils permettent d'atteindre les mêmes objectifs de sécurité que les moyens présentés dans ces guides.

2. Le système de gestion de la sécurité (SGS)

La **gestion de la sécurité** vise à atténuer de manière proactive les risques de sécurité avant que ceux-ci n'entraînent des accidents et des incidents. Un **système de gestion de la sécurité (SGS)** permet de structurer l'ensemble des moyens et activités mis en œuvre dans cet objectif.

Remarque : SGS (système de gestion de la sécurité) et SMS (système de management de la sécurité) sont synonymes.

Un exploitant exempté dispose probablement déjà de plusieurs de ces moyens et activités. Certains relèvent en effet de besoins opérationnels, d'exigences contractuelles d'opérateurs fréquentant la plateforme, d'autres règlements voire de simple bon sens.

Exemples :

- ✓ Préparer des travaux avec un aéroclub, un atelier de maintenance impacté.
- ✓ Actualiser la liste des contacts en cas d'urgence.
- ✓ Sensibiliser aux risques aéronautiques un nouvel employé travaillant pour la première fois sur un aéroport.
- ✓ Échanger avec les collègues d'autres aérodromes sur leurs difficultés et solutions envisagées.

La **mise en place** d'un SGS consistera à vérifier que tous les composants indispensables pour gérer la sécurité sont présents, à les structurer et éventuellement à les compléter.

En soi, le système de gestion n'est pas un concept théorique réduit à un manuel ou un logiciel, mais plutôt :

- un ensemble de méthodes et d'outils mis en œuvre au quotidien par chaque agent de l'aérodrome, à l'échelle de sa contribution à la sécurité ;
- et une « culture de sécurité » partagée par tous les membres de l'organisation, de l'encadrement qui a la responsabilité de l'établir, de la diffuser et de l'animer, jusqu'aux agents de première ligne qui doivent la comprendre et la mettre en œuvre.

Le SGS est structuré selon le cadre spécifié dans l'Annexe 19 de l'OACI. Il comporte 12 éléments regroupés en 4 composants :

Composant	Éléments
1. Politique et objectifs de sécurité	1.1 Engagement de la direction
	1.2 Obligation de rendre compte et responsabilités en matière de sécurité
	1.3 Nomination du personnel clé chargé de la sécurité
	1.4 Coordination de la planification des interventions d'urgence
	1.5 Documentation relative au SGS
2. Gestion des risques de sécurité	2.1 Identification des dangers
	2.2 Évaluation et atténuation des risques de sécurité
3. Assurance de la sécurité	3.1 Suivi et mesure de la performance de sécurité
	3.2 La gestion du changement
	3.3 Amélioration continue du SGS
4. Promotion de la sécurité	4.1 Formation et sensibilisation
	4.2 Communication en matière de sécurité

Ce guide présente les attendus pour chacun de ces éléments, puis une méthode pour les mettre en œuvre.

- ☐ Dans la suite du guide, ces encadrés récapitulent ce qui doit typiquement être en place dans le cadre du SGS.

2.1. Politique et objectifs de sécurité

Élément 1.1 : Engagement de la direction

L'engagement de la direction de l'aérodrome passe par la définition :

...d'une **politique de sécurité, traduisant l'engagement de la direction** :

- En matière de sécurité, notamment la promotion d'une culture positive de la sécurité
- À fournir les ressources nécessaires à cette politique
- À mettre en œuvre des comptes rendus d'événements de sécurité
- À respecter la culture juste, en décrivant les comportements qui ne sont pas acceptables, mais également les conditions dans lesquelles des mesures disciplinaires ne seraient pas applicables

Cette politique doit refléter la vision de la sécurité du directeur de l'aérodrome. Il doit à ce titre la rédiger en s'appuyant sur ces quatre points et la signer.

Exemples disponibles sur le site compagnon du Doc 9859 de l'OACI (voir 5. Références)

...et **des objectifs** en matière de sécurité :

- Définissant les améliorations attendues en termes de sécurité ;
- Spécifiques aux risques particuliers sur l'aérodrome ;
- Et suivis avec des indicateurs et des valeurs cibles (cf. élément 3.1 du SGS).

Exemples :

- « Réduire le nombre de collisions avec des élans »
- « Améliorer la sensibilisation des agents aux risques FOD »
- « Améliorer la coordination avec les aéroclubs basés »
- « Réduire le délai de traitement des événements de sécurité »

La politique et les objectifs sont régulièrement revus, notamment en cas de changement de direction pour la politique (engagement de la direction), et en fonction de l'évolution des risques pour les objectifs.

