



PRINCIPAUTÉ DE MONACO

DÉPARTEMENT DE L'ÉQUIPEMENT,
DE L'ENVIRONNEMENT
ET DE L'URBANISME

SERVICE DE L'AVIATION CIVILE



Manuel du Programme de Sécurité de l'Etat (PSE)

Edition 1, Révision 1

SERVICE DE L'AVIATION CIVILE

Héliport de Monaco

MC 98000

TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION	3
1.1	Approbation par le service compétent.....	3
1.2	Liste des amendements.....	3
1.3	Gestion du manuel PSE.....	4
1.4	Glossaire	4
1.5	Documentation relative au PSE	5
1.6	Objet du PSE et du manuel associé	5
1.7	Interaction entre le PSE Monaco et l'EASP.....	6
2	POLITIQUE ET OBJECTIFS DE SECURITE	7
2.1	Cadre réglementaire en matière de sécurité aérienne	7
2.2	Rôle du SAC en matière de sécurité	8
2.3	Enquêtes accidents et incidents	11
2.4	Politique de Sécurité de l'Etat	11
2.5	Plan d'action stratégique.....	12
2.6	Structure de pilotage du PSE	13
3	GESTION DES RISQUES DE SECURITE.....	16
3.1	Généralités	16
3.2	Rappel des exigences OACI.....	16
3.3	Exigences nationales.....	16
3.4	Niveau de performance de la sécurité des opérateurs.....	17
3.5	Processus de gestion des risques	17
4	ASSURANCE DE LA SECURITE	18
4.1	Surveillance des SGS des opérateurs.....	18
4.2	Système de recueil et d'analyse des données de sécurité	18
4.3	Ciblage de la supervision des besoins majeurs, sur la base des données de sécurité	20
5	PROMOTION DE LA SECURITE	21
5.1	Généralités	21
5.2	Formation, communication et diffusion en interne des renseignements sur la sécurité	21
5.3	Formation, communication et diffusion à l'extérieur des renseignements sur la sécurité	21
6	ANNEXES	23
6.1	Les 8 éléments critiques du système de supervision de la sécurité.....	23
6.2	Politique sécurité de l'Etat	25
6.3	Arrêté SGS.....	27
6.4	Processus d'amélioration continue de la sécurité.....	30
6.5	Processus de Gestion du Risque	31
6.6	Syllabus de la formation initiale PSE	32

1.3 Gestion du manuel PSE

La mise en place des SGS et des PSE sont des recommandations récentes de l'OACI. Ces systèmes devront donc évoluer au cours de l'évolution et du développement des principes de gestion de la sécurité. C'est pourquoi les premières versions de ce Manuel du Programme de Sécurité de l'Etat (PSE) serviront de base au développement d'un PSE mature et efficace. Ce développement devra impérativement être réalisé en collaboration, notamment avec les opérateurs ainsi qu'avec l'EASA.

Ce manuel du PSE, sera donc mis à jour pour suivre les évolutions réglementaires ainsi que le développement de la gestion de la sécurité. Les mises à jour seront effectuées par le Bureau Veritas et approuvée par le directeur du SAC de Monaco.

1.4 Glossaire

ACS	Amélioration Continue de la Sécurité
ALoS	Acceptable level of Safety (niveau acceptable de sécurité)
ATM	Air Traffic management (Prestataires de services de gestion du trafic aérien)
ATS	Air Traffic Services (Services de la circulation aérienne)
BV	Bureau Veritas
CEAC	Communauté Européenne de l'Aviation Civile
EASA	European Aviation Safety Agency (Agence Européenne de la Sécurité de l'Aviation)
EASP	European Aviation Safety Programme (PSE Européen)
EASp	European Aviation Safety Programme (Plan d'Action Stratégique Européen)
FOD	Foreign object debris
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OC	Objectif Ciblé
OPS	Opérations Aériennes
OS	Orientation Stratégique
OT	Objectif Transverse
PAS	Plan d'Action Stratégique
PSE	Programme de Sécurité de l'Etat
RA	Responsable d'Affaire
RBVL	Responsable Bureau Veritas Local
SAC	Service de l'Aviation Civile
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
SMS	Safety Management System
SSP	State Safety Program

1.5 Documentation relative au PSE

La documentation relative au PSE comprend:

- la Politique Sécurité de l'Etat ;
- le Plan d'Action Stratégique (2011-2014) ;
- le présent manuel du Programme Sécurité de l'Etat (PSE);
- le rapport annuel sur la Sécurité Aérienne ;
- European Aviation Safety Programme (EASP) de l'EASA;
- European Aviation Safety Plan (EASp) 2011-2014 de l'EASA;
- Safety Management Manual (SMM), Doc 9859 de l'OACI, 2nd edition.

1.6 Objet du PSE et du manuel associé

Les normes de l'OACI contenus dans les annexes 1, 6, 8 11, 13 et 14 font obligation:

- Aux Etats d'établir un programme de sécurité (PSE) en vue de réaliser un niveau de sécurité acceptable dans l'aviation civile, incluant:
 - l'exploitation des aéronefs ;
 - la maintenance des aéronefs ;
 - la fourniture des services ATS/ATM ;
 - l'exploitation des aérodromes ;
 - la conception et production ;
 - la formation des personnels.
- Aux Etats d'exiger, dans le cadre de leur PSE, que les exploitants mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) qui au minimum:
 - identifie les risques en matière de sécurité,
 - assure la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien de performances de sécurité convenues,
 - assure la surveillance continue et l'évaluation régulière des performances de sécurité,
 - vise à l'amélioration continue des performances globales du système de gestion de la sécurité.

Le Programme de Sécurité de l'Etat (PSE) est un processus par lequel l'Etat dans sa fonction de régulation vise à optimiser les actions relevant de sa compétence, en vue d'améliorer la sécurité en s'appuyant en grande partie sur l'efficacité des processus mis en œuvre par tous les acteurs impliqués dans les activités aériennes.

Le PSE constitue une approche structurée de gestion de la sécurité qui englobe les structures, responsabilités, politiques et procédures organisationnelles telles qu'on les trouve dans un SGS.

Le PSE vise essentiellement les missions régaliennes relatives à la sécurité, les actions de réglementation, de surveillance, d'enquête et d'analyse, de sanction auprès des opérateurs certifiés, des organismes agréés et des personnels soumis à licence, ainsi qu'une promotion de la sécurité des usagers de l'aviation générale.

Le Manuel du Programme de Sécurité de l'Etat a pour objet de préciser, l'organisation, les responsabilités et les ressources mises en place pour assurer un fonctionnement efficace de ce programme. Destiné en priorité aux agents du SAC, il est également transmis aux opérateurs, afin de faciliter leur compréhension des activités du SAC en la matière.

1.7 Interaction entre le PSE Monaco et l'EASP

La Principauté de Monaco a signé un arrangement de travail avec l'EASA, applicable depuis le 1^{er} juillet 2009, stipulant que la Principauté se conforme aux règlements européens, à leur dernier amendement en vigueur, en matière de sécurité aérienne. De plus, l'arrêté Ministériel n° 2009-413 du 7 août 2009 transpose en droit Monégasque les termes de l'arrangement de travail EASA concernant les règlements applicables.

Par conséquent, certaines prérogatives du SAC ont été transférées à l'EASA, notamment en ce qui concerne l'élaboration de la réglementation. De ce fait, le PSE de Monaco et l'European Aviation Safety Programme (EASP) sont complémentaires et permettent ensemble de répondre aux exigences de l'OACI relatives aux Programme de Sécurité de l'Etat (PSE).

2 POLITIQUE ET OBJECTIFS DE SECURITE

2.1 Cadre réglementaire en matière de sécurité aérienne

Le PSE de Monaco s'inscrit dans un cadre réglementaire qui se décline en plusieurs niveaux : International, Européen et National.

