



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



LE SYSTÈME DE GESTION

Séminaire DSAC-NE

1. Généralités

Gérer la sécurité



Le système de gestion

Systeme??



Gestion??

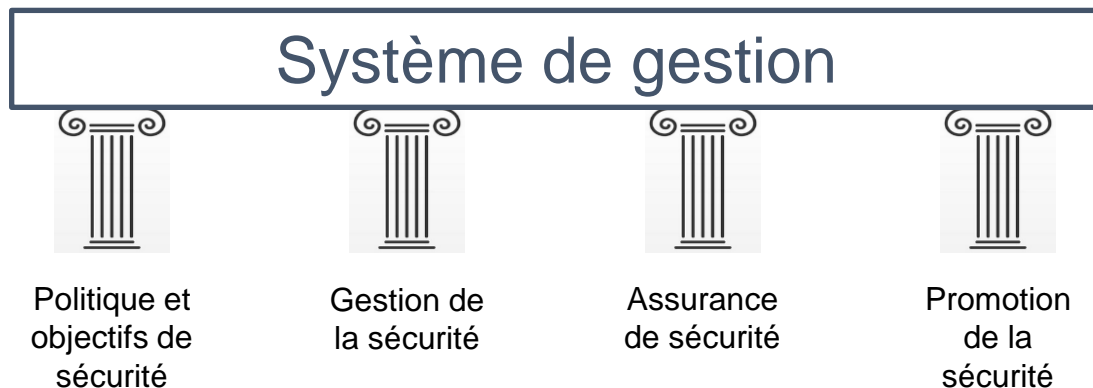
Le système de gestion

- Système = ensemble de pratiques organisées en fonction d'un but
- Gestion = action de gérer, diriger, organiser quelque chose
- Le système de gestion permet d'organiser des pratiques de bon sens (souvent déjà en place) afin de garantir et d'améliorer le niveau de sécurité. Il permet d'être acteur de la sécurité en étant proactif.
- L'EASA considère le système de gestion comme un élément essentiel du cadre dans lequel doivent se dérouler les opérations commerciales, y compris en ballon.

2. Les principes du système de gestion

Le système de gestion

Le concept de système de gestion est simple et repose sur 4 piliers



Le système de gestion doit être adapté à la taille de l'exploitation

La politique de sécurité

Je m'engage à atteindre le plus haut niveau de sécurité, de me conformer à toutes les exigences réglementaires, à respecter les standards et prendre en compte les bonnes pratiques et je fournis les moyens appropriés.

Je m'engage également mettre en œuvre le principe de **culture juste** en garantissant la non-punitivité aux personnes qui reportent un événement lié à la sécurité qui n'aurait pas été visible de l'exploitant autrement et qui ne montre pas de violations délibérées ou répétées aux règles.

Comme je m'engage, je signe la politique.

du bon sens

La gestion de la sécurité

Comme je me suis engagé à atteindre le plus haut niveau de sécurité dans mon exploitation, je m'interroge sur ce qui pourrait mal se passer dans mon exploitation et voir quelles mesures je peux mettre en place pour éviter que cela n'arrive

Je réalise donc une analyse des risques que je revoie régulièrement

Un incident peut se produire au cours de mon exploitation, c'est intéressant d'en faire profiter les collègues : je rapporte à la DSAC ce qui s'est passé.

du bon sens

L'assurance de la sécurité

Comme je me suis engagé à respecter la réglementation, je prends un peu de recul et fais le point sur mon exploitation.

Est-ce je respecte la réglementation? Est-ce que mes procédures sont correctement appliquées? Est-ce que les pilotes ont suivi les formations nécessaires? Les documents de vol sont-ils bien remplis? Est-ce que ma documentation est à jour? Etc...

J'effectue ce qu'on appelle la surveillance de la conformité. Si je détecte des écarts je les corrige.

du bon sens

La promotion de la sécurité

Comme je me suis engagé à atteindre le plus haut niveau de sécurité dans mon exploitation, je cherche à y développer la culture de sécurité.