En pratique, ils peuvent se composer de deux documents différents, ou d'un unique document. Ce sont des documents brefs, qui ne devraient pas faire plus d'une ou deux pages chacun. Ils sont diffusés à l'ensemble du personnel, et peuvent par exemple être affichés dans les locaux.

- ☐ **Une politique de sécurité est rédigée et signée par le directeur, et diffusée au personnel.**
- ☐ **Des objectifs de sécurité spécifiques à l'aérodrome sont listés.**

Cas d'un exploitant étant également prestataire AFIS

La politique de sécurité peut être commune AFIS-aéroport. Dans ce cas, il est nécessaire de la revoir afin d'intégrer les aspects relatifs à l'exploitation de l'aérodrome.

De même, les objectifs de sécurité spécifiques à l'exploitation de l'aérodrome peuvent être listés dans le même document que ceux de l'activité AFIS, en précisant à quelle(s) activité(s) ils se réfèrent.

Élément 1.2 : Obligation de rendre compte et responsabilités en matière de sécurité et élément 1.3 : Nomination du personnel clé chargé de la sécurité

L'exploitant doit désigner :

- Une personne ayant « l'obligation de rendre compte », autrement dit une personne qui a la **responsabilité juridique qu'un SGS est mis en œuvre** et tenu à jour. Il s'agit typiquement du directeur d'aérodrome, quitte à ce qu'il délègue la mise en œuvre pratique à une autre personne (point suivant). Le responsable juridique est usuellement appelé « cadre responsable » ou « dirigeant responsable ».

- Et une personne **chargée en pratique de la mise en œuvre du SGS** et de sa tenue à jour. Il peut s'agir du directeur, d'un autre responsable de l'aérodrome voire d'une mission répartie sur plusieurs agents.

Chaque employé doit connaître son rôle et ses responsabilités, en particulier en matière de sécurité.

Cela se traduit classiquement par la définition d'un organigramme et de fiches de poste.

- **Un organigramme désigne le responsable juridique et le responsable de la mise en œuvre du SGS.**
- **Les responsabilités des agents en matière de sécurité sont décrites, par exemple dans des fiches de poste**

Élément 1.4 : Coordination de la planification des interventions d'urgence

Un SGS ne permet pas d'atteindre le risque zéro. Il est donc essentiel de savoir réagir en cas d'événement imprévisible survenant sur l'aérodrome, afin de contribuer aux opérations d'urgence, de poursuivre éventuellement l'exploitation en sécurité et enfin de revenir à une situation normale.

Il peut s'agir d'un accident d'aéronef, mais également de situations comme des menaces à la bombe, des actes de capture illicite d'aéronef, des incidents dus à des marchandises dangereuses, des incendies de bâtiments, des catastrophes naturelles ou encore des urgences de santé publique.

En outre, une exigence essentielle demande à l'exploitant de disposer d'un plan d'urgence :

2.1 - Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome est responsable de l'exploitation de l'aérodrome. Les responsabilités de l'exploitant d'aérodrome sont les suivantes :

(...)

i) l'exploitant d'aérodrome établit, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, et met en œuvre un plan d'urgence d'aérodrome couvrant les situations d'urgence qui peuvent se produire sur l'aérodrome et dans ses environs. Ce plan est coordonné, selon le cas, avec le plan d'urgence établi au niveau de la collectivité ;

Règlement (UE) 2018/1139, Annexe VII - Exigences essentielles relatives aux aérodromes

Chaque aérodrome doté d'un PSNA dispose normalement d'un document établi par la Préfecture nommé DSOA (Dispositions Spécifiques ORSEC Aérodrome – anciennement PSSA, plan de secours spécialisé de l'aérodrome), déclinant localement le dispositif ORSEC et décrivant le rôle que doit jouer l'exploitant, au moins dans le cas d'un accident d'aéronef. D'autres dispositifs préfectoraux peuvent exister pour couvrir des situations différentes, qu'ils soient spécifiques à l'aérodrome ou non.