Référentiel International

- Annexes 1, 6, 8, 11, 13 et 14 de l'OACI,

Référentiel Européen

- Arrangement de travail avec l'EASA signé le 07 Août 2009 ;
- Les règlements européens applicables sont listés dans l'arrangement de travail EASA ;

Référentiel Nationale

- Loi n° 622 du 5 novembre 1956 relative à l'aviation civile,
- Ordonnance Souveraine n°6770 du 4 Mars 1980 rendant exécutoire à Monaco la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
- Ordonnance Souveraine n° 7.101 du 05 Mai 1981 concernant l'Aviation Civile, modifiée,
- Ordonnance Souveraine n° 11.147 du 05 Janvier 1994 instituant le Service de l'Aviation Civile, modifiée,
- Arrangement de travail entre l'EASA et le SAC de Monaco,
- Arrêté Ministériel n° 2009-413 du 7 août 2009 concernant les règlements techniques applicables aux aéronefs immatriculés à Monaco ou exploités par un opérateur monégasque,
- Arrêté Ministériel n° 2012-284 du 10 mai 2012 relatif à la mise en œuvre des Systèmes de Gestion de la Sécurité par les entreprises de transport aérien public et les organismes de maintenance des aéronefs

2.2 Rôle du SAC en matière de sécurité

2.2.1 Organisation du SAC

Le PSE est conçu d'une part pour ne pas obérer les rôles traditionnels de l'Etat-régulateur, et d'autre part pour améliorer son efficacité en matière de sécurité, il s'appuie donc sur l'organisation du SAC de Monaco en place dans le cadre de ses missions relatives à la sécurité.

Cette organisation s'appuie sur des organismes qui assistent le SAC de Monaco dans ses prérogatives d'Autorité de l'Aviation Civile. En effet, le SAC de Monaco a sous-traité certaines activités au Bureau Veritas, conclu des arrangements administratifs avec la DGAC française mais également conclu un arrangement de travail avec l'EASA.

Les accords qui lient le SAC de Monaco à ses organismes sont résumés dans le tableau ci-dessous :

Organismes	Accords	Domaines concernés
EASA	Arrangement de travail entre l'EASA et le SAC de Monaco	<ul style="list-style-type: none"> Règlementation
Gouvernement de la République Française	Convention relative à la circulation aérienne	<ul style="list-style-type: none"> Circulation Aérienne
DGAC Française	Arrangements administratifs (quatre arrangements ont été signés)	<ul style="list-style-type: none"> Organisation des opérations de recherche et de sauvetage en cas d'accident (SAR) Conditions de vol des aéronefs de la Circulation Aérienne (CA) générale à l'intérieur de la zone réglementée Monégasque Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) Modalités de publications des informations aéronautiques monégasques (SIA) Enquêtes sur les accidents et incidents des aéronefs civils survenus dans l'espace aérien ou sur le territoire de la principauté de Monaco
Bureau Veritas	Convention entre la Principauté de Monaco et Bureau Veritas	<ul style="list-style-type: none"> Navigabilité, maintenance, surveillance des capacités opérationnelles des aéronefs, Exploitation technique des aéronefs, Exploitation de l'héliport, Gestion des programmes de Sécurité, Soutien à l'administration.

La structure fonctionnelle du SAC qui découle de ces contrats de sous-traitance est la suivante :

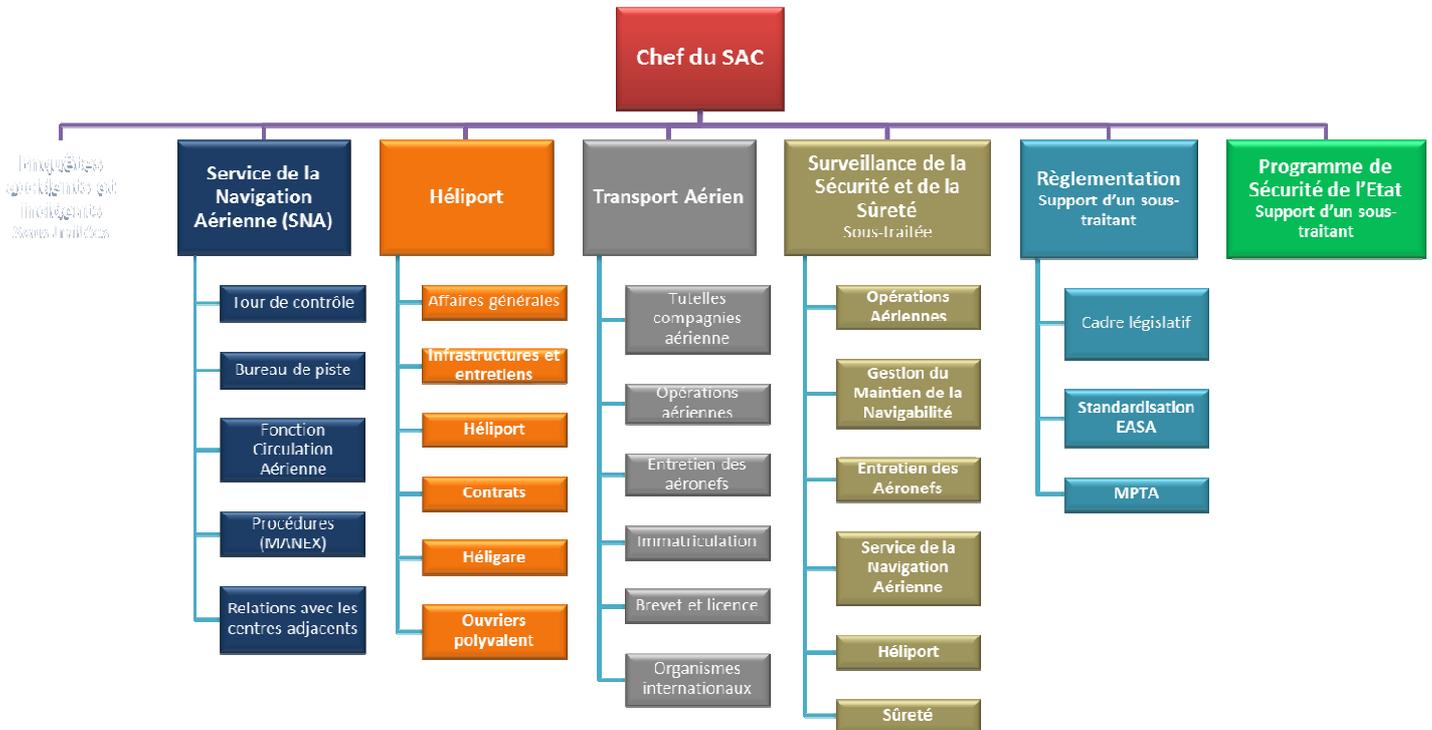


Figure 1 : Organigramme fonctionnel du SAC

Les paragraphes suivants décrivent les activités du SAC de Monaco et des organismes associés contribuant à l'amélioration de la sécurité en les regroupant en trois fonctions complémentaires, comme présenté dans l'EASP de l'EASA :

- Fonction règlementaire ;
- Fonction de surveillance ;
- Fonction d'assurance et de promotion de la sécurité.

2.2.2 Fonction réglementaire

2.2.2.1 Elaboration de la réglementation

En termes de réglementation, il faut distinguer trois niveaux :

Niveau International

La principauté de Monaco est membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale dont elle a ratifié la convention de Chicago. La convention de Chicago s'impose directement, y compris ses annexes définissant les normes techniques à respecter (Ordonnance Souveraine n°6770 du 4 Mars 1980 rendant exécutoire à Monaco la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944).

Le SAC est chargé des échanges avec l'OACI ou via le département des relations extérieures le cas échéant. Le SAC répond directement aux propositions d'amendements des annexes à la convention de Chicago et notifie les différences éventuelles entre ces annexes et la réglementation nationale, et entre les PANS et les pratiques nationales. Le SAC se charge de coordonner les experts envoyés dans les groupes de l'OACI.