Je communique sur d'éventuels nouveaux risques identifiés, des écarts relevés lors de la surveillance de la conformité.

Je me tiens informé et communique sur les informations pertinentes issues des revues, newsletter et autres publications relatives à la sécurité auxquelles je peux être abonné

du bon sens

Le système de gestion

Un concept plutôt simple qui repose sur du bon sens !


Mais du bon sens organisé, donc écrit!

3. Focus sur la surveillance de la conformité

La surveillance interne de la conformité

- Elle consiste à vérifier que les activités sont conformes aux exigences réglementaires ainsi qu'aux procédures décrites
- Deux moyens de réaliser cette surveillance
 - Audit : action de surveillance indépendante et documentée qui permet d'obtenir des preuves et d'évaluer de manière objective si les exigences sont respectées
 - Examen organisationnel :
 - concerne les exploitants avec 5 équivalents temps plein ou moins
 - Pas plus de 12 mois entre 2 examens organisationnels

La surveillance interne de la conformité

 DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC EXPLOITATIONS EN BALLON Édition 1	Page : 43/53	Version 2 du 25/09/2020
---	--	--------------	----------------------------

ANNEXE VI – CHECKLIST DE GESTION DE LA CONFORMITÉ

Extraite du GM2 BOP.ADD.030(a)(6)

L'examen organisationnel peut être effectué à l'aide de la check-list figurant dans le guide DSAC « Exploitations en ballons »

Chaque sujet à vérifier peut être traité par une combinaison de :

- revues de documents
- discussions internes
- remontées d'information fournies par les sous-traitants

Checklist de gestion de la conformité			
Année :			
Sujet	Date de vérification	Vérification faite par	Commentaires/non-conformité
Gestion des changements relatifs à la déclaration			
Les opérations ont été effectuées conformément à la déclaration			
Les changements ont été correctement gérés conformément au processus défini			
Opérations en vol			
Vérification de l'exactitude et de la validité des checklists des ballons			
Vérification des plans de vol pour s'assurer qu'ils contiennent des renseignements exacts et appropriés			
Assistance au sol			
Instructions concernant le ravitaillement en carburant, le cas échéant			
Les instructions concernant les marchandises dangereuses ont été émises et sont connues de tout le personnel concerné, le cas échéant			
Masse			
Feuilles de chargement vérifiées pour s'assurer que l'information est correcte et exacte, s'il y a lieu			
Entraînement pilote			
Dossiers de formation à jour et exacts			
Licences de pilote à jour, qualifications correctes et certificats médicaux valides			
Les pilotes ont reçu la formation au maintien des compétences			

Atelier surveillance de la conformité

Après avoir constaté des écarts (aux procédures ou aux règlements), quel outil mettre en place pour aider à retrouver un niveau de conformité acceptable ?

Atelier surveillance de la conformité

Exemple d'outil de suivi des écarts

Réf. constat	Description	Référence réglementaire ou de la procédure	Date constat	Analyse causes racines	Moyens mis en œuvre pour répondre au constat	Date limite de mise en œuvre	Date de mise en œuvre effective

4. Focus sur la gestion des risques

La gestion des risques

- *Comment est structurée une étude de risques ?*

- Étape 1 '*Identification des dangers*' → liste des dangers,
- Étape 2 '*Évaluation des risques*' → hiérarchisation des dangers
- Étape 3 '*Atténuation des risques*' → plan d'action (mesures d'atténuation, surveillance spécifique...) pour les priorités + évaluation du risque lorsque le plan d'action sera mis en œuvre.

La gestion des risques

1° Étape : Identification des dangers

Questionnement & analyse :

- *Que m'est-il arrivé ?*
- *Qu'est-il arrivé aux autres ?*
- *Que pourrait-il m'arriver d'autre ?*

Danger : élément pouvant causer l'évènement ultime. Exemples : changement brusque des conditions météo, calculs des performances incorrects...