Afin que l'ensemble du personnel de l'exploitant connaisse le rôle qu'il doit jouer dans ces situations imprévues, un document propre à l'exploitant (qui peut être le manuel d'aérodrome, ou référencé par le manuel) doit contenir :

- les références aux dispositifs préfectoraux applicables à l'aérodrome, dont un exemplaire à jour doit être disponible ;
- les éventuelles mesures internes qui ne sont pas décrites dans les documents préfectoraux ;
- la liste des contacts d'urgence actualisée, s'ils ne sont pas décrits ou à jour dans les dispositifs ;
- d'éventuelles fiches réflexes ou procédures décrivant la répartition des responsabilités si plusieurs agents peuvent être impliqués dans leur mise en œuvre.

- **Un DSOA existe pour l'aérodrome, ainsi que d'éventuels autres dispositifs ; et,**
- **Un document interne indique les responsabilités de l'exploitant et de ses personnels en situations d'urgences non circonscrites aux seuls accidents d'aéronefs.**

En outre, si l'exploitant accueille de manière régulière les vols d'un opérateur aérien commercial, celui-ci est également tenu de disposer d'un plan d'urgence. Il convient en conséquence d'assurer une coordination avec celui-ci. Il s'agit au moins de connaître les contacts d'urgence chez l'opérateur, ainsi que les éventuelles attentes vis-à-vis de l'exploitant d'aérodrome qui seraient décrites dans son plan.

Élément 1.5 : Documentation relative au SGS

Les éléments mis en œuvre dans le cadre du SGS doivent être documentés (voir [Guide C – manuel d'aérodrome et documentation](#)).

Ils ne le sont pas forcément dans l'ordre présenté dans ce guide. Ils peuvent également l'être sous forme d'un ou plusieurs documents indépendants (par exemple un « manuel SGS »), ou dans le cadre du manuel d'aérodrome.

Cas d'un exploitant étant également prestataire AFIS

Si l'exploitant dispose déjà d'un MANEX AFIS et d'un manuel SMS, il est suggéré de :

- compléter le manuel SMS pour qu'il couvre également l'exploitation de l'aérodrome, afin de ne pas dupliquer une grande partie du contenu, et ;
- de créer un manuel d'aérodrome en parallèle du MANEX AFIS. Cette séparation facilitera les mises à jour et permettra aux agents d'accéder à une documentation moins dense et plus spécifique à leur domaine d'activité.



En outre, la réalisation des activités liées au SGS conduit à la production de dossiers ou « enregistrements » qui doivent être conservés en tant que de besoin. Il s'agit de tracer la mise en œuvre des actions réalisées, notamment au cas où un accident surviendrait.

Il n'y a aucune exigence sur la forme que doivent prendre ces enregistrements : papier, fichiers numériques, données dans un logiciel, ...

- Les éléments du SGS sont décrits (voir [Guide C – manuel d'aérodrome et documentation](#)).
- Les activités réalisées font l'objet d'enregistrements.

2.2. Gestion des risques de sécurité

Élément 2.1 : Identification des dangers

Une clé du SGS est la connaissance des situations pouvant causer un accident, un incident ou y contribuer.

Il s'agit de les identifier de manière continue. Les sources d'identification des dangers doivent être variées : le nombre d'accidents sur un aéroport étant heureusement faible, il faut également apprendre des événements n'ayant pas entraîné d'accident et de ce qui se passe ailleurs.

Sources internes :

- Événements notifiés
- REX
- Inspections internes (formelles ou moins formelles)

Sources externes :

- Veille sécurité
- Rapports d'accident
- Audits réalisés par les tiers
- Bulletins sécurité (Info-sécurité DSAC, SAFAER, bulletins JIG pour l'avitaillement ...)
- Séminaires, réseaux professionnels...

Deux composantes très importantes de l'identification des dangers sont :

La collecte et l'analyse des événements de sécurité

Des modalités permettant la remontée de tout problème de sécurité par les agents, sous-traitants, et autant que possible les tiers sur la plate-forme (aéroclubs, ateliers de maintenance, opérateurs aériens, etc.) doivent être mises en œuvre. Les modalités doivent être adaptées aux conditions de travail : formulaire papier, email, etc.

L'analyse de ces événements doit à la fois permettre de réagir immédiatement à des problèmes de sécurité, mais également d'identifier des tendances, des répétitions de faits pouvant sembler mineurs pris individuellement, mais qui présentent un risque par leur récurrence.