Niveau Européen

La Principauté de Monaco a signé un arrangement de travail avec l'EASA, applicable depuis le 1^{er} juillet 2009, stipulant que la Principauté se conforme aux règlements européens, à leur dernier amendement en vigueur, en matière de sécurité aérienne. Comme stipulé dans le « Working Arrangement », l'EASA signalera au SAC de Monaco tout changement dans les règles applicables et aidera le SAC de Monaco à comprendre ses réglementes de façon à faciliter leur mise en œuvre.

Niveau National

Les règlements techniques applicables à Monaco, font l'objet d'arrêtés ministériel pris en application de la loi fondamentale qui régit l'aviation civile et les ordonnances souveraines qui en découlent.

L'Arrêté Ministériel n° 2009-413 du 7 août 2009 transpose en droit Monégasque les termes de l'arrangement de travail EASA concernant les règlements applicables.

2.2.2.2 Soutien à la mise en œuvre de la réglementation

Le Manuel des Procédures du Transport Aérien « MPTA » reprend les règlements applicables dans la Principauté de Monaco en matière de navigabilité, d'exploitation et de maintenance des aéronefs civils inscrits au registre des immatriculations de Monaco. Il décrit les diverses dispositions et modalités d'application de ces règlements.

Dans le cadre de la « Convention entre la Principauté de Monaco et Bureau Veritas », le Manuel des Procédures du Transport Aérien ainsi que tous les amendements apportés à ce document sont rédigés par le Bureau Veritas. Le MPTA et ses amendements sont approuvés par le Service de l'Aviation Civile de Monaco (SAC Monaco).

2.2.3 Supervision de la sécurité

Le Service de l'Aviation Civile de Monaco a confié les tâches de surveillance des organismes monégasques au Bureau Veritas.

Le Bureau Veritas est chargé de la surveillance dans les domaines suivants :

- Opérations aériennes ;
- Gestion du Maintien de la Navigabilité ;
- Entretien des aéronefs ;
- Exploitation de l'héliport ;
- Sûreté.

L'organisation de ce système de supervision de la sécurité est schématisé à la partie « 3.1 Organisation du SAC ».

Les prestations de surveillance des organismes monégasques réalisées pour le compte de l'Aviation Civile de Monaco par Bureau Veritas s'étendent sur une période de deux ans suivant un planning prédéfini, signé par le Directeur de l'Aviation Civile de Monaco et diffusé aux organismes concernés.

Pour réaliser cette surveillance, les inspecteurs doivent s'appuyer sur les procédures du MPTA Partie B. Les opérateurs ont à disposition le MPTA Partie A qui contient des guides, des procédures et des moyens acceptables de conformité.

Chaque année, les différents inspecteurs du Bureau Veritas, accompagnés du chef du Service de l'Aviation Civile, sont tenus d'animer une réunion avec chaque organisme pour effectuer un bilan des actions de surveillance.

Le système de supervision du SAC permet de répondre aux 8 éléments cruciaux prescrits dans le manuel de supervision de la sécurité de l'OACI (Doc n° 9734/AN359), comme présenté en annexe (voir 6.1).

2.3 Enquêtes accidents et incidents

L'Administration monégasque a conclu un accord (arrangement administratif) avec l'Administration française, le 24 janvier 1991, en vue de la délégation des enquêtes techniques sur les accidents et incidents impliquant tout aéronef immatriculé à Monaco ou tous ceux survenus sur le territoire ou dans l'espace aérien monégasques à l'autorité d'enquête française (BEA).

Un rapport est rédigé par le BEA et publié suite à chaque enquête.

2.4 Politique de Sécurité de l'Etat

Les normes et pratiques recommandées de l'OACI font obligation aux Etats d'établir un Programme de Sécurité afin d'atteindre un niveau de sécurité acceptable de l'ensemble des organismes de l'aviation civile. Au travers du Programme de Sécurité Etat (PSE), ces mêmes normes recommandent que les Etats, imposent aux acteurs du transport aérien la mise en œuvre d'un Système de Gestion de la Sécurité (SGS).

Au niveau Européen, du fait du partage des tâches entre l'EASA et ses états membres, un « European Aviation Safety Plan (EASP) » a été publié par l'EASA, qui sera complété par les PSE de chaque état membres pour respecter les recommandations de l'OACI.

La principauté de Monaco contribue, au même titre que les autres Etats, à l'adoption par l'OACI de cette exigence nouvelle en matière de gestion de la sécurité, par la mise en œuvre de Systèmes de Gestion de la Sécurité au niveau des opérateurs et de Programme de Sécurité de l'Etat au niveau du régulateur.

La politique de sécurité de l'Etat, relative à l'engagement du SAC de Monaco à définir et mettre en œuvre un Programme de Sécurité de l'Etat, est présentée en Annexe 1.

2.5 Plan d'action stratégique

Au travers de sa Politique de Sécurité de l'Etat, le SAC de Monaco a défini des orientations stratégiques qu'il s'engage à respecter. Afin de respecter ces orientations stratégiques et d'atteindre le niveau de sécurité recherché, il est nécessaire de fixer des objectifs de sécurité en termes de réduction des risques. Ensuite, il faut définir des plans d'actions afin d'atteindre ces objectifs et construire des indicateurs permettant de vérifier leur efficacité. L'élaboration du plan d'action stratégique, et de la cartographie des risques associée, permet de retranscrire cette logique et de présenter les objectifs, les actions associées et les indicateurs du PSE. Il doit permettre de mieux prioriser et planifier les actions de l'Etat, pour une amélioration continue et effective du niveau de sécurité de l'aviation civile.

Le plan d'action stratégique constitue la feuille de route pour le développement de la sécurité et résulte de toutes les analyses de sécurité réalisées.

Le plan d'action stratégique couvre une période de 4 ans, et fait l'objet d'une version remise à jour chaque année calendaire. Il retranscrit :

- les orientations stratégiques (OS) du PSE qui ont été définies dans la Politique de Sécurité de l'Etat établie par le Chef du SAC ;
- les objectifs transverses (dénommé OT), relatifs à la réduction d'un ensemble de risques ;
- Les objectifs ciblés (dénommé OC), qui visent chacun à réduire la fréquence ou le caractère critique d'un risque précis.

Il reprend les éléments de l'European Aviation Safety Plan (EASp) développé par l'EASA qui sont applicables à l'Aviation Civile de Monaco. De plus, il a été choisis d'utiliser la même terminologie que celle utilisé dans le plan d'action stratégique de la DGAC française afin d'assurer une harmonisation de la gestion de la sécurité et de faciliter la coopération entre ces deux états.

2.6 Structure de pilotage du PSE

2.6.1 Responsable PSE

Le responsable PSE est en charge des activités liées à la mise en œuvre, au maintien et à l'amélioration du PSE.

Les tâches du responsable PSE comprennent :

- la gestion et la mise à disposition des documents de référence du PSE (en particulier Manuel PSE et Plan d'Action Stratégique) ;
- la planification et la préparation du comité de pilotage PSE ;
- la préparation des réunions « bilan de sécurité » tenus avec chaque opérateurs ;
- l'élaboration des outils nécessaires à la mise en œuvre du PSE (ex : check list audit SGS, tableau de suivi des indicateurs, etc.) et des méthodes associées ;
- La formation PSE du personnel de l'Aviation Civile;
- la coordination et la coopération avec l'EASA dans le cadre de l'EASP ainsi qu'avec les autres autorités nationales de l'aviation civile.

2.6.2 Coordinateur PSE

Le coordinateur PSE est chargé de coordonner au quotidien la mise en œuvre du PSE, en particulier en ce qui concerne les activités liés à l'assurance de la sécurité par l'état.

Les tâches du coordinateur PSE comprennent notamment :

- La gestion du système de recueil et d'analyse des données de sécurité ;
- L'exploitation des comptes rendus d'évènements, la coordination des analyses de sécurité, le suivi des actions correctives associées ;
- La mise à jour et le suivi des indicateurs ;
- La préparation des comités de sécurité tenus avec les opérateurs ;
- La participation à la préparation et à l'animation du Comité de pilotage PSE et de la réunion de coordination avec les opérateurs.