La gestion des risques

1° Étape : Identification des dangers

Sources d'information :

- Évènements internes : recueil d'évènements (règlement (UE) n°376/2014) + traitement des évènements,
- Données issues de la formation des pilotes,
- Résultats de la surveillance,
- Autres : analyse plus globale, étude lors d'un changement...,
- Veille externe (BEA, info sécurité DGAC, SIB EASA...).

La gestion des risques

2^e Étape : Évaluation des risques

- Le risque s'obtient par la combinaison de la **probabilité d'occurrence** de l'événement ultime et de sa **gravité**.

Probabilité de l'évènement	
Fréquente	Se produira probablement souvent (est arrivé fréquemment)
Occasionnelle	Se produira probablement de temps en temps (est arrivé de tps en tps)
Faible	Peu probable mais possible (est rarement arrivé)
Improbable	Très peu probable (on ne sait pas si cela s'est déjà produit)
Extrêmement improbable	Presque impensable que l'évènement se produise

Gravité du risque	
Catastrophique	Nombreux morts, équipement détruit
Dangereuse	Blessures graves, importants dégâts matériels, forte réduction des marges de sécurité
Majeure	Personnes blessées, incidents graves, réduction significative des marges de sécurité
Mineure	Incident mineur, limitations opérationnelles, recours à des procédures d'urgence, effets négatifs
Négligeable	Négligeable

La gestion des risques

2^e Étape : Évaluation des risques

- Le risque s'obtient par la combinaison de la **probabilité d'occurrence** de l'évènement ultime et de sa **gravité**.

Gravité de l'évènement ultime					Probabilité
Catastrophique	Dangereuse	Majeure	Mineure	Négligeable	
					Fréquente
					Occasionnelle
					Faible
					Improbable
					Extrêmement improbable

La gestion des risques

3° Étape : Atténuation des risques

- rajouter des *barrières* (procédures, équipements, formations...),
- renforcer les barrières existantes (réentrainement, note interne, ...).

Agir sur les barrières permet de diminuer la probabilité d'occurrence de l'évènement ultime.

La gestion des risques

3^e Étape : Atténuation des risques

Gravité de l'évènement ultime					Probabilité
Catastrophique	Dangereuse	Majeure	Mineure	Négligeable	
					Fréquente
	Risque initial				Occasionnelle
	↓				Faible
	Risque résiduel				Improbable
					Extrêmement improbable

La gestion des risques

3^e Étape : Atténuation des risques

- Mise en œuvre et suivi des actions correctives (notamment traduction effective dans les procédures et manuels de l'exploitant) ;
- Suivis de l'efficacité des barrières ;
- Formalisation et enregistrement des analyses pour consultations ultérieure ou pour toute révision s'avérant nécessaire.

La gestion des risques

- Exemple de tableau des risques :

Réf. ER*	Dangers	Barrières existantes	Proba.	Gravité	Acceptab ilité initiale	Barrières supplémentaires (ajoutées suite à l'ER)	Proba.	Gravité	Accept abilité finale	Événements ultimes	Surveillance / contrôle
# XXX	<ul style="list-style-type: none"> Changement brusque des conditions météo Calculs de performances incorrectes 	<ul style="list-style-type: none"> Procédures de calculs des performances 	Occasionnel	Dangereux		<ul style="list-style-type: none"> En cas de doute prendre la dernière météo avec un prévisionniste Formation du pilote à la détection et à la récupération d'une situation anormale Demander la confirmation des masses déclarées aux passagers 	Improbable	Dangereux		Performances insuffisantes : Atterrissage dur	Audit interne Contrôles de dossiers de vol
# XXX	*	*				*					
# XXX	*	*				*					

