



**MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA
SECURITE
SGS**

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

**IV MANUEL DU
SYSTEME DE
GESTION DE LA
SECURITE
SGS**



**MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA
SECURITE
SGS**

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe



Page laissée intentionnellement vide



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

TABLE DES MATIERES

1. PRESENTATION DU MANUEL.....	4
1.1. INTRODUCTION ET OBJECTIF	4
1.2. SYSTÈME D'AMENDEMENT ET DE REVISION	5
1.3. HISTORIQUE DES VERSIONS	5
1.4. ADMINISTRATION DU MANUEL.....	5
1.5. DOCUMENTS DE REFERENCE	6
1.5.1. ROLE	6
1.5.2. MISSIONS.....	6
1.5.3. MOYENS	7
1.6. LISTE DES ACRONYMES UTILISES DANS CE MANUEL.....	8
2. POLITIQUE DE SECURITE ET ORGANISATION.....	8
2.1. ENGAGEMENT SIGNÉ PAR LE DR.....	9
2.1.1. ORGANIGRAMME FONCTIONNEL SGS	10
2.1.2. LISTE EXHAUSTIVE DU PERSONNEL SGS	10
2.2. DÉSIGNATION DES RESPONSABILITÉS	10
2.3. POLITIQUE GENERALE	11
3. GESTION DU RISQUE	12
3.1. TABLEAU DE GESTION DU RISQUE	12
3.2. PROCÉDURE DE RECUEIL INTERNE	13
3.2.1. RECUEIL INFORMATIQUE REX	14
3.3. ANALYSE DES RISQUES	14
3.3.1. CLASSIFICATION DES EVENEMENTS :	14
3.3.2. GESTION DU CHANGEMENT.....	14
3.3.3. ETUDE DE SECURITE (EDS).....	15
3.4. EMERGENCY RESONSE PLAN	18
3.4.1. GÉNÉRALITÉS :	18
3.4.2. RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES :	19
3.4.3. CONDUITE À TENIR ET NOTIFICATION AUX AUTORITÉS :	22
3.4.4. COMPTES RENDUS :	23
4. MAINTIEN DE LA CONFORMITÉ DANS LE CADRE DU SGS	24



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

4.1.	DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....	24
4.2	MESURES DE PERFORMANCES ET INDICATEURS	25
4.3	LISTE DES VÉRIFICATIONS DU SGS.....	25
5	FORMATION, COMMUNICATION.....	29
5.3	FORMATION	29
5.4	COMMUNICATION.....	29

1. PRESENTATION DU MANUEL

1.1. INTRODUCTION ET OBJECTIF

ORA.GEN.200 a) et b)

GM3 ORA.GEN.200 (a) (6)

Le Système de Gestion de la Sécurité est une démarche primordiale pour l'épanouissement de l'ATO.

Il est nécessaire d'en garantir la meilleure performance, afin de garantir à nos pilotes et stagiaires le meilleur niveau de sécurité

C'est également un Système qu'il convient de faire connaître à nos stagiaires, et qui peut conditionner leur orientation vers le pilotage.

Le Manuel de Système de Gestion de la Sécurité utilisera les mêmes principes de présentation, de pagination et de mise à jour que le Manuel d'Exploitation.



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

1.2. SYSTÈME D'AMENDEMENT ET DE REVISION

AMC1 ORA.GEN.200 (a) (5)

Le manuel est référencé par un numéro d'édition et la date de cette édition.

Deux types d'amendements sont prévus :

Les amendements à caractère majeur, qui vont nécessiter un accord immédiat de l'autorité, et la modification de tous les manuels.

Les amendements mineurs, qui seront simplement déclarés à l'Autorité.

1.3. HISTORIQUE DES VERSIONS

Version	Date	Commentaires
1.0	16/03/2014	Création du document
1.1	15/01/2018	Modification annexes
2.0	18/08/2018	Refonte du document
2.1	29/06/2022	Mise à jour document et annexes
2.2	30/05/2024	Mise à jour de la pagination. Bilan annuel des plans d'actions sécurité 2.3 Référence sûreté et références CRESAG 3.4.3

1.4. ADMINISTRATION DU MANUEL

Le manuel est archivé sous format informatique, ne sauvegarde est assurée par le Responsable conformité, et le Responsable SGS.

Le manuel est consultable sur les 5 PC de l'Aéroclub

- Responsable dirigeant RP
- Bureau préparation des vols
- Salle de formation
- Bureaux des instructeurs FI (2)

1 exemplaire papier est communiqué à la DSAC Centre-Est, formation PN.

1 exemplaire papier est consultable salle de formation

1 exemplaire papier est à disposition bureau des instructeurs FI

1 exemplaire papier est consultable bureau préparation des vols

1 exemplaire papier est conservé dans l'armoire Archives ATO



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

1.5. DOCUMENTS DE REFERENCE

AMC1 ORA.GEN.200 (a) (6)

L'ATO a décidé de créer la fonction de Responsable SGS qui fait partie intégrante de la structure A T O.

1.5.1. ROLE

Le rôle du Responsable SGS est spécifiquement un rôle d'animateur. Il doit donc contribuer de façon continue à faciliter l'amélioration du niveau de prévention des accidents et incidents au sein de l'ATO.

Il devra rendre compte au Dirigeant Responsable du déroulement de sa mission.

1.5.2. MISSIONS

Les missions du Responsable SGS(SM) sont :

Contribuer à la mise en œuvre des actions retenues dans le plan de prévention élaboré sur la base d'Aérodagnostic <https://aerodiagnostic.ffa-aero.fr/> (Outil mis à disposition par la FFA www.ffa-aero.fr).

Contribuer à l'actualisation constante des actions de prévention, notamment dans le cadre du système global de sécurité.

Susciter le retour d'informations de la part de tous les acteurs de l'ATO, pilotes comme stagiaires, et organiser leur analyse.