2.6.3 Inspecteurs du SAC

Le rôle des inspecteurs dans la gestion de la sécurité est primordial car ils sont en contact direct avec les opérateurs. Leur contribution au PSE est multiple :

- Les rapports d'audits sont une importante source d'information dans le cadre du PSE ;
- L'expertise des inspecteurs peut être mobilisé notamment pour la réalisation d'analyse de sécurité, la définition d'action correctives ou encore la mise à jour du Plan d'Action Stratégique ;
- Ils participent par leur action à la promotion de la sécurité auprès des opérateurs.

En outre, les inspecteurs sont chargés de la surveillance des SGS des opérateurs afin de s'assurer du respect des exigences SGS ainsi que des objectifs fixés par le PSE.

2.6.4 Comité de pilotage du PSE

La réunion du comité de pilotage du PSE se tient au moins une fois par an. Pour des raisons pratiques, cette réunion est généralement couplée au bilan annuel du système de supervision de la sécurité, ce qui permet d'établir un bilan global de la sécurité aérienne.

Il est composé :

- Du chef du Service de l'Aviation Civile de Monaco, qui préside ce comité ;
- Du responsable PSE ;
- Du coordinateur PSE ;
- Du chef de projet Bureau Veritas (représentant notamment le système de supervision de la sécurité).

Il examine et statue sur:

- Le bilan des événements via les comptes rendus d'évènement (en particulier bilan des accidents et incidents graves) ;
- le bilan des actions correctives et des indicateurs;
- l'analyse de l'efficacité des actions du SAC dans le cadre du PSE;
- le bilan des actions de communication et d'information ;
- les éventuelles évolutions des exigences OACI et EASA relatives à la gestion de la sécurité ;
- les éventuelles suggestions des opérateurs en matière de sécurité ;
- l'évolution des objectifs du PSE tels que définis dans le Plan d'Action Stratégique ;
- les propositions d'évolution du plan d'action stratégique et du manuel PSE.

Suite aux décisions prises durant la réunion du comité de pilotage PSE sont mis à jour le manuel PSE et le Plan d'Action Stratégique.

Un compte rendu du comité de pilotage est communiqué aux participants.

2.6.5 Revue de sécurité PSE

La mission de la revue de sécurité PSE est d'assurer le suivi de la mise en œuvre du PSE, en suivant les orientations prises par le comité de pilotage PSE, et donc d'assurer l'amélioration continue de la sécurité tel que cela est schématisé en annexe.

De façon plus détaillée, la revue de sécurité PSE s'assure du bon fonctionnement des procédures du PSE, suit les risques ciblés via le PSE, examine des événements de sécurité significatifs ou des thématiques de sécurité, statue sur les actions concrètes à mettre en œuvre dans le cadre du PSE pour prévenir les événements ou types d'événements signalés, en assure le suivi et propose les évolutions jugées souhaitables. L

La revue de sécurité PSE est composée du Chef du SAC, du responsable PSE et du coordinateur PSE et se réunit au moins trois fois par an, avant les comités de sécurité prévus avec les opérateurs. L'ordre du jour de la réunion est établi par le responsable PSE.

Y sont notamment examinés :

- les événements et données de sécurité remontés par le système de recueil et d'analyse des données de sécurité ;
- les éventuelles analyses de sécurité associée ;

- l'évaluation du niveau de sécurité et des indicateurs de performance sécurité ;
- le suivi des actions correctives ;
- l'analyse de l'efficacité des actions réalisées, y compris celle mise en œuvre en direction des prestataires de services ;
- le bilan des actions de communication et d'information ;
- la préparation du comité de sécurité à venir.

A l'issue de chaque revue de sécurité PSE :

- un compte rendu est rédigé par le responsable PSE ;
- les documents liés au suivi des événements, des indicateurs et des actions correctives sont mis à jours ;
- des actions correctives en matière de réglementation, de surveillance ou de promotion de la sécurité peuvent être proposées au Chef du SAC pour validation ;
- les documents nécessaires à l'animation des comités de sécurité sont établis.

3 GESTION DES RISQUES DE SECURITE

3.1 Généralités

L'efficacité de la gestion de la sécurité de l'aviation civile est avant tout liée à l'efficacité des SGS des opérateurs. Une gestion systématique, proactive et explicite de la sécurité, au même titre que les aspects financiers, opérationnels ou commerciaux permettra à ces opérateurs de prendre les meilleures décisions de gestion de l'entreprise à moyen et long terme.

Le SAC s'assure de la façon dont les opérateurs déterminent les dangers opérationnels et gèrent les risques de sécurité. Ces nouvelles exigences s'inscrivent dans les règlements d'exploitation spécifiques et politiques de mise en œuvre concernant les SGS des opérateurs. Les exigences et les règlements d'exploitation spécifiques sont examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence aux opérateurs.

3.2 Rappel des exigences OACI

L'OACI demande que les Etats établissent un programme de sécurité en vue de réaliser un niveau de sécurité acceptable pour les activités mentionnées ci-dessous :

- la fourniture des services de gestion du trafic aérien ;
- la fourniture des services par les exploitants d'aérodromes certifiés ;
- le transport commercial international avion (à compter du 1er janvier 2009) ;
- le transport commercial international hélicoptère (à compter du 1er janvier 2009) ;
- les organismes de maintenance agissant pour le transport public (à compter du 1er janvier 2009) ;

L'OACI demande que les entités exerçant ces activités mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) qui, au minimum :

- identifie les risques en matière de sécurité ;
- assure la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité acceptable ;
- assure la surveillance continue et l'évaluation régulière du niveau de sécurité existant ;
- vise à l'amélioration continue du niveau d'ensemble de la sécurité ;
- définit clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation de l'exploitant, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.

Le niveau de sécurité acceptable à réaliser sera déterminé par l'Etat intéressé.

3.3 Exigences nationales

L'Arrêté Ministériel n° 2012-284 du 10 mai 2012 relatif à la mise en œuvre des Systèmes de Gestion de la Sécurité par les entreprises de transport aérien public et les organismes de maintenance des aéronefs est présenté en annexe 2.

3.4 Niveau de performance de la sécurité des opérateurs

Au niveau national, les objectifs fixés dans le Plan d'Action Stratégiques et le suivi des indicateurs associés traduisent un niveau de performance de la sécurité. Le niveau de performance de sécurité des prestataires de services s'exprimera de même par la définition d'objectifs et d'indicateurs propre à chaque opérateur.

La mise en place du PSE étant une démarche progressive, la démarche d'entente sur la performance de sécurité des prestataires de services commencera lorsque suffisamment de données de sécurité seront disponibles pour le faire (cela demande notamment un certain recul sur l'évolution des indicateurs).

Ces objectifs et indicateurs seront définis en coopération avec les prestataires de services et seront déclinés des objectifs transverses et ciblés mentionnés dans le plan d'action stratégique, afin d'atteindre un niveau acceptable de sécurité au niveau nationale.

Les objectifs définis doivent permettre à chaque opérateur d'atteindre un niveau de sécurité acceptable qui correspond à la complexité de son activité et aux ressources dont il dispose pour s'occuper des risques de sécurité.

Chaque opérateur devra démontrer, notamment par l'analyse de ses incidents, qu'il estime atteindre l'objectif fixé pour son domaine d'activité.

3.5 Processus de gestion des risques

Afin d'assurer une compréhension commune, au niveau national mais également Européen dans le cadre de l'EASP, l'objectif est d'utiliser des méthodes d'identification des dangers et d'évaluation des risques unique et commune. Ces méthodes permettraient d'identifier les dangers et d'évaluer les risques dans l'ensemble des domaines de l'Aviation Civile. Le SAC de Monaco ainsi que les opérateurs utiliseront ces méthodes une fois qu'elles auront été désignées par l'EASA.