Cette gestion des événements est en outre cadrée par les règlements [\(UE\) n°376/2014](#) (comptes rendus, analyse et suivi) et [\(UE\) 2015/1018](#) (liste des événements à notifier), qui sont directement applicables aux exploitants d'aéroport. Il convient par ailleurs de notifier à la DSAC certains événements. Des guides et précisions sont disponibles sur la page [Notifier un incident](#) du site de la DGAC.



Cas d'un exploitant étant également prestataire AFIS

La notification doit être étendue aux événements « aéroport » listés en annexe IV du règlement (UE) 2015/1018. Le formulaire de compte-rendu « exploitation aéroportuaire » disponible sur le site de la DGAC est adapté aux événements hors périmètre AFIS.

Les comités et équipes de sécurité

Si le nombre d'acteurs présents sur l'aéroport le permet, **un réseau formellement identifié** de correspondants des différentes organisations peut être mise en place pour apporter des regards extérieurs à l'exploitant sur la gestion de la sécurité. Ce type de réseau est parfois appelé « équipe sécurité locale » (*Local Safety Team*, parfois décliné par sujets : *Local Runway Safety Team*, *Apron Safety Team*, etc.).

Des **comités de sécurité** peuvent être périodiquement organisés avec les membres de ce réseau afin de donner la possibilité d'échanges sur les sujets de sécurité connus ou nouveaux, et de construire conjointement des solutions : actions de sensibilisation, modifications des modalités d'exploitation, de l'information aéronautique ou de l'infrastructure, etc.

- Des modalités sont en place pour collecter et analyser les événements, puis les notifier à la DSAC.
- Des méthodes d'identification des dangers sont définies (événements, veille, réseau de correspondants, etc.).

Élément 2.2 : Évaluation et atténuation des risques de sécurité

Les méthodes décrites dans l'élément précédent, ainsi que l'analyse des changements (élément 3.2 du SGS) pourront conduire l'exploitant à identifier des dangers. Ils doivent être analysés pour savoir s'ils sont acceptables en l'état, ou si des actions doivent être menées. Le choix d'une méthode utilisée systématiquement facilite cette analyse.

Une approche classique et simple consiste à **identifier l'événement indésirable** sur lequel peut agir l'exploitant, puis à identifier les **mesures** en place et/ou à mettre en place permettant :

- d'une part de **réduire la probabilité** qu'il se produise ;
- d'autre part de **réduire les conséquences** s'il se produit.

Exemple :

- Le risque d'incursion de piste par des véhicules est connu, soit à la suite d'un événement sur la plateforme, soit par la connaissance d'événements sur d'autres aéroports.
- Des mesures sont en place pour :
 - éviter qu'il ne se produise : la formation des conducteurs, les marquages de piste, ... ;
 - et pour réduire les risques s'il se produit : les véhicules de l'exploitant sont de couleur jaune et équipés de gyrophare, bien visibles des avions.
- Une mesure supplémentaire peut être une action de sensibilisation auprès des conducteurs ou l'apposition de plans des voies de circulation dans les véhicules (si le cheminement des véhicules est complexe).

Cet exemple est simple, mais peut et doit être adapté aux situations plus complexes pouvant être rencontrées sur un aérodrome (exemple : activité planeur avec personnes à pied, cheminement piétons croisant une voie de circulation, activité hélicoptère générant des problèmes de souffle, absence de visibilité d'un seuil de piste depuis une voie de circulation ou l'autre seuil, etc.).

Une méthode peut également être mise en place pour quantifier et évaluer un risque. La plus courante est l'utilisation d'une matrice de gravité / probabilité, dont un exemple suit.

Risque de sécurité	Gravité		
	Catastrophique	Dangereux	Mineur
Probabilité	A	B	C
Fréquent 3	3A	3B	3C
Occasionnel 2	2A	2B	2C
Improbable 1	1A	1B	1C

Cette évaluation permet de définir si les mesures existantes ou additionnelles sont suffisantes. Cela est notamment utile lors de la planification de changements (travaux, événements, ...) : voir l'élément 3.2 du SGS ci-après. L'évaluation comporte une part subjective, et doit donc être faite de manière collaborative, lorsque c'est possible.

Cas d'un exploitant étant également prestataire AFIS

Les démarches d'identification des dangers et d'évaluation et d'atténuation des risques sont les mêmes dans les deux domaines. Il n'est pas nécessaire de développer une nouvelle méthode, ni de faire des analyses distinctes suivant le domaine. Les dangers identifiés pour la partie AFIS doivent néanmoins être complétés par ceux spécifiques à l'exploitation aéroportuaire.