Veiller à ce que le principe de « culture juste » soit strictement appliqué selon le règlement N°376/2014 du 03 Avril 2014 (Voir MANEX A §I.7.1):

Une « culture juste » devrait encourager les personnes à communiquer des informations relatives à la sécurité. Cela ne devrait toutefois pas exonérer ces personnes de leurs responsabilités habituelles.



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

Contribuer à la promotion de la prévention, notamment par la diffusion des informations pertinentes auprès des acteurs de l'ATO.

Participer à l'analyse des dysfonctionnements au sein de la commission sécurité de l'ATO.

Tenir à jour, et à la disposition du DR un état statistique et technique des accidents et incidents survenus.

Toute mission spécifique que pourrait lui confier le DR dans le cadre du SGS.

1.5.3. MOYENS

Le SM, pour l'exercice de ses missions, est directement rattaché au DR.

Il devra informer le DR au plus tôt s'il estime ne pas disposer des moyens lui permettant d'assurer ses missions.

Il est destinataire de toutes les informations qui ont trait à la prévention.

Il est inscrit sur le système de veille réglementaire de la DGAC.

Il peut demander tous les éléments lui permettant d'avoir la meilleure connaissance des actions en cours ou passées au sein de l'ATO. En cas de difficultés, le DR aidera à l'obtention de ces informations.

Le SM est l'interlocuteur privilégié du RP pour les questions de prévention. Il doit être informé par le RP de toute mise à jour des Manuels pouvant avoir un lien avec la sécurité.

Le SM prévention ne dispose d'aucun moyen coercitif, qui serait incompatible avec sa mission d'animateur.



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

1.6. LISTE DES ACRONYMES UTILISES DANS CE MANUEL

AMC1 ORA.GEN.200 (a) (6)

(A)	Aéronef
(ATO)	Organisme de Formation approuvé - Approved Training Organisation
(CMM)	Responsable de la Surveillance de la Conformité
(DR)	Dirigeant Responsable
(DSAC)	Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
(EDS)	Etude de sécurité
(FFA)	Fédération Française Aéronautique
(FI)	Instructeur de vol - Flight Instructor
(LAPL)	Licence de pilote d'avion léger - Light aircraft pilot licence
(OM)	Manuel d'Exploitation
(OMM)	Manuel d'Organisation
(Part-ARA)	Annexe VI du règlement du personnel navigant
(Part-FCL)	Annexe I du règlement du personnel navigant
(Part-MED)	Annexe IV du règlement du personnel navigant
(Part-ORA)	Annexe VII du règlement du personnel navigant
(PIC)	Pilote aux commandes
(PPL)	Licence de pilote privé avion - Private pilot licence
(REX)	Retour d'Expérience
(RP)	Responsable Pédagogique - Head of Training (HT)
(SGS)	Système de Gestion de la Sécurité
(SM)	Responsable SGS – Security Manager
(TRM)	Manuel de Formation

2. POLITIQUE DE SECURITE ET ORGANISATION

ORA.GEN.200 a)

AMC1 ORA.GEN.200 (a) (1); (2); (3); (5)

GM1 ORA.GEN.200 (a) (2)



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

2.1. ENGAGEMENT SIGNÉ PAR LE DR

AMC1 ORA.GEN.200 (a) (5)

SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE ENGAGEMENT DU PRESIDENT DE L'ATO LES AILES FOREZIENNES

L'ATO les Ailes Foréziennes attache la plus haute importance à la prévention des accidents et des incidents liés à la pratique du pilotage.

Dans le cadre de la préservation de son agrément, l'ATO maintient en place un Système de Gestion de la Sécurité.

Pour en faciliter la réussite, le Dirigeant Responsable s'engage à promouvoir la prévention selon les axes suivants :

Validation et diffusion du présent engagement.

Désignation d'un Responsable SGS.

Définition par écrit des missions de cette personne et les moyens mis à sa disposition.

Mise en place une commission de sécurité.

Définition par écrit du rôle, du mode de fonctionnement et des moyens de cette commission, notamment l'identification et l'analyse des dysfonctionnements.

Mise en œuvre Aérodiagnostic.

Elaboration un plan de prévention sur la base des écarts identifiés, notamment grâce à Aérodiagnostic.

Mise en œuvre les actions hiérarchisées de ce plan de prévention.

Suivi de ces actions, dont un état sera fait lors de chaque réunion du conseil d'administration.

Promouvoir l'utilisation du REX FFA.

Suivi des retours d'expériences et recommandations établies par la commission de sécurité dans le respect le plus stricte de la culture juste conformément au Manuel SGS §1.5.2. Cette culture garantie un environnement non punitif au sein de la structure ATO.