Dans l'attente, et dans une volonté d'harmonisation avec les méthodes de la DGAC française, le processus de gestion du risque utilisé par le SAC et proposé aux opérateurs est celui de la DGAC française. Cette harmonisation permettra aux opérateurs monégasques de bénéficier des guides pratiques de mise en œuvre des SGS publié par la DGAC française et disponible sur son site internet (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Guides-des-systemes-de-gestion-de.html>):

- Guide pratique de mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité par les entreprises de transport aérien public et les organismes de maintenance - Révision 1 du 28 mars 2011 ;
- Guide relatif à la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome.

Ce processus de gestion du risque est schématisé en annexe.

4 ASSURANCE DE LA SECURITE

4.1 Surveillance des SGS des opérateurs

Le SAC a mis en place des inspections et des audits pour veiller à ce que les SGS des opérateurs soient mis en œuvre et maintenus en conformité avec la réglementation. Les audits SGS sont planifiés dans le calendrier de surveillance autorité, approuvé par le Chef du SAC tous les deux ans.

Ces audits comprennent la revue de l'ensemble des documents réalisés par les opérateurs dans le cadre de leur SGS, qui doit pouvoir être présenté au SAC.

Les manuels SGS des opérateurs doivent être transmis au SAC pour approbation initiale et revue en cas de changement majeur.

Chaque audit SGS donne lieu à un rapport d'audit, transmis à l'opérateur concerné.

Nota :

Le service en charge de la surveillance d'une entité s'assure que les procédures en place pour la transmission des incidents et leur intégration dans une base de donnée sont efficaces, et le cas échéant peut proposer des solutions alternatives (passerelle, saisie directe par l'opérateur).

Dans le domaine de la surveillance des opérateurs, la vérification de la bonne organisation de la gestion des incidents par ces opérateurs est un point clé : en effet, elle est le témoin d'une culture sécurité au sein de l'entreprise, culture dont l'impact fort sur la sécurité est largement reconnu. La transmission effective des informations de sécurité aux autres entités directement concernées (parmi les compagnies aériennes, les constructeurs, les ateliers d'entretien, les prestataires navigation aérienne, exploitants d'aéroports, l'autorité), conformément aux différents textes en vigueur est à vérifier.

4.2 Système de recueil et d'analyse des données de sécurité

4.2.1 Gestion des événements par les prestataires de services

La gestion des événements constitue un élément central des systèmes de gestion de la sécurité (SGS), désormais requis pour l'ensemble des prestataires de services d'aviation civile.

Chaque opérateur concerné est chargé de mettre en place un système interne de gestion des événements. Un tel système s'appuie sur la collecte des événements de sécurité rapportés par les agents de première ligne de chaque opérateur, leur évaluation et, en cas de besoin, la mise en œuvre de mesures destinées à supprimer ou réduire leur survenue. Pour les événements les plus significatifs, une analyse peut être nécessaire.

Chaque opérateur doit également notifier au SAC de Monaco les événements dont il a connaissance ainsi que les éléments pertinents des analyses qu'il a réalisées.

Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à la personne qui a rendu compte d'un événement, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet événement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

D'autre part, les comptes rendu d'événements et les documents s'y rapportant ainsi que les rapports contenant les informations de sécurité portant sur les aéronefs de pays tiers, les rapports d'inspections effectuées sur ces mêmes aéronefs et tous documents s'y rapportant, ne sont pas communicables. Leur diffusion et leur utilisation sont limitées à ce qui est nécessaire à l'amélioration de la sécurité.

4.2.2 Analyse des comptes rendus d'évènements par l'Etat

Le SAC, destinataire des comptes rendus d'évènements qui lui sont transmis par les prestataires de services, doit faire en sorte que les informations dont il dispose ainsi sont employées au mieux pour améliorer la sécurité de l'aviation civile.

En effet, l'unique objectif de ce système de comptes rendus d'évènements est de contribuer à l'amélioration de la sécurité des vols en veillant à ce que les informations pertinentes sur la sécurité soient communiquées, collectées, stockées, protégées et diffusées.

Le seul objectif de comptes rendus d'évènements est la prévention des accidents et incidents et non la détermination de fautes ou des responsabilités.

Les comptes rendus d'évènements sont stockés dans une base de données et constitue une des principales sources de sécurité permettant, au niveau national :

- l'identification des dangers et risques au niveau national ;
- la mise à jour et la définition d'indicateurs ;
- la recherche de mesures correctives ou proactives,
- le partage de l'information et de diffusion du retour d'expérience associé (Rapport de Sécurité annuel, bulletins de sécurité, etc.);
- la mesure de la performance de sécurité.

Les comptes rendus d'évènements font l'objet d'une analyse par le SAC, sous la coordination du coordinateur PSE (qui implique si besoin des experts des domaines techniques concernés).

Cette analyse a pour objet de lancer, pour les évènements qui le nécessite, les actions appropriées, qui peuvent consister notamment à :

- demander un complément d'information à l'opérateur et/ou une analyse de sécurité de l'évènement ;
- vérifier que l'opérateur a mis en place les actions correctives/préventives nécessaires en ce qui concerne l'évènement signalé ;
- sélectionner l'incident pour être présenté en revue de sécurité PSE en tant qu'évènement isolé ou en tant que thème relatif à un danger à surveiller ;
- sélectionner l'incident afin de partager les recommandations de sécurité associées dans le cadre d'un Bulletin Sécurité à paraître ;
- Réaliser ou faire réaliser des études ciblées sur le thème de sécurité soulevé par l'évènement ;
- Cibler les audits et inspections en fonction des préoccupations soulevées par l'évènement ;
- Mettre en place ou amender une exigence réglementaire ;
- Suggérer des évolutions règlementaires auprès de l'EASA et/ou de l'OACI.
- Classer simplement l'évènement si aucune autre action pertinente n'est envisagée.

Le SAC de Monaco peut également prendre les sanctions qui s'imposent à l'égard des opérateurs en retirant, suspendant, limitant la période de validité des certificats ou autres autorisations. Ces sanctions sont appliquées conformément aux principes de la culture juste, des sanctions adaptées étant notamment nécessaire en cas de volitions délibérées ou répétées des règles.

Nota : Les incidents qu'il est utile de signaler dans le cadre de la revue de sécurité PSE sont notamment ceux qui concernent des défaillances dans les interfaces entre prestataires de services, des évènements reportés comme récurrents, des évènements « originaux » pour lesquels il est estimé qu'ils pourraient raisonnablement se reproduire et pour lesquels des actions concrètes peuvent être envisagées, des évènements signalés significatifs par les prestataires de services eux-mêmes.

4.2.3 Autres sources d'informations

D'autres sources d'informations sont également prises en compte afin d'assurer l'amélioration continue de la sécurité, notamment dans le cadre des revues de sécurité, parmi lesquelles :

- Les rapports de surveillance des opérateurs,
- Les rapports d'incidents et d'accidents fournis par le BEA,
- Les systèmes d'échanges de données de sécurité (ECCAIRS),
- Les rapports d'audit SAFA,
- Echanges avec d'autres Autorités de l'Aviation Civile (séminaires, conférences, workshops, etc.).

4.3 Ciblage de la supervision des besoins majeurs, sur la base des données de sécurité

La sécurité aérienne étant l'objectif principal du SAC, ses actions visent naturellement à adresser les domaines de préoccupations ou de besoins majeurs.

La mesure de la performance de la sécurité réalisée dans le cadre du PSE permettra au SAC d'affiner l'orientation et la priorisation de ces actions en matière de sécurité aérienne, notamment vers les risques identifiés dans la cartographie nationale des risques.

La mise en œuvre du PSE et des SGS étant progressive, un certain recul est nécessaire pour obtenir les données de sécurité permettant un ciblage plus spécifique de la supervision.