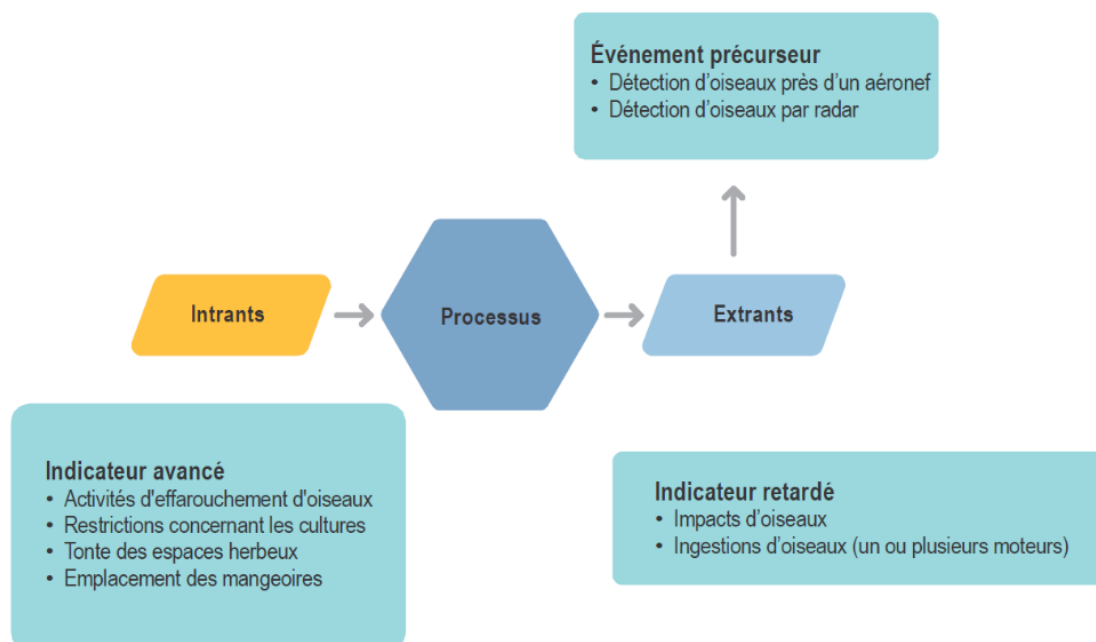
- Une méthode pour évaluer et atténuer les risques est décrite dans la documentation de l'exploitant (il peut s'agir de celle décrite ici).

2.3. Assurance de la sécurité

Élément 3.1 : Suivi et mesure de la performance de sécurité

Afin de suivre les objectifs de sécurité définis au titre de l'élément 1.1 du SGS, l'exploitant définira des indicateurs, associés à des valeurs cibles.

Les indicateurs peuvent être « retardés », mesurant les conséquences des actions entreprises en comptant par exemple le nombre d'événements notifiés sur un sujet, ou « avancés », traduisant les actions menées de manière proactive pour améliorer la sécurité.



Exemples d'indicateurs pouvant être associés à un objectif « réduction des collisions aviaires »

Le choix des indicateurs n'est pas toujours évident. Un indicateur difficile à mettre à jour n'apportera aucune plus-value, pas plus que s'il s'agit d'un nombre sans signification. On peut vérifier qu'un indicateur est pertinent s'il est « SMART » : Spécifique, Mesurable, Atteignable, Réaliste et Temporellement défini.

Afin d'établir un tableau de bord, il convient d'associer une cible à chaque indicateur. Il peut s'agir d'un nombre, d'un pourcentage d'amélioration, ou encore d'une tendance (« moins d'incidents de tel type que l'année précédente »).

La valeur de ces indicateurs doit être périodiquement actualisée et revue afin d'en tirer des conclusions, par exemple en revue de direction.