* ER = Évaluation des risques

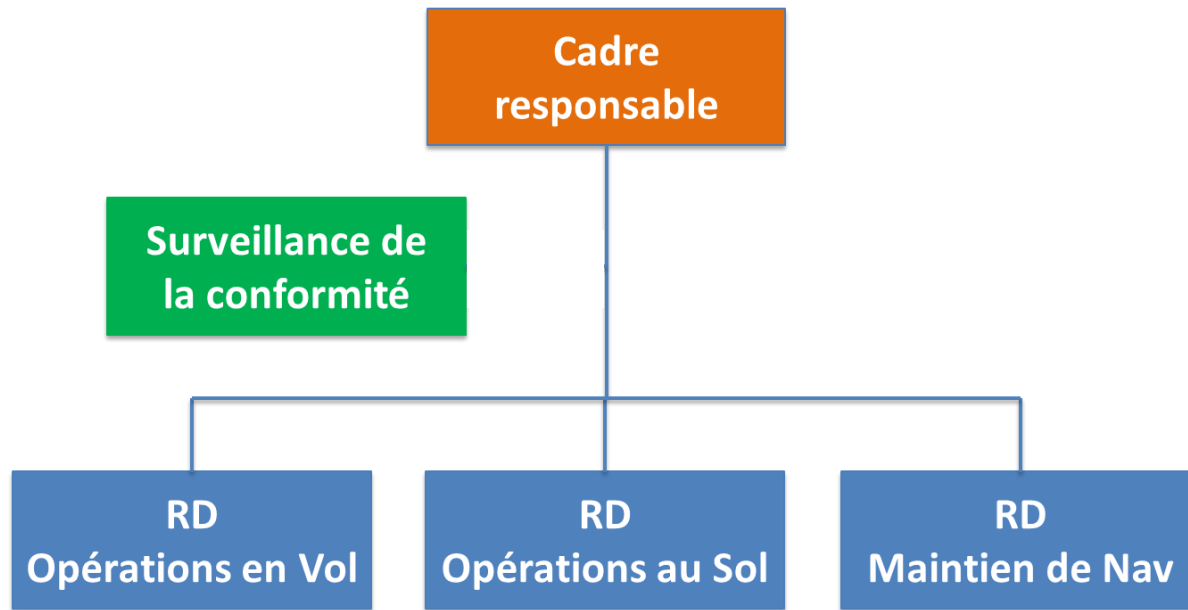
Validation du niveau de risque de l'exploitation
Nom du Cadre Responsable :
Date :
Signature :

Atelier gestion des risques

- *Se mettre en petits groupes*
- *Dérouler une étude de risques pour chaque danger*
- *Restitution collective*

5. Focus sur d'autres éléments du système de gestion

Personnels d'encadrement



Personnels d'encadrement

- **Possibilité de cumul des tâches :**

- cumul des fonctions CR & RD ou RD & RD : possible sous réserve des compétences de la personne et du temps disponible,
- cumul de la fonction de surveillance de la conformité avec d'autres fonctions :
 - *impossible* avec une fonction de RD lorsque la surveillance est effectuée par le biais d'*audits* (conflit d'intérêt intrinsèque),
 - *possible* avec une fonction de RD lorsque la surveillance est effectuée par le biais d'*examens organisationnels*,
 - *possible* avec la fonction de CR sous réserve des compétences de la personne et du temps disponible.

NB : Le plus petit exploitant qui peut être considéré est une structure d'une personne où tous les postes désignés sont occupés par le cadre responsable.

Plan d'intervention d'urgence (ERP)

- Contient les actions et prévoit les rôles et responsabilités de chacun en vue de :
 - ✓ gérer la situation de crise (sécuriser un périmètre, évacuer des personnes, etc.),
 - ✓ assurer que les opérations qui continueraient puissent être conduites en toute sécurité, et
 - ✓ assurer le retour à la normale.
- Permet de s'acquitter de ses obligations issues du règlement (UE) n° 996/2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile, notamment :
 - ✓ mise à disposition rapide (moins de 2h après l'annonce d'un accident) de la liste des personnes ainsi que des marchandises dangereuses à bord de l'aéronef,
 - ✓ désignation d'un responsable susceptible d'être un interlocuteur qualifié auprès des administrations concernées et des familles.

6. Echanges



Merci pour votre attention !