5 PROMOTION DE LA SECURITE

5.1 Généralités

Le SAC mène des activités de promotion de la sécurité et entretient une communication bilatérale de renseignements pertinents sur la sécurité pour favoriser le développement d'une culture positive au sein de son organisation ainsi que chez les opérateurs. Cette culture positive de la sécurité facilite la réalisation d'un programme de sécurité nationale efficace et efficient.

Cette promotion de la sécurité a été traditionnellement orientée vers le conseil dans la mise en œuvre des règlements, notamment par des contacts directs avec les opérateurs.

Les aspects liés au retour d'expérience sont fortement intégrés dans les activités de promotions de la sécurité, notamment via les comités de sécurité trimestriels réunissant l'ensemble des opérateurs.

5.2 Formation, communication et diffusion en interne des renseignements sur la sécurité

5.2.1 Formation du personnel

Tout le personnel du SAC impliqué dans la mise en œuvre du PSE, décrit dans la partie « 2.6 Structure de pilotage du PSE » a suivi une formation initiale au PSE.

Le syllabus de cette formation est présenté en annexe.

5.2.2 Communication interne

Les liens de communication interne associés PSE sont décrits dans la partie 2.6 du présent manuel.

5.3 Formation, communication et diffusion à l'extérieur des renseignements sur la sécurité

5.3.1 Comité de sécurité avec les opérateurs

Un comité de sécurité, présidé par le Chef du SAC, réunit de manière trimestrielle l'ensemble des opérateurs de l'Aviation Civile.

Le comité de sécurité a pour objectifs:

- de présenter les actions réalisées dans le cadre du PSE et les résultats en termes de performance de la sécurité (notamment via les indicateurs) ;
- d'échanger sur la pertinence des actions du PSE, et notamment de ses interfaces avec les systèmes de gestion de la sécurité des opérateurs ;
- de faire un point sur les non-conformités relevés lors des audits ;
- de faire un point sur les actions correctives mise en œuvre dans le cadre des SGS des opérateurs ;
- de présenter les éventuelles évolutions réglementaire relatives au SGS ainsi que les évolutions du PSE ;
- d'échanger sur les événements récents ;
- d'échanger sur les problèmes de sécurité des opérateurs ;
- d'échanger sur les propositions d'évolutions stratégiques du PSE et de son Plan d'Action Stratégique.

Suite au comité de sécurité, un compte rendu est communiqué aux participants.

Les remarques et suggestions des opérateurs sont prises en compte et peuvent conduire à des évolutions de la documentation liée au PSE.

5.3.2 Bilan annuel de sécurité

Un bilan annuel de sécurité est réalisé avec chaque opérateur de l'Aviation Civile, la réunion étant présidé par le Chef du SAC.

L'objectif du bilan annuel de sécurité est de faire le point sur le niveau de sécurité de l'opérateur en question et d'examiner notamment:

- Le bilan des audits, des non-conformités relevées et des actions correctives associées ;
- Le bilan des évènements rencontrés ;
- Le bilan des actions correctives menés et en cours dans le cadre du SGS ;
- L'évolution des indicateurs du SGS ;

Suite au bilan annuel de sécurité, un compte rendu est communiqué aux participants.

Les remarques et suggestions des opérateurs sont prises en compte et peuvent conduire à des évolutions de la documentation liée au PSE.

6 ANNEXES

6.1 Les 8 éléments critiques du système de supervision de la sécurité

EC-1. Législation aéronautique de base.

La loi n° 622 du 5 novembre 1956 relative à l'aviation civile constitue la législation aéronautique de base. La législation aéronautique de base est bien en adéquation avec la complexité et les spécificités environnementales des activités aéronautiques du territoire de la Principauté de Monaco.

EC-2. Règlements d'exploitation spécifiques.

Les règlements cités dans la partie « 3.1 Elaboration de la réglementation » fournissent les procédures opérationnelles à respecter ainsi que les standards à respecter concernant les équipements et infrastructures, afin d'assurer la conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARPs) figurant dans les annexes OACI.

EC-3. Système d'aviation civile et fonctions de supervision de la sécurité de l'État.

L'Ordonnance n. 11.147 du 05/01/1994 institue le Service de l'Aviation Civile.

Le Chef du Service de l'Aviation Civile de La Principauté de Monaco dispose du personnel technique et non technique approprié et suffisant ainsi que des ressources financières adéquates pour assurer les objectifs et politiques de sécurité déclarés.

EC-4. Qualification et formation du personnel technique

Comme détaillé dans la partie B du MPTA à travers la procédure « ORG B-2 Qualification du personnel », les personnels techniques assurant des fonctions de supervision de la sécurité bénéficient de conditions de formation initiale et périodique nécessaires à l'acquisition et au maintien des compétences au niveau souhaité.

EC-5. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité.

Les indications techniques appropriées (processus et procédures), les outillages (moyens et équipements ainsi que les systèmes de renseignements critiques sur la sécurité) sont fournis selon les besoins aux personnels techniques pour leur permettre de s'acquitter de ses fonctions de supervision de la sécurité conformément aux exigences établies et d'une manière normalisée.

EC-6. Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation.

A travers le MPTA ainsi que les textes réglementaires, les processus et procédures sont mises en place de telle sorte que les organismes et les personnels assurant une activité aéronautique remplissent les conditions établies avant d'exercer les privilèges d'un certificat, d'un agrément, d'une licence.

EC-7 Obligations de surveillance.

Des inspections et audits s'assurent que des processus sont en place dans les organismes fournisseurs de services contrôlant l'état de validité des licences, des certificats et agréments délivrés et que les titulaires remplissent en permanence les conditions établies et exécutent leur fonction au niveau de compétence requis par l'autorité de surveillance du SAC de la Principauté de Monaco.

La réalisation des obligations de surveillance est décrite ci-dessus en partie « 3.3.1 Système de supervision de la sécurité ».

EC-8. Résolution des problèmes de sécurité.

Les procédures qui visent à remédier aux carences constatées inhérentes au système ou détectées par les organismes appropriés, sont effectives dès que ces carences ont des incidences sur la sécurité de l'aviation et se traduisent par des recommandations et de mesures d'application immédiate au besoin.

La résolution des problèmes de sécurité est réalisée à travers les processus ACS, voir partie « 6.3 Amélioration Continue de la Sécurité (ACS) »

6.1.1 Assurance et promotion de la sécurité

Le SAC de Monaco pilote le système de recueil des événements de sécurité, et le suivi du niveau général de sécurité. Elle assure la diffusion des données pertinentes aux parties intéressées, y compris à l'EASA et aux autres Etats. Le Système de recueil et d'analyse des données de sécurité est décrit en section 4.2.

Les activités de promotion de la sécurité du SAC de Monaco ont été traditionnellement orientées vers la communication dans le domaine de la mise en œuvre des textes réglementaires, soit par l'intermédiaire du MPTA dont la rédaction est déléguée au Bureau Veritas, soit par des contacts directs avec les opérateurs.

Depuis la mise en place du PSE, les aspects liés au retour d'expérience ont été intégrés de façon plus directe dans ces activités de promotion de la sécurité. Cela permet notamment de publier un rapport annuel sur la sécurité aérienne.

6.2 Politique sécurité de l'Etat

Décision relative à l'engagement de la Principauté de Monaco à établir et mettre en œuvre un programme de sécurité de l'Etat-régulateur

Le Service de l'Aviation Civile, afin de respecter les recommandations faites par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), s'est engagé dans une démarche de mise en place d'un Programme de Sécurité de l'Etat dans le domaine de l'Aviation Civile (PSE). Compte tenu de l'arrangement de travail signé avec l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (E.A.S.A.), ce document tiendra également compte du Programme de Sécurité Européen (E.A.S.P.).

La gestion de la sécurité de l'Aviation Civile fait en effet partie des priorités de la Principauté de Monaco. Je m'engage donc à faire développer, mettre en œuvre et continuellement améliorer par le Service de l'Aviation Civile, les stratégies et processus permettant d'atteindre le plus haut niveau de sécurité possible dans l'Aviation Civile.