Exemple de tableau de bord :

Objectif	Indicateur	Cible	2018	2019	2020	2021	Mise à jour
Réduire le nombre de collisions avec des élans	Nombre de collisions avec des élans /10000 vols	Baisse par rapport à l'année précédente	2	7	1	-	07/01/2021
	Nombre d'intrusions d'élans détectées	Baisse par rapport à l'année précédente	3	10	3	-	07/01/2021
	Actions de sensibilisation des élans locaux	4	0	0	3	-	25/12/2020
Améliorer la sensibilisation aux risques FOD	Nombre d'actions de sensibilisation (quart d'heure sécurité, affiches...)	12	0	18	14	-	11/11/2020
Réduire le délai de traitement des événements de sécurité	Délai d'analyse maximum	30 jours	-	20	53		07/01/2021
	Délai d'analyse moyen	15 jours	-	18	23		07/01/2021
	Délai de notification à la DSAC maxi	3 jours	-	5	4		07/01/2021
Améliorer la coordination avec				

les aéro-clubs basés							
-------------------------	--	--	--	--	--	--	--

- Un tableau de bord est établi avec les objectifs de sécurité, associés à des indicateurs avec des cibles et des valeurs mesurées dans le temps.

Élément 3.2 : La gestion du changement

Les modifications des conditions d'exploitation ou de l'infrastructure, qu'elles soient décidées ou subies, sont susceptibles de faire évoluer les risques sur l'aérodrome et donc la performance de sécurité, et nécessitent donc d'être évaluées.

Exemples :

- l'installation d'un PAPI ;
- la modification du marquage de l'aire de trafic, ou l'extension de l'aire de trafic ;
- la modification de la fréquence radio de l'aérodrome ;
- la commande d'un nouveau modèle de véhicule SSLIA ;
- un changement dans l'organisation de l'aérodrome ;
- l'accueil régulier d'un nouveau type d'aéronef ou d'une nouvelle activité.

En revanche, les opérations courantes ne relèvent pas d'un changement si elles sont décrites dans une procédure et maîtrisées. *Exemple : le remplacement d'un feu de balisage de caractéristiques et référence identiques.*

Il s'agit donc, avant d'initier ce changement (ou au plus tôt si le changement n'est pas initié par l'exploitant) :

- ⇒ d'évaluer s'il introduit des **risques** nouveaux ou modifie des risques existants. Si c'est le cas, des mesures suffisantes sont définies pour réduire la probabilité que le risque se produise, ou les conséquences induites s'il se produit. Cela se fait en appliquant la méthode définie dans l'élément 2.2 ;
- ⇒ et de s'assurer qu'il n'impacte pas la **conformité** aux exigences applicables (voir « 3 La gestion de la conformité »).

Cas d'un exploitant étant également prestataire AFIS

Certains changements peuvent concerner à la fois les activités AFIS et aérodrome. Il est essentiel de se poser les questions précédentes en couvrant les deux activités.

Changements et échanges avec la DSAC :

Seules les modifications impactant l'homologation de l'aérodrome ou les éventuelles dérogations associées doivent faire l'objet d'une validation préalable de la DSAC.

Cependant, il peut être utile de notifier tout changement à la DSAC via METEOR, même s'il ne nécessite pas une approbation préalable. Cela permet de se prémunir d'un impact sur l'homologation non détecté par l'exploitant.

- Les modalités d'analyse des changements sont décrites : qui ? à quelle occasion ? comment ? quels enregistrements (traçabilité de l'analyse) ? quel retour d'expérience après le changement ?

Élément 3.3 : Amélioration continue du SGS

Les éléments mis en œuvre doivent être régulièrement revus afin de s'assurer de leur pertinence, de leur bonne application et de leur efficacité :

- Les indicateurs marquent-ils des tendances à surveiller ? Des actions sont-elles nécessaires ? Sont-ils toujours pertinents ? De même pour les événements notifiés ?
- Les sensibilisations à la sécurité ont-elles été effectuées ? Sont-elles efficaces ?
- Etc.

Cela peut être réalisé à l'occasion d'une revue de direction trimestrielle ou annuelle.

☐ **Une instance de revue du SGS se tient de manière régulière.**

2.4. Promotion de la sécurité

Élément 4.1 : Formation et sensibilisation

Chaque agent **ou tiers** doit être **formé aux éléments de gestion de la sécurité** le concernant :

- Pour les agents de première ligne, cela peut se résumer à une sensibilisation à la notification d'événements (pourquoi, comment ?), aux objectifs de sécurité de l'aérodrome et à la culture juste. **Les piétons non accompagnés doivent être formés, il est dès lors pertinent d'intégrer une partie SGS à cette formation, y compris pour les tiers. NB : si les protocoles liant l'exploitant aux tiers font état de compétences SGS, cette formation est obligatoire.**
- Les agents d'encadrement doivent potentiellement être formés au fonctionnement plus détaillé du SGS, à leur rôle dans la mise en œuvre d'une culture de sécurité et de la culture juste.
- Chaque agent **ou tiers** doit connaître ses responsabilités en matière de sécurité.