Fait à Bouthéon le : 29 Juin 2022

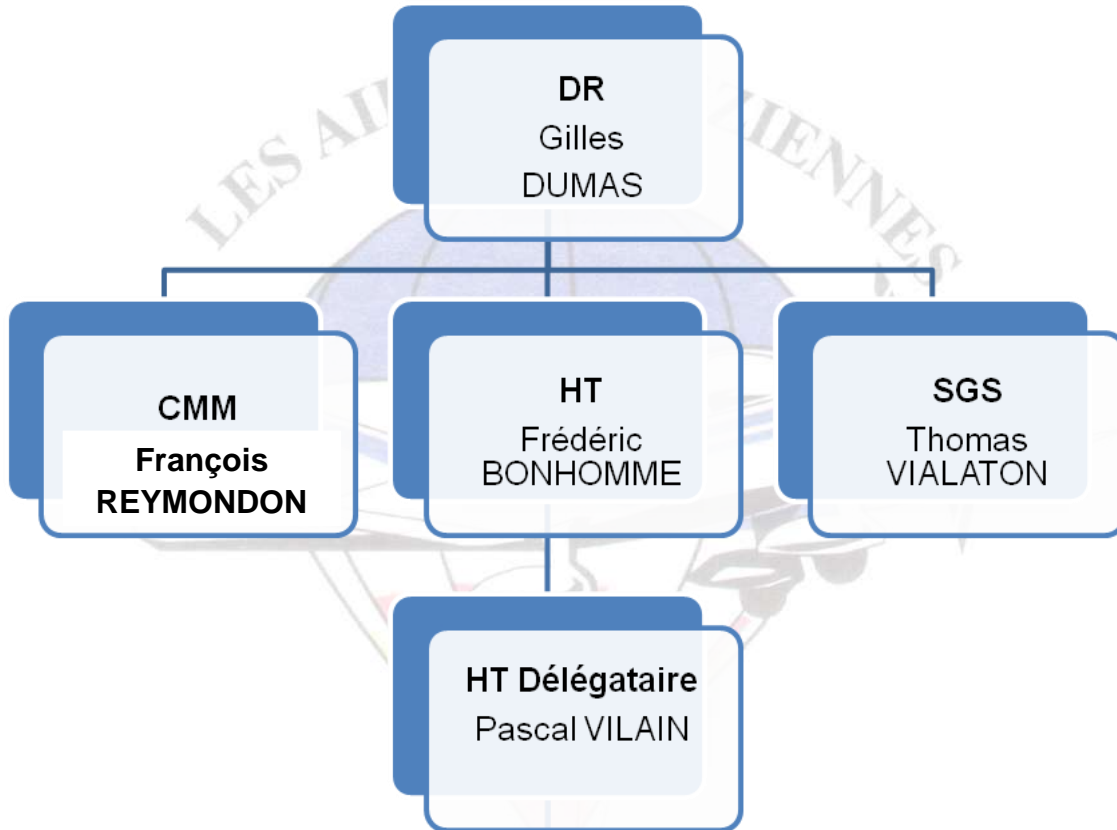
Le Dirigeant Responsable Gilles DUMAS



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

2.1.1. ORGANIGRAMME FONCTIONNEL SGS AMC1 ORA.GEN.200 (a) (5)



2.1.2. LISTE EXHAUSTIVE DU PERSONNEL SGS AMC1 ORA.GEN.200 (a) (5)

Voir Annexe 3 Manuel OMM

2.2. DÉSIGNATION DES RESPONSABILITÉS

ORA.GEN.200 a)

AMC1 ORA.GEN.200 (a) (1); (2); (3); (5)

GM1 ORA.GEN.200 (a) (1)



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

Voir Manuel OMM Chapitre 6

2.3. POLITIQUE GENERALE

Dans le cadre de la politique de sécurité, une commission de sécurité est désignée.

COMMISSION DE SECURITE

Elle engage ses actions dans le cadre de la définition ci-après.

- Elle identifie et analyse les dysfonctionnements:
- Elle identifie les risques et étudie chaque changement.
- Elle est la garante des pratiques sécuritaires.

MISSIONS DE LA COMMISSION :

- Pratiquer une évaluation du risque annuellement en utilisant Aérodiagnostic.
- Recueillir et analyser les rapports de dysfonctionnements survenus.
- Donner un avis sur les avenants et mises à jour des Manuels dès lors qu'ils ont une incidence sur la sécurité.
- Transmettre ces avenants pour validation à l'Autorité.



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

MOYENS DE LA COMMISSION

La commission est composée :

- Du Responsable Pédagogique :
- Du Responsable SGS :
- De toute personne supplémentaire jugée opportune.

La commission dispose de toutes les informations internes requises pour bien remplir sa mission.

La commission peut acquérir des informations extérieures lui permettant d'assurer son rôle

La commission établira un compte-rendu de chacune de ses réunions. Ce compte-rendu sera transmis au DR.

L'annexe 8 « Plan d'Actions Sécurité » permettra la traçabilité du compte-rendu et, annuellement, un bilan sera établi lors de l'évaluation Aérodiagnostic et archivé dans le classeur instructeur.

L'engagement financier nécessaire sera porté à la connaissance du DR.

3. GESTION DU RISQUE

3.1. TABLEAU DE GESTION DU RISQUE

ORA.GEN.200 a) 3)

AMC1 ORA.GEN.200 (a) (1); (2); (3); (5) (a)

Au sein de l'ATO Les Ailes Foréziennes, il a été décidé d'utiliser comme tableau de gestion des risques, l'outil Aérodiagnostic fourni par la FFA. Une évaluation annuelle est réalisée.

Cet outil est composé de grilles de questions, et génère des indicateurs qui permettront d'identifier les dangers et les risques, et d'élaborer un plan d'actions.

Cet outil, réalisé par la FFA, et régulièrement actualisé servira de base d'évaluation, et son utilisation au moins annuelle permettra de suivre l'évolution du niveau de prévention.



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

Il permettra l'élaboration d'un Plan d'actions sécurité sur la base des écarts identifiés. Il sera actualisé en intégrant les résultats de l'évaluation précitée.

Les modalités et la planification de la mise en œuvre de chaque action seront précisément définies dans le Plan d'actions sécurité.

Le suivi de ce Plan d'action sécurité est à la charge de la commission sécurité qui le transmet au DR après chaque modification ou clôture d'action.

3.2. PROCÉDURE DE RECUEIL INTERNE

GM1 ORA.GEN.200 (a) (3)

Les principes sont les suivants :

- Sensibilisation par le SM de tous les membres de l'ATO, notamment des instructeurs et responsables à l'importance des dysfonctionnements et des écarts identifiés.
- Information lors de l'accueil de chaque nouveau stagiaire sur la démarche SGS mise en œuvre au sein de l'ATO et sur le principe du Retour d'Expérience (REX).

Les Retours d'Expériences sont soumis au principe de la « Culture juste » (§1.5.2)

- Mise à disposition dans la salle pilotes de l'ATO d'un accès informatique au REX FFA permettant le recueil de ces dysfonctionnements, nominatifs ou anonymes. Les éléments seront transmis par l'outil REX FFA au SM.
- Suivi par le SM des éléments recueillis, pouvant se traduire suivant le caractère d'urgence pressenti, par :
 - o Mise en œuvre de mesures de première urgence si nécessaire.
 - o Réunion spécifique de la commission sécurité
 - o Analyse lors de la prochaine réunion de la commission

Lors de la réunion de la commission, une étude des causes sera réalisée.