Pour ce faire, je m'engage à ce que le Service de l'Aviation Civile :

- mette en œuvre un Programme de Sécurité de l'Etat, répondant aux exigences internationales (OACI et EASA);
- établisse un plan d'action stratégique, soumis à révisions périodiques et présentant les objectifs fixés dans le cadre de ce PSE;
- dégage les ressources humaines, matérielles et financières nécessaires à la mise en œuvre du PSE ;
- s'assure que le personnel est formé en adéquation avec ses responsabilités;
- formalise les structures de pilotage du programme, l'identification et la mesure des risques et des dangers, la mise en œuvre des mesures correctives ou proactives, le suivi de leur mise en œuvre;
- surveille la bonne mise en œuvre des Systèmes de Gestion de la Sécurité au sein des opérateurs;
- interagisse efficacement avec les opérateurs pour la résolution des problèmes de sécurité;
- soutienne la gestion de la sécurité au sein de la Principauté à travers un système de recueil de données et de communication efficace;
- garantisse une politique de culture « juste » permettant le report d'évènement dans un environnement non-punitif ;

- promeuve la culture de sécurité qui découle du PSE ;
- établit et mesure la performance de la sécurité de l'Etat par rapport aux objectifs définis dans le plan d'actions stratégiques.

Cette politique de sécurité sera distribuée à l'ensemble du personnel impliqué dans la gestion de la sécurité de l'Aviation Civile. Elle doit être comprise et mise en œuvre par ce même personnel qui sera instruit et sensibilisé en conséquence.

Fait à Monaco, le 5 juin 2012

Le Ministre d'Etat,




Michel Roger

6.3 Arrêté SGS

Arrêté Ministériel n° 2012-284 du 10 mai 2012 relatif à la mise en œuvre des Systèmes de Gestion de la Sécurité par les entreprises de transport aérien public et les organismes de maintenance des aéronefs

Nous, Ministre d'Etat de la Principauté,

Vu la loi n° 622 du 5 novembre 1956 relative à l'Aviation Civile ;

Vu l'ordonnance souveraine n° 6.770 du 4 mars 1980 rendant exécutoire à Monaco la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Vu l'ordonnance souveraine n° 7.101 du 5 mai 1981 concernant l'Aviation Civile, modifiée ;

Vu l'ordonnance souveraine n° 11.147 du 5 janvier 1994 instituant le Service de l'Aviation Civile, modifiée ;

Vu l'arrêté ministériel n° 2009-413 du 7 août 2009 concernant les règlements techniques applicables aux aéronefs immatriculés à Monaco ou exploités par un opérateur monégasque ;

Vu la délibération du Conseil de Gouvernement en date du 26 avril 2012 ;

Arrêtons :

Article Premier.

Aux fins du présent arrêté, on appelle :

1) «Système de Gestion de la Sécurité (SGS)» : une approche structurée de gestion de la sécurité, qui englobe les structures, les responsabilités, les politiques et les procédures organisationnelles nécessaires en vue d'améliorer la sécurité.

Dans le cadre du SGS, on appelle :

2) «Sécurité» : situation dans laquelle les risques de lésions corporelles ou de dommages matériels sont limités à un niveau acceptable et maintenus à ce niveau ou à un niveau inférieur par un processus continu d'identification des dangers et de gestion des risques.

3) «Danger» : toute condition, événement ou circonstance susceptible de provoquer un accident.

4) «Risque» : mesure de la combinaison de deux facteurs :

- la probabilité totale ou la fréquence d'apparition constatée d'une incidence néfaste induite par un danger et
- la gravité de cette incidence.

5) «Probabilité» : dénombrement des occurrences par rapport à une population.

6) «Gravité» : caractérisation des impacts sur la sécurité.

7) «Gestion des risques» : la gestion des risques consiste à identifier, analyser les risques puis à les éliminer ou les atténuer jusqu'à un niveau acceptable ou tolérable.

8) «Dirigeant responsable» : la personne à l'échelon le plus élevé de l'organisation dont elle relève ou personne nommée, acceptable par l'autorité, et ayant l'autorité pour s'assurer que toutes les opérations et les activités peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'autorité.

Art. 2.

Le présent arrêté est applicable :

- 1) aux entreprises de transport aérien public détentrices d'un Certificat de Transporteur Aérien (CTA) délivré conformément à la réglementation en vigueur,
- 2) aux organismes de maintenance des aéronefs agréés conformément à la réglementation en vigueur,
ci-après nommés « organismes ».

Art. 3.

L'organisme met en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) acceptable par le chef du Service de l'Aviation Civile, au regard des dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, pour assurer la sécurité de ses activités.

Le SGS et sa mise en œuvre par l'organisme fait l'objet de vérifications par le Service de l'Aviation civile lors de la surveillance que celui-ci exerce dans le cadre des agréments visés à l'article 2.

Art. 4.

a) Au minimum pour mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité, l'organisme :

- 1) définit une politique et des objectifs en matière de gestion de la sécurité ;
- 2) assure la gestion du risque, notamment en identifiant les dangers, en évaluant et minimisant les risques associés par la mise en œuvre d'actions appropriées ;
- 3) s'assure du maintien de la sécurité, notamment par le suivi et l'évaluation régulière de ses performances en matière de sécurité, des changements pouvant les affecter, dans un souci d'amélioration continue ;
- 4) assure la promotion de la sécurité, notamment en définissant des méthodes et en encourageant des pratiques visant à éveiller et maintenir la conscience du risque du personnel impliqué.

b) Le SGS intègre les programmes ou systèmes déjà requis dans les règlements applicables à l'organisme et relatifs à la collecte et à l'analyse d'informations de sécurité.

c) Les organismes titulaires d'un CTA et d'un «agrément Part 145» mettent en œuvre un SGS unique.

Art. 5.

Les responsabilités en matière de gestion de la sécurité au sein de l'organisme sont clairement définies. En particulier, l'organisme s'assure que :

- 1) Une personne acceptable par le chef du Service de l'Aviation Civile, au regard des dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, a été nommée pour gérer le SGS. Cette personne rend compte directement au dirigeant responsable et a la responsabilité de s'assurer que les tâches et fonctions décrites à l'article 4 sont correctement réalisées ;
- 2) Le dirigeant responsable a la responsabilité finale de toutes les questions relatives à la sécurité.

Art. 6.

Le SGS est documenté de façon appropriée, notamment par la publication d'un manuel du système de gestion de la sécurité. L'organisme élabore notamment pour son personnel un système de communication des informations relatives à la sécurité.

L'organisme dépose son manuel SGS auprès du Service de l'Aviation Civile.

Art. 7.

L'entrée en vigueur des dispositions du chiffre 1 du paragraphe a) de l'article 4 et de l'article 5 est fixée au 1er octobre 2012.

L'entrée en vigueur des autres dispositions du présent arrêté est fixée au 1^{er} mai 2013.

Art. 8.

Le Conseiller de Gouvernement pour l'Équipement, l'Environnement et l'Urbanisme est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Monaco, en l'Hôtel du Gouvernement, le dix mai deux mille douze.