Cette formation est complémentaire ou intégrée à la formation « métier » de chaque agent.

Le besoin d'actions de formation continue ou de re-sensibilisation doit être défini.

Toutes ces actions doivent être tracées (voir **Guide B - § Formation**)

- **Une sensibilisation adaptée aux éléments de la gestion de la sécurité a été réalisée ou est prévue pour chaque agent (y compris les recrues futures).**

Élément 4.2 : Communication en matière de sécurité

Au-delà de la formation initiale, les actions de communication contribuent à la compréhension par les agents des règles de sécurité et de l'intérêt du SGS.

Il est ainsi important d'informer et de sensibiliser les agents : procédures nouvelles ou modifiées, retours d'information ou d'expérience, sensibilisation à des risques particuliers, etc.

Les canaux de communication envisageables sont variés et adaptés à chaque aéroport :

- newsletters, affiches, écrans TV ;
- réseaux sociaux, messagerie instantanée ;
- briefings d'équipe, séminaires, « café sécurité ».
- ...

- **Des communications de sécurité adaptées à la taille de l'exploitant sont prévues.**



3. La gestion de la conformité

La gestion de la conformité de l'aéroport et de son exploitation permet d'être acteur de son niveau de conformité et de sécurité, sans attendre les audits de la DSAC. Elle améliore le niveau de sécurité de manière continue, et réduit le risque que la responsabilité de l'exploitant soit engagée en cas d'accident.

Identification de la réglementation applicable

Une première étape consiste à **identifier les exigences réglementaires** dont le respect incombe à l'exploitant. Cette démarche n'est pas nécessairement limitée aux textes relatifs à la sécurité aérienne. A titre d'information, la DSAC a publié une liste des différentes dispositions réglementaires applicables aux aérodromes ([R3-REF-L1-ext Dispositions réglementaires applicables aux aérodromes français](#)).

L'exploitant doit être en mesure de détecter les évolutions réglementaires l'impactant, afin d'entreprendre les éventuelles actions nécessaires. Cela passe typiquement par l'identification d'un ou plusieurs canaux de veille réglementaire : organisations professionnelles, services en ligne, newsletters, service de veille juridique des collectivités territoriales... La DSAC diffuse également des informations aux exploitants via le site METEOR.

Vérification périodique

Il convient sur cette base de **vérifier périodiquement**, par exemple une fois par an, si l'état de conformité à certaines exigences a pu changer.

Vérification à l'occasion d'un changement

À l'occasion d'un changement, le respect des exigences applicables sera également vérifié (voir *Élément 3.2 : La gestion du changement*).