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

3.2.1. RECUEIL INFORMATIQUE REX

Au sein des Ailes Foréziennes, il a été décidé d'utiliser l'outil REX FFA

Une procédure a été rédigée expliquant l'utilité et la manière d'utiliser cet outil.

Cette procédure est disponible en Annexe 9

3.3. ANALYSE DES RISQUES

AMC1 ORA.GEN.200 (a) (1); (2); (3); (5)

La liste détaillée et la cartographie des risques propres à l'activité de l'ATO « Les Ailes Foréziennes » est décrite en Annexe 12.

3.3.1. CLASSIFICATION DES EVENEMENTS :

La description des familles d'accidents constitue la première démarche de la définition d'un modèle de sécurité.

L'ATO procédera au classement des risques suivant la liste du Règlement UE 2015/1018 du 29 Juin 2015

3.3.2. GESTION DU CHANGEMENT

L'ATO gère les risques de sécurité liés à un changement (arrivée d'un nouvel avion, utilisation d'un nouveau système, changement des équipements de bord ; changements externes : changement réglementaire, nouvelle formation, etc.).

Tout changement interne ou externe engendre des menaces et des risques spécifiques.

La gestion du changement repose sur les mêmes principes méthodologiques d'identification des menaces et dangers, d'évaluation et d'atténuation des risques.

Elle se concentre également sur les changements liés à l'exploitation, pouvant avoir un impact sur la sécurité et pour lesquels des mesures appropriées sont prises.



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

Ces changements sont de nature humaine, organisationnelle, technique, matérielle, procédurale.

Une réunion de la commission de sécurité se fera après chaque réunion de standardisation, définies au MANEX D §4, ou en cas d'évènement majeur, afin d'évaluer les changements à venir au sein de l'ATO pour déterminer le plan d'action.

3.3.3. ETUDE DE SECURITE (EDS)

Dans le cadre d'un projet de changement, il s'agit de suivre un processus simple permettant la détermination des menaces et dangers, l'évaluation et l'atténuation des risques.

Une analyse de risque, formalisée dans une EDS, est une action prédictive permettant de s'assurer du maintien d'un niveau de risque acceptable lors de tout changement.

Le classement du risque est mené à partir de 2 critères :

- a) l'occurrence ou la probabilité de l'évènement ;
- b) la sévérité de l'évènement.

Les matrices proposées pour évaluer le risque sont celles de l'OACI (voir page suivante).



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137

**Section 1
Non complexe**

Matrice de probabilité – source : Doc 9859 de l'OACI

Probabilité de l'événement			
Définition qualitative	Signification		Valeur
Fréquente	Se produira probablement souvent (est arrivé fréquemment)	Plus d'une fois par an	5
Occasionnelle	Se produira probablement de temps en temps (est arrivé de temps en temps)	Une fois par an	4
Faible	Peu probable mais possible (est rarement arrivé)	Une fois tous les 3 à 5 ans	3
Improbable	Très peu probable (on ne sait pas si cela s'est déjà produit)	Quelques fois dans la carrière	2
Extrêmement improbable	Il est presque impensable que l'événement se produise	Une fois dans la carrière	1

Matrice de sévérité (inspiré de l'OACI)

Sévérité de l'événement		
Définition en aviation	Signification	Valeur
Catastrophique	<input type="checkbox"/> Équipement détruit. <input type="checkbox"/> Nombreux morts	5
Dangereuse	<input type="checkbox"/> Forte réduction des marges de sécurité, souffrance physique ou charge de travail telle qu'on ne peut être sûr que le personnel opérationnel exécutera ses tâches complètement et avec précision. <input type="checkbox"/> Blessures graves. <input type="checkbox"/> Importants dégâts matériels.	4
Majeure	<input type="checkbox"/> Réduction significative des marges de sécurité, perte de capacité du personnel opérationnel à faire face à des conditions d'exploitation négative suite à une augmentation de la charge de travail ou en raison de conditions limitant son efficacité. <input type="checkbox"/> Incidents graves. <input type="checkbox"/> Personnes blessées.	3
Mineure	<input type="checkbox"/> Effets négatifs. <input type="checkbox"/> Limitations opérationnelles. <input type="checkbox"/> Recours à des procédures d'urgence. <input type="checkbox"/> Incident mineur.	2
Négligeable	<input type="checkbox"/> Peu de conséquences	1.5



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

Cette évaluation subjective doit obligatoirement être le résultat d'un travail collaboratif, associant les différents acteurs de l'organisme.

Une fois la probabilité et la sévérité définie, le risque peut être évalué en lui attribuant un index par rapport à son acceptabilité.

On obtient alors une matrice de ce type :

Probabilité de l'événement	Sévérité du risque				
	Catastrophique 5	Dangereuse 4	Majeure 3	Mineure 2	Négligeable 1.5
Fréquente 5	25	20	15	10	7.5
Occasionnelle 4	20	16	12	8	6
Faible 3	15	12	9	6	4.5
Improbable 2	10	8	6	4	3
Extrêmement improbable 1	5	4	3	2	1.5

Matrice d'évaluation des risques (inspirée de l'OACI)

Trois cas sont alors possibles.

Le risque se situe dans la zone :

- verte** : le risque est acceptable, il n'est pas nécessaire de définir des mesures supplémentaires ;
- jaune** : le risque est acceptable sur une base de diminution du risque, peut requérir une décision de la commission de sécurité.
- rouge** : le risque est inacceptable dans les circonstances existantes. L'activité ne peut être poursuivie en l'état, elle ne pourra être reprise qu'à condition que le risque soit ramené en zone jaune.



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

3.4. EMERGENCY RESONSE PLAN

3.4.1. GÉNÉRALITÉS :

Pour le traitement des accidents et des incidents survenus en exploitation, l'ATO est tenu de se conformer aux textes suivants :

- Loi n° 99-243 du 29 mars 1999 relative aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents dans l'Aviation Civile,
- Directive n°94/56/CEE du 21-11-1994 qui est citée dans la loi pour ce qui concerne la définition des accidents, incidents graves et des incidents.
- Code des transports (CT) art L 6222-8 pour ce qui concerne la déclaration des accidents et des incidents à l'Autorité.

Autres dispositions :

Les obligations des membres de l'ATO à l'égard de ce dernier sont de simples obligations de moyens et de diligences. Dès lors les membres de l'ATO ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec ce dernier, que des conséquences d'une faute avérée. Les conséquences financières d'un incident ou d'un accident sont, en principe, supportées par l'ATO.

Par exception au précédent alinéa, les membres sont tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans le cas de non-respect des Réglementations en vigueur, du Règlement Intérieur, des Consignes d'Exploitation annexées ou de la non observation d'une restriction d'utilisation.

Ceci comprend notamment mais pas exclusivement :

- une faute intentionnelle ou dolosive,
- l'utilisation d'un terrain pour lequel le pilote n'a pas d'autorisation,
- l'utilisation d'un terrain interdit par les consignes d'exploitation,
- l'utilisation d'un aéronef en dessous des hauteurs minimales, sauf cas de force majeur,



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

- la conduite d'un aéronef par un pilote non titulaire des titres aéronautiques et/ou certificat médical valide,
- une expérience insuffisante au regard de la Réglementation,
- l'emploi d'un aéronef en dehors des domaines de manuel de vol,
- le non-respect de la Réglementation en vigueur,
- la conduite d'un aéronef sous l'emprise de l'alcool, de substances illicites ou de prescriptions médicales altérant les réflexes ou la vigilance.
- Le non-respect du voisinage et des nuisances sonores lors d'un constat d'infraction de l'ACNUSA
- Le non-respect des mesures de sûreté
-

3.4.2. RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES :

Extraits: Loi n° 99-243:

Art L 6222 - 7 (CT) : Il est interdit à toute personne de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident, d'y effectuer des prélèvements quelconques, de se livrer sur l'aéronef ou son épave à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, de procéder à son déplacement ou à son enlèvement, sauf si ces actions sont commandées par des exigences de sécurité, ou par la nécessité de porter secours aux victimes ou ont été autorisées par l'autorité judiciaire après avis de l'enquêteur technique ou, à défaut, de l'enquêteur de première information.

En cas d'accident ou d'incident, le pilote concerné, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ainsi que toutes les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident et leurs préposés prennent toutes les dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête, notamment à éviter l'effacement après le vol de l'enregistrement des conversations et alarmes sonores.

Art L 6222 - 8 et 6222 - 9 du (CT) : toute personne impliquée, de par sa fonction, dans un incident qu'elle a spontanément et sans délai signalé à l'organisme permanent et, le cas échéant, à son employeur ne peut faire l'objet d'aucune sanction disciplinaire ou administrative, sauf en cas de manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

Extraits: Directive n°94/56/CEE

Art 3:Définitions:

- a) **accident** : un événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :
- 1- une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - a. dans l'aéronef,
 - b. en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées
 - c. directement exposée au souffle des moteurs/réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès.
 - 2- l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - a. qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performance ou de vol,
 - b. qui devrait normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,
 - c. sauf s'il s'agit d'une panne moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneumatiques, aux freins, aux carénages ou à des petites entailles ou perforations de revêtement.
 - 3- l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.
- b) **Blessure grave** : toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :
- 1- nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les 7 jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies,
 - 2- se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples de doigts, orteils ou de nez),
 - 3- se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésion d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon,
 - 4- se traduit par la lésion d'un organe interne,
 - 5- se traduit par des brûlures du 2° ou du 3° degré ou par des brûlures affectant plus de 5% de la surface du corps, résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.
- c) **Blessure mortelle**: toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne sa mort dans les 30 jours qui suivent la date de cet accident.
- d) **incident** : un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

- e) **incident grave** : un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

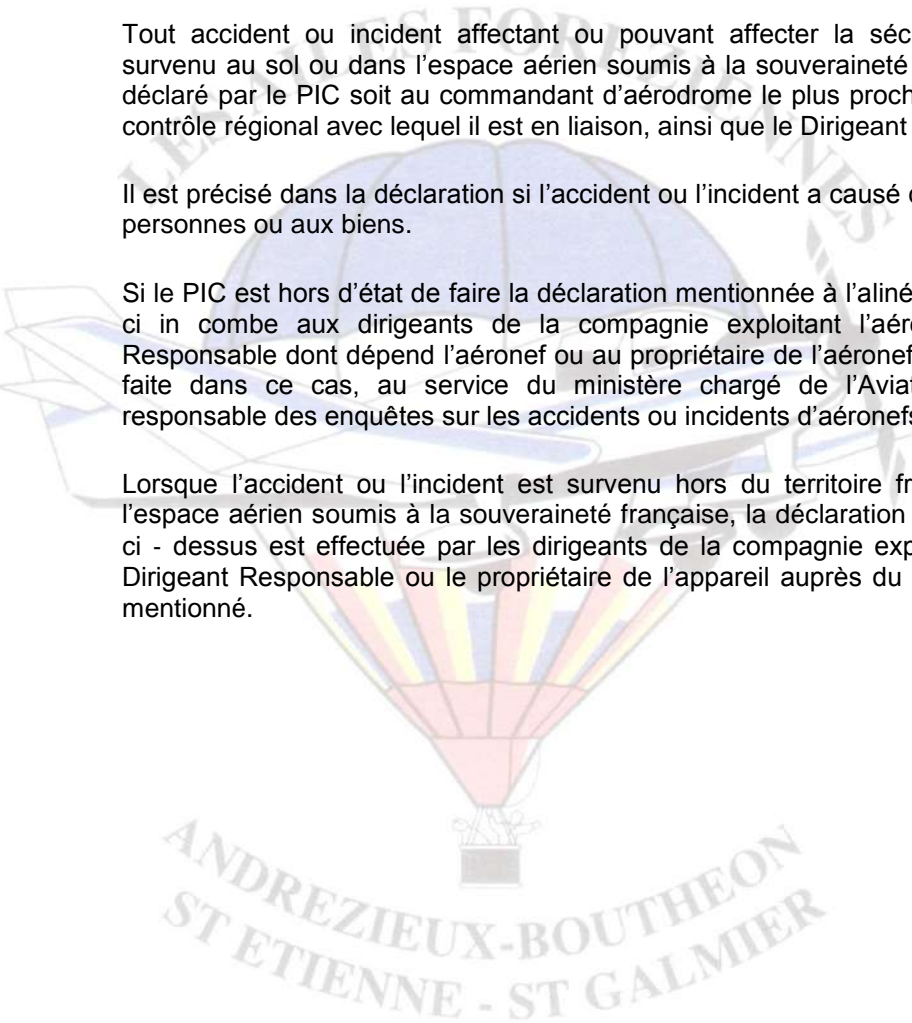
Extraits: Décret 2001-1043 du 08-11-01 :

Tout accident ou incident affectant ou pouvant affecter la sécurité d'un aéronef, survenu au sol ou dans l'espace aérien soumis à la souveraineté française, doit être déclaré par le PIC soit au commandant d'aérodrome le plus proche soit au centre de contrôle régional avec lequel il est en liaison, ainsi que le Dirigeant Responsable.

Il est précisé dans la déclaration si l'accident ou l'incident a causé des dommages aux personnes ou aux biens.

Si le PIC est hors d'état de faire la déclaration mentionnée à l'alinéa précédent, celle-ci incombe aux dirigeants de la compagnie exploitant l'aéronef, au Dirigeant Responsable dont dépend l'aéronef ou au propriétaire de l'aéronef. La déclaration est faite dans ce cas, au service du ministère chargé de l'Aviation Civile qui est responsable des enquêtes sur les accidents ou incidents d'aéronefs.

Lorsque l'accident ou l'incident est survenu hors du territoire français ou hors de l'espace aérien soumis à la souveraineté française, la déclaration prévue aux alinéas ci-dessus est effectuée par les dirigeants de la compagnie exploitant l'aéronef, le Dirigeant Responsable ou le propriétaire de l'appareil auprès du service ci-dessus mentionné.



Manuel SGS	Version 2.2 du 30/05/2024	Page 21 sur 30
------------	---------------------------	----------------



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

3.4.3. CONDUITE À TENIR ET NOTIFICATION AUX AUTORITÉS :

Prendre toutes les dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements,

Le PIC alerte les autorités locales civiles (en principe en dehors des grandes villes, le maire) ou militaires (en principe le commandant de la brigade de gendarmerie). Toute autorité locale ainsi prévenue a le devoir de prendre immédiatement et simultanément les premières mesures suivantes :

- organisation des secours,
- notification aux services ou aux autorités intéressées (Contrôleurs aériens, Centre en route de la navigation aérienne, Gendarmerie),
- si possible garde de l'aéronef et identification des témoins.

Les informations suivantes devraient être communiquées :

- Nature de l'urgence
- Type d'aéronef
- Propriétaire de l'aéronef et immatriculation
- Nombre de personnes à bord
- Heure estimée de l'atterrissage (si applicable)
- le lieu et l'accessibilité du site sur lequel s'est produit l'incident/accident
- matières dangereuses à bord (si applicable)
- Liste des passagers se trouvant à bord de l'aéronef

Dans le cas où le PIC est en mesure de le faire, il lui appartient de prendre lui-même ces premières mesures ou tout au moins de veiller à leur exécution.

Le PIC rédige un compte-rendu d'accident ou d'incident qui devra être transmis sous 72h au Dirigeant Responsable, qui lui-même transmettra à l'Autorité sous 72h.

- Compte rendu d'évènement de sécurité aviation générale CRESAG (version du 12/03/2021)
■ Transmission du CRESAG via la plateforme REXFFA.



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

EVENCEMENT SURETE :

Suivant le programme de sûreté nous signalerons par tous moyens en notre possession tout cas de suspicion d'intrusion, ou de cas avéré auprès des personnes pertinentes, à savoir :

- L'exploitant d'aérodrome (responsable de la plateforme ou responsable de sûreté, permanence, etc.) ;
- Le service compétent de l'Etat (BGTA, la GD d'Andrézieux Bouthéon, etc.).

Dans le cadre d'une intervention illicite ou de doute quant à l'intégrité de la sûreté, tout membre devra avertir immédiatement un responsable. Tableau du Manuel A 11.4.

3.4.4. COMPTES RENDUS :

Il existe d'autres comptes rendus qu'un PIC doit remplir et qui seront transmis à l'Autorité (DSAC-CENTRE-EST) :

- incidents de la CA : AIRPROX (transmission à la DGAC/DSNA/DO, cf.RDA/TA INCI003)
- collisions aviaires,
- irrégularité des installations de navigation.

D'autres rapports sont possibles il appartient au PIC de faire part des événements qu'il pourrait rencontrer et dont il voudrait faire partager les autres pilotes.

Le REX, procédure qui préserve l'anonymat et géré par la FFA, permet de faire partager son expérience.

Les formulaires sont disponibles auprès de l'ATO

Une procédure de déclaration d'événement en cas d'accident ou d'événement grave a été rédigée et est disponible en Annexe 10



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

4. MAINTIEN DE LA CONFORMITÉ DANS LE CADRE DU SGS

4.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Le contrôle de la conformité du SGS fait partie du contrôle du système de gestion prévu par l'ORA.GEN.200 a), il n'en est qu'un des éléments.

4.1.1 VEILLE REGLEMENTAIRE

L'ATO assure une veille réglementaire à l'aide de l'outil mis à disposition par la DGAC permettant de s'assurer de l'adéquation du SGS en cas de changement de la réglementation.

La veille réglementaire sera assurée via l'outil de veille documentaire proposée par la DGAC : <http://veilledoc.dsac.fr/>

DGAC :

<https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac>

SIB :

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/securete-aerienne>

<https://www.ecologie.gouv.fr/objectif-securete>

SIA :

www.sia.aviation-civile.gouv.fr

Le CMM et le SM sont inscrits sur « VeilleDoc » fourni par la DGAC. Ils assurent le suivi et la mise à jour de l'ensemble de la documentation relative à l'ATO.

EASA : www.easa.europa.eu

<https://www.easa.europa.eu/document-library/regulations>

4.1.2 REVUE DE CONFORMITÉ

	MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS	FR.ATO.0137 Section 1 Non complexe
---	---	---

Le garant des relations avec l'Autorité est le Dirigeant Responsable de l'ATO.

Le suivi interne sera effectué par le CMM, qui renseignera une matrice de conformité (Annexe 11), tenue à disposition de l'Autorité.

4.2 MESURES DE PERFORMANCES ET INDICATEURS

Les mesures de performance sont réalisées grâce à la notation générée par Aérodiagnostic <https://aerodiagnostic.ffa-aero.fr/>

L'évolution de cette notation sera portée à la connaissance des membres lors de chaque nouvelle utilisation.

Les indicateurs seront de deux types :

- L'évolution du code couleur généré par Aérodiagnostic
- Le suivi statistique des dysfonctionnements recensés

Attention : L'augmentation du nombre de dysfonctionnements rapportés est un élément positif, traduisant une prise de conscience des acteurs, ce qui va dans le sens du management de la prévention.

Par contre, le niveau de danger et de risque caractérisant ces dysfonctionnements doit diminuer progressivement et régulièrement.

4.3 LISTE DES VÉRIFICATIONS DU SGS

L'ATO utilisera le modèle en exemple ci-dessous.

L'audit interne sera réalisé par la commission de sécurité.

Manuel SGS	Version 2.2 du 30/05/2024	Page 25 sur 30
------------	---------------------------	----------------



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137

**Section 1
Non complexe**

Documentation SGS	ORA.GEN (Fr)	Procédure de contrôle	Conformité
6. Politique de sécurité	L'organisation, en coopération avec les autres parties prenantes, devrait développer, coordonner et maintenir un plan d'intervention d'urgence (PIU ou ERP : Emergency Response Plan) qui assure la transition sûre des procédures d'urgence aux procédures normales et le retour aux procédures normales. Le PIU devrait fournir les mesures à prendre par l'organisation ou les personnes en cas d'urgence en tenant compte de la taille, de la nature et de la complexité des activités exercées par l'organisation.	1. Vérifier l'existence d'une procédure en cas d'événement grave. Information interne et mesures à prendre (DR, responsable de gestion de navigabilité, OSV...). Information externe (GTA, BEA, exploitant d'aérodrome...)	
6.1. Engagement signé par le DR	L'engagement signé par le dirigeant responsable devrait au moins inclure un point particulier au SGS : <ul style="list-style-type: none"> engagement à mettre en œuvre la politique SGS notamment concernant son caractère non disciplinaire 	2. Vérifier cet item SGS dans la liste des engagements du DR	
6.2. Organigramme fonctionnel	La documentation du système de gestion de l'organisation devrait au moins inclure un organigramme montrant les lignes de responsabilité entre les personnes désignées responsables. Sous certaines réserves une même personne peut avoir plusieurs responsabilités de même qu'une responsabilité peut être partagée entre plusieurs personnes. Ainsi la personne qui remplit le rôle de responsable de la sécurité et qui est chargé de coordonner le système de gestion de la sécurité peut être le dirigeant responsable	3. Vérifier l'existence d'un responsable SGS et vérifier que ce responsable SGS a bien un lien fonctionnel direct avec le DR	
6.3. Responsabilités	La documentation SGS AL inclut les fonctions et les responsabilités au sein de l'organisme, et précise notamment la responsabilité directe du dirigeant responsable en ce qui concerne la sécurité.	4. Vérifier que les responsabilités des personnels désignés dans leur mission sécurité sont bien identifiées.	



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe

Documentation SGS	ORA.GEN (Fr)	Procédure de contrôle	Conformité
7.1 Tableau de gestion du risque	<p>La gestion des risques de sécurité peut être effectuée en utilisant des fiches de gestion des risques, des outils ou des procédures similaires de gestion des risques.</p> <p>Les objectifs de la procédure de recueil des événements sont de permettre une évaluation des conséquences sur la sécurité de chaque incident et accident, y compris les événements précurseurs, de sorte que toutes les mesures nécessaires puissent être initiées</p>	5. Vérifier l'existence : - d'un tableau de gestion des risques ; - d'un formulaire de recueil des dangers identifiés	
		6. Vérifier qu'il existe une procédure de notification des événements	
7.3 Analyse des risques liés aux changements	<p>L'organisation devrait gérer les risques de sécurité liés à un changement. La gestion du changement devrait être un processus documenté pour identifier les changements internes et externes qui peuvent avoir un effet sur la sécurité. Il convient de faire usage de l'identification des dangers, de l'évaluation et des stratégies de contrôles des risques.</p>	7. Vérifier que la documentation prévoit une analyse de risque systématique en cas de changement interne (arrivée d'un nouvel avion, utilisation d'un nouveau système, changement des équipements de bord...) ou de changements externes (changement réglementaire).	



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

Documentation SGS	ORA.GEN (Fr)	Procédure de contrôle	Conformité
<p>9.1. Formation</p> <p>9.2. Communication</p>	<p>Du temps devrait être consacré à la formation de tout le personnel impliqué dans la gestion de la sécurité.</p> <p>Le programme de formation de sécurité peut être constitué d'auto-instruction par l'intermédiaire d'un média (bulletins, magazines de sécurité des vols), de formation en salle de classe, d'apprentissage en ligne ou de formation similaire données par des prestataires de services de formation. Des dossiers appropriés de toutes les formations de sécurité délivrées doivent être conservés.</p> <p>L'organisme doit établir une communication sur les questions de sécurité:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'organisation veille à ce que tout le personnel soit informé des activités de gestion de sécurité et de ses responsabilités vis-à-vis de la sécurité; - l'organisation transmet les informations critiques pour la sécurité, en particulier relatives à l'évaluation des risques ou à l'identification des dangers; - l'organisation explique les mesures particulières prises, et - l'organisation explique pourquoi les procédures sont introduites ou modifiées. 	<p>8. Vérifier que les personnels désignés chargés du SGS sont déclarées par le DR comme étant bien formées pour les responsabilités qu'elles ont à tenir.</p> <p>N.B. : Les DSAC/IR n'imposeront précisément aucun niveau de formation ou d'expérience, l'AIRCREW ne prévoyant pas de formation ou de conditions d'expérience précises pour les personnels impliqués dans le SGS.</p>	
		<p>9. Vérifier que l'organisme a mise en œuvre une politique de communication interne par exemple qu'elle prévoit des réunions sécurité périodiques entre les responsables désignés et avec l'ensemble des personnes impliquées dans le fonctionnement du SGS</p>	



MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA SECURITE SGS

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

5 FORMATION, COMMUNICATION

5.3 FORMATION

ORA.GEN.200 a)

AMC1 ORA.GEN.200 (a) (4)

AMC1 ORA.GEN.200 (a) (6)

Une réunion de standardisation semestrielle permet au responsable SGS de communiquer et former les différents intervenants sur les questions de sécurité. Voir Manuel d'exploitation Partie D chapitre 4

Les Bulletins de Sécurité émis par la DGAC, sont à disposition dans les locaux de l'ATO et seront portés à la connaissance des stagiaires par le biais des FI.

Les cours théoriques en présentiel au sein de l'ATO prévoient un module de formation SGS.

5.4 COMMUNICATION

ORA.GEN.200 a)

GM1 ORA.GEN.200 (a) (3)

AMC1 ORA.GEN.200 (a) (4)

Une réunion de standardisation semestrielle permet au responsable SGS de communiquer sur les questions de sécurité. Voir Manuel d'exploitation Partie D chapitre 4

La communication des événements de sécurité au sein de l'ATO se fait via le site FLY-MANAGER, et les FI.

Les membres de l'ATO sont inscrits sur a liste de diffusion des REX de la FFA dès leur inscription.

La rubrique « SECURITE » de la revue INFO-PILOTE est utilisée à des fins pédagogiques pour la culture SGS.

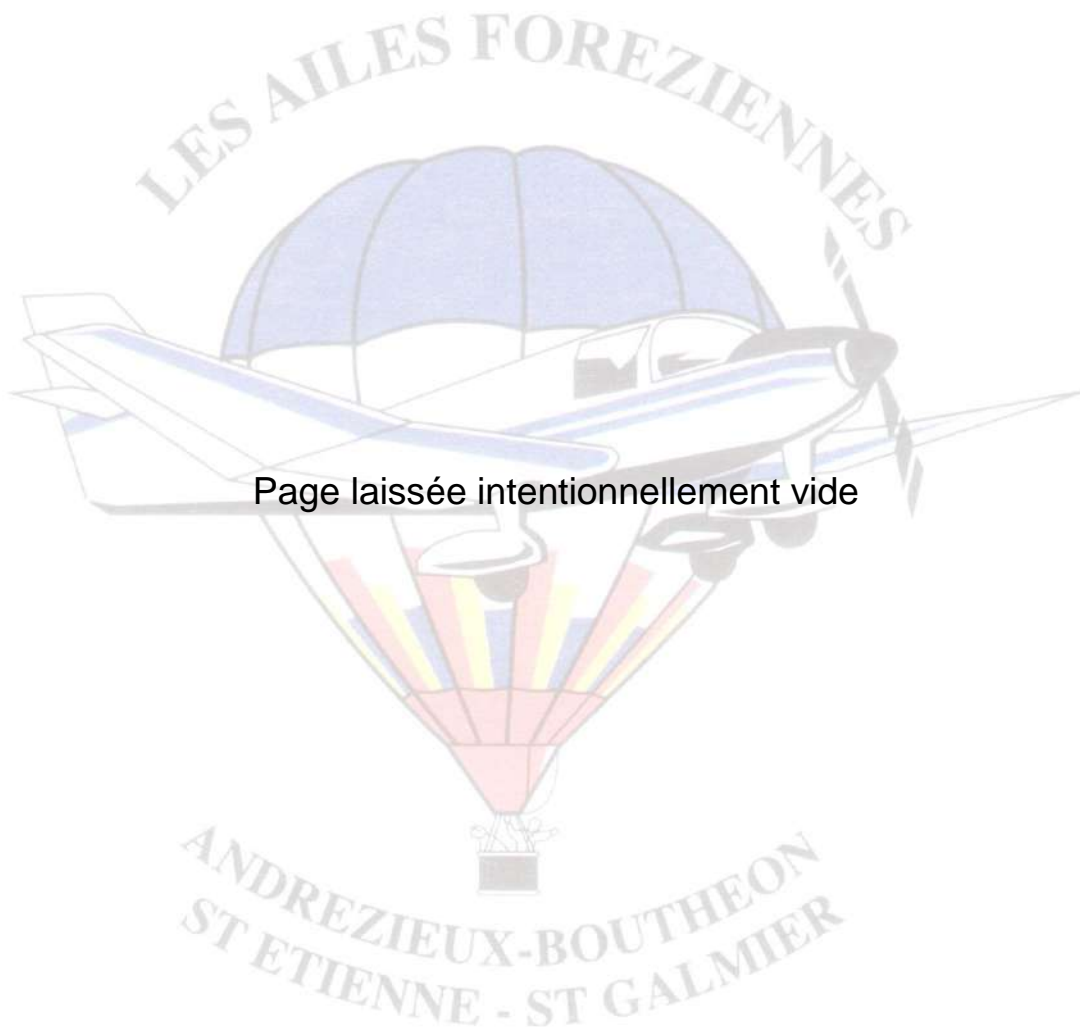
Tous les membres de l'ATO recevront le manuel SGS, et seront invités à s'associer à la démarche et promouvoir le système

Tous les indicateurs sont à la disposition membres.



**MANUEL DU SYTEME DE GESTION DE LA
SECURITE
SGS**

FR.ATO.0137
Section 1
Non complexe



Page laissée intentionnellement vide