Le Ministre d'Etat,

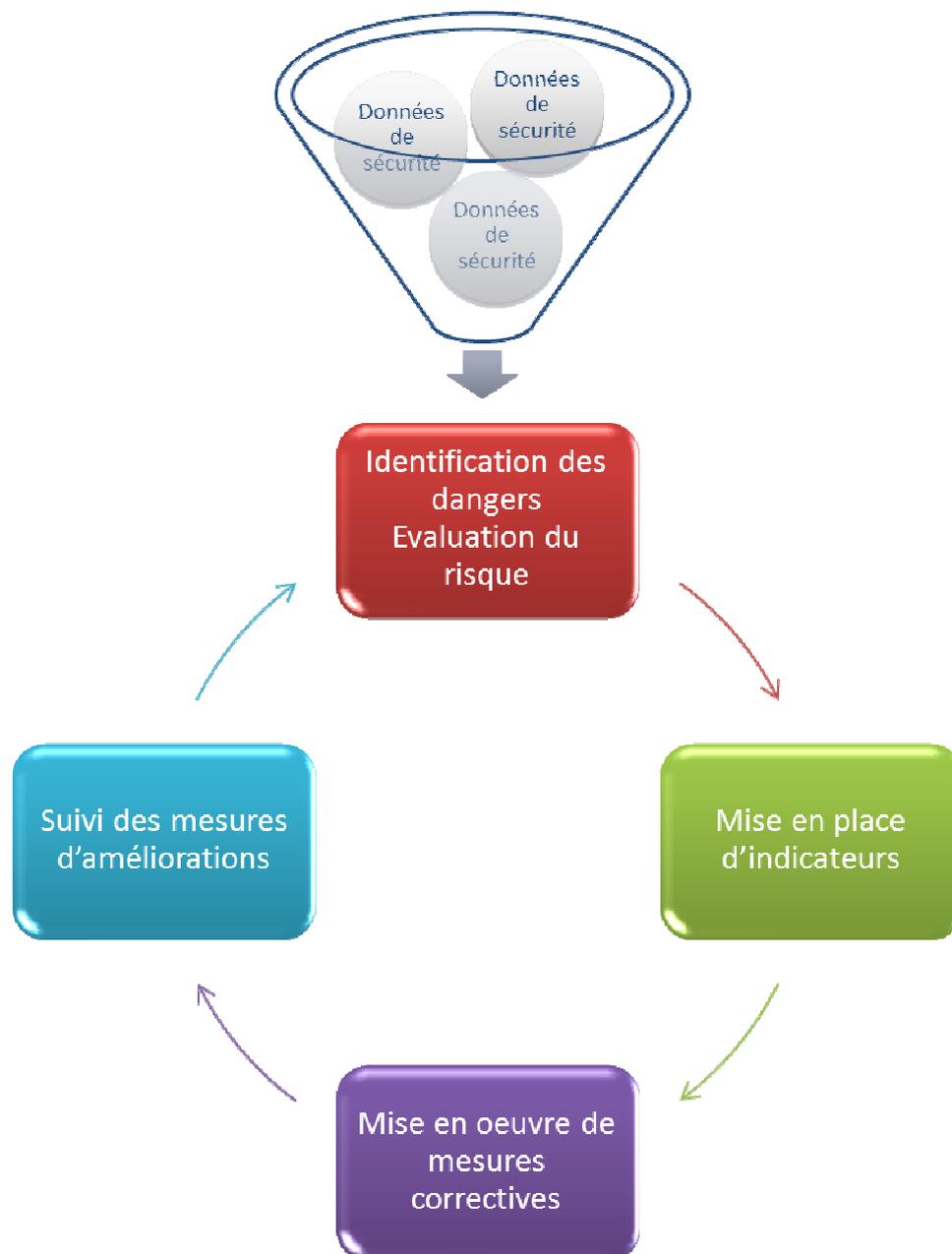
M. Roger.

6.4 Processus d'amélioration continue de la sécurité

L'activité relative à ce processus comprend :

- l'identification des dangers et l'évaluation des risques,
- la définition d'indicateurs permettant de mesurer l'évolution de la sécurité,
- la recherche de mesures correctives ou proactives,
- le suivi de leur mise en œuvre et de leur efficacité;

Un processus d'amélioration continue de la sécurité peut être schématisé de la manière suivante :

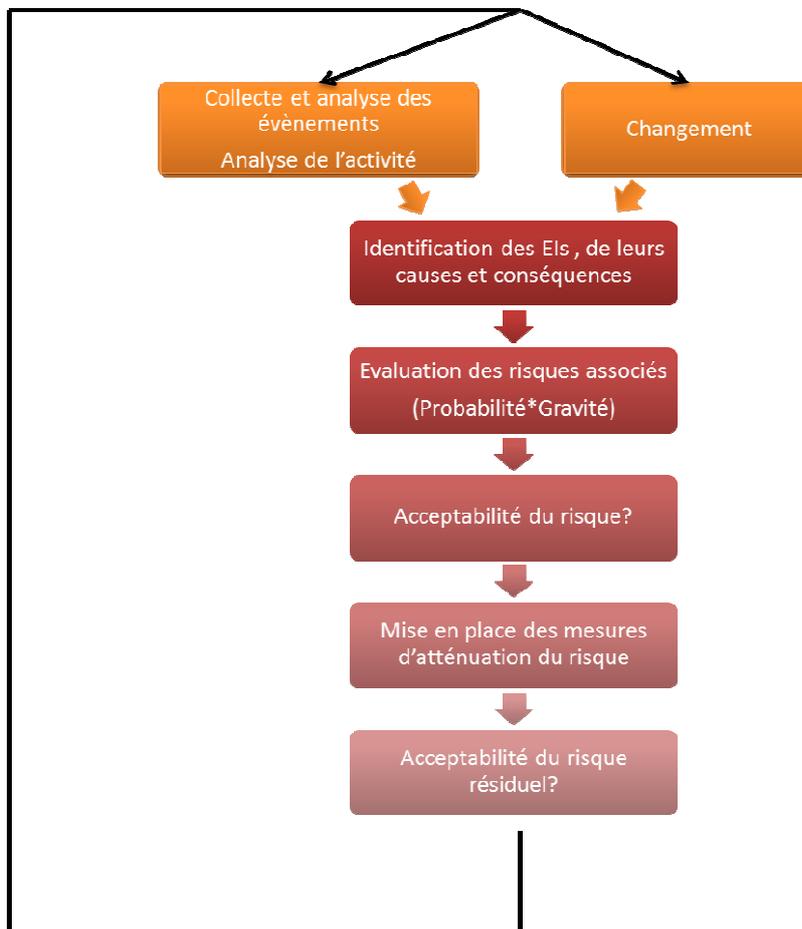


6.5 Processus de Gestion du Risque

Définition

- **Danger** (terme générique) : situation, événement ou circonstance susceptible d'engendrer un incident ou un accident.
- **Evénement indésirable (EI)** (dans la chaîne causale) : événement non souhaité au regard des services attendus. L'événement indésirable est une situation dangereuse ou danger, se situant juste avant l'accident. Dans la méthodologie proposée, le travail d'évaluation et d'atténuation du risque associé se fait par rapport aux EI (et non par rapport à tous les dangers).
- **Evénement ultime (EU)** (dans la chaîne causale) : accident ou incident grave au sens de l'annexe 13 de l'OACI.
- **Risque** : un risque associé à un EI est la combinaison de la probabilité d'occurrence de l'EI et de la gravité de ses conséquences.
- **Probabilité** : le terme « probabilité » utilisé ci-après ne s'entend pas nécessairement dans son acception mathématique mais peut aussi caractériser une estimation de la vraisemblance d'un événement basée sur le bon sens et/ou l'expérience.

Schéma du Processus :



6.6 Syllabus de la formation initiale PSE

Objectifs du cours

- Introduire les concepts fondamentaux de mise en œuvre d'un PSE
- Introduire les exigences réglementaires
- Comprendre les enjeux et objectifs du PSE de Monaco
- Comprendre les procédures ACS
- Comprendre l'interaction entre le PSE et les SGS

Public concerné

- Chef du SAC
- Inspecteurs du SAC
- Responsable PSE

Durée

- 1 jour

Plan du cours

- Introduction au concept de gestion de la sécurité
- Cadre réglementaire applicable (international et national)
- Responsabilités du SAC de Monaco
- Contenu du PSE de Monaco et présentation du manuel
- Plan d'action stratégique
- Interface entre le PSE et les SGS des opérateurs
- Mise en œuvre de la gestion des risques et de l'assurance de la sécurité
 - ↳ Système d'analyse et de recueil des données de sécurité
 - ↳ Amélioration continue de la sécurité
- Conduite et gestion des audits de surveillance
- Pilotage du PSE
- Promotion de la sécurité