Méthode

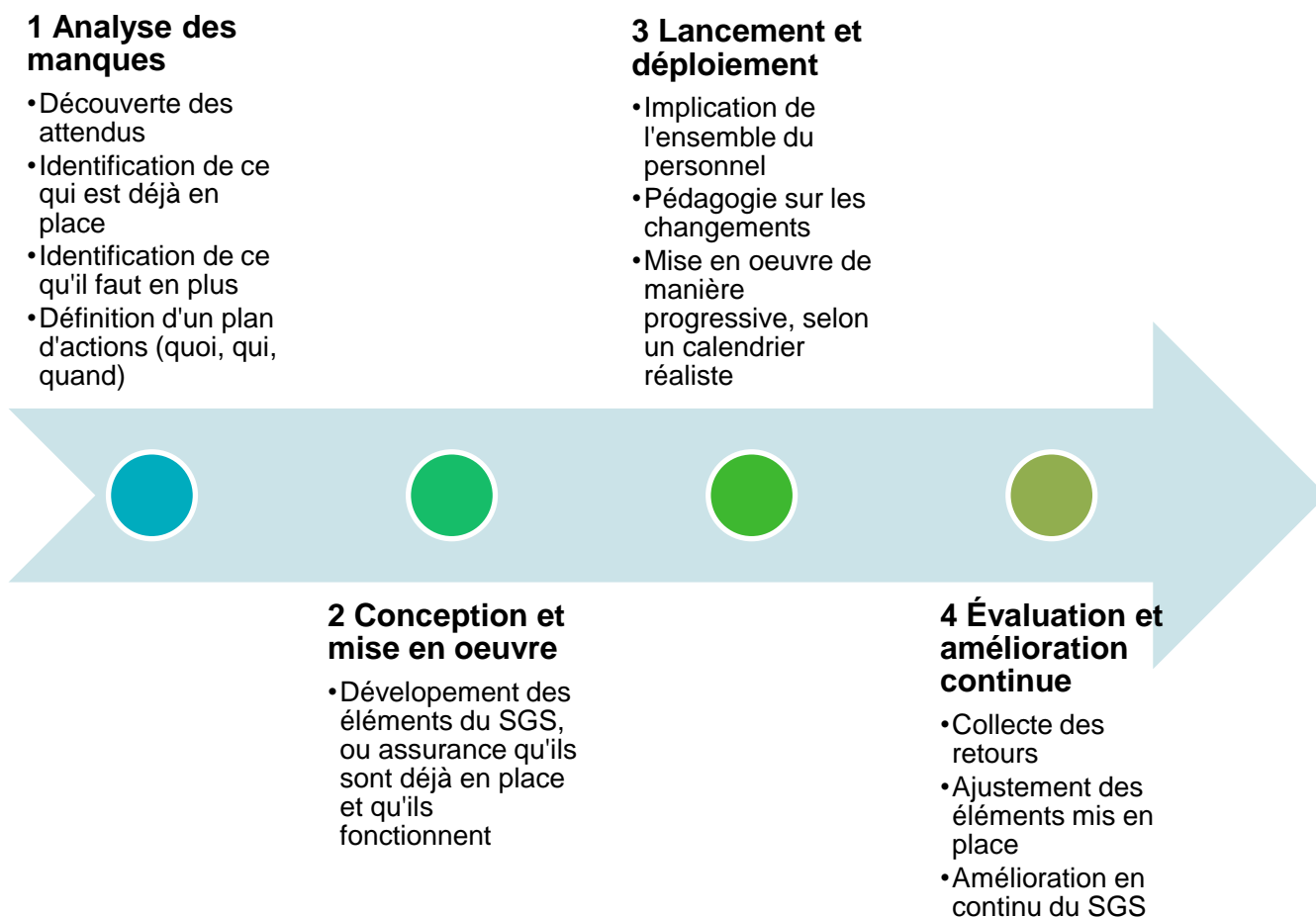
Une matrice de conformité peut permettre de lister l'ensemble des exigences que l'infrastructure et l'exploitation de l'aérodrome doivent respecter, et de synthétiser les vérifications effectuées, tel qu'illustré ci-dessous.

Texte	Exigence	Dernière vérification
(...)		
Arrêté CHEA	1.7	14/08/2020 – OK conforme
Arrêté CHEA	1.8	14/08/2020 – Non conforme : mode opératoire pour la vérification des feux à développer
Exigences essentielles	(...)	
Exigences essentielles	2.2.3	14/08/2020 – Manuel d'aérodrome à jour au SSLIA et aux Ops.

- ☐ Les exigences réglementaires applicables sont listées et tenues à jour.
- ☐ Des modalités de vérification périodique et à l'occasion des changements sont prévues.

4. Mettre en œuvre le système de gestion

Que l'exploitant dispose déjà d'un SMS AFIS ou non, la mise en place du système de gestion pour couvrir l'exploitation de l'aérodrome impactera les méthodes et les personnels. Voici les principaux éléments à prendre en compte à chaque étape de sa mise en œuvre.



5. Références

OACI, Annexe 19 – Gestion de la sécurité

OACI, Doc 9859 – Manuel de gestion de la sécurité

Le manuel est accompagné d'un site Internet « compagnon » librement accessible : <https://www.icao.int/smi>. Il donne gratuitement accès à :

- la version « e-book » du manuel, y compris en français (cliquer sur *SMM, ... 4th edition (Doc 9859) eBook*) ;
- et de nombreux exemples pour mettre en œuvre un SGS, dans différentes langues.

SM ICG, SMS for Small Organizations

https://www.skybrary.aero/index.php/SMS_for_Small_Organizations

Ce guide en anglais décrit la mise en œuvre d'un SGS pour une petite organisation. Ses principes sont repris dans le présent document.

DSAC, METEOR – Module d'Échange et de Télétransmission avec les Organismes

<https://meteor.dsac.aviation-civile.gouv.fr/meteor-externe/>

DSAC, page Sécurité des aérodrômes

<https://www.ecologie.gouv.fr/securite-des-aerodromes>



Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr