

LA POLITIQUE DE SECURITE

REFERENCES REGLEMENTAIRES :

Règlement européen AIRCREW, Annexe VIII (PART-DTO)
- DTO.GEN.140 DTO.GEN.155 DTO.GEN.210 / AMC1 DTO.GEN.210

DOCUMENT APPROUVE PAR LE CA LE 10 JUIN 2020

0 PREAMBULE

Depuis le 1^o Avril 2019, l'ACAM est structuré en DTO (Declared Training Organisation) pour la formation de ses élèves pilotes, conformément à l'annexe VIII du règlement AIRCREW, appelée PART-DTO.

C'est dans le cadre des missions du DTO qu'est établi le présent document, qui s'applique à tous ses membres, élèves-pilotes et pilotes brevetés.

1 LES PRINCIPES GENERAUX

La prévention des accidents et des incidents est un axe prioritaire de l'ACAM, l'organisation générale proposée par la FFA est adaptée.

Dans ce cadre et conformément à la déclaration DTO du 19 Février 2019, le club met en place une démarche de prévention des risques.

Le but est de réduire la probabilité d'accidents lors de la formation au pilotage et lors de l'activité des pilotes.

Pour en faciliter l'efficacité, le représentant du DTO promeut la prévention en :

- 1 Désignant un membre compétent de l'aéroclub en tant que Correspondant Prévention Sécurité (CPS),
- 2 Définissant par écrit les missions du CPS, du RPO, et du Chef Pilote, et les moyens mis à leur disposition,
- 3 Évaluant les risques potentiels via l'outil Aérodiagnostic,
- 4 Élaborant un plan de prévention (Plan d'actions) sur la base des écarts identifiés,
- 5 Mettant en œuvre les actions hiérarchisées de ce plan de prévention,
- 6 En réalisant un suivi de ces actions, dont un état sera fait une fois par trimestre lors d'une réunion du Comité Directeur,
- 7 Collaborant régulièrement avec le Correspondant Prévention Sécurité du CRA,

8 Collaborant avec la commission sécurité de la FFA, notamment par l'utilisation de l'outil REXFFA.

Sous son autorité, le CPS, qui lui est directement rattaché, met en œuvre des points 3 et suivants.

La communication étant un élément primordial d'efficacité de la prévention, le représentant légal du DTO veille à ce que la promotion de toutes les actions visant à développer la prévention en interne soit effective, tant par les actions directes liées à l'activité, et notamment les actes de formation, que par l'information régulière des pilotes.

2 LA PREVENTION DES RISQUES - LE PROCESSUS PROACTIF

Dès la mise en œuvre de la politique de sécurité du DTO, le CPS utilise Aérodiagnostic DTO pour identifier les dangers auxquels le club devra porter attention en prévenant les risques qui peuvent en découler.

2.1 L'OUTIL

AERODIAGNOSTIC a été conçu par la FFA afin de permettre aux aéro-clubs d'évaluer leur niveau de prévention et les risques potentiels liés à l'activité.

Les étapes:

- Organisation par le Représentant du DTO d'une réunion de travail avec le CPS et quelques cadres impliqués dans les actions de prévention.
- Étude progressive de nombreux points pouvant avoir un lien avec la sécurité. Ces points sont formulés sous forme de questions. Pour chaque question, les utilisateurs doivent situer le niveau de performance du club.
- Les points traités sont regroupés par thèmes, et, pour chaque thème, une synthèse permet d'identifier la nécessité d'actions de prévention.
- A partir de ces résultats, les utilisateurs seront invités à concevoir un plan d'actions de prévention.

2.2 LA MISE EN OEUVRE

Les actions pourront ensuite être mises en œuvre par le club. Le plan d'action fera l'objet d'un suivi et si nécessaire d'une actualisation une fois par trimestre en réunion des administrateurs.

Au plus tard en Janvier de chaque année, en vue du bilan interne annuel du DTO, l'efficacité des actions sera évaluée.

D'autres risques pourront alors être pris en compte pour alimenter le processus continu d'amélioration de la sécurité.

Chacune des mesures prises fera l'objet d'un traitement, d'un suivi et d'un archivage dans l'outil REXFFA par le DTO

Tous les adhérents du club doivent s'impliquer dans les activités de sécurité conduites par le CPS.

Le plan d'actions sera actualisé en fonction des résultats obtenus et présenté lors de la réunion du Conseil d'Administration de Février.

L'efficacité des actions peut être mesurée en utilisant la trame ci-dessous lors de l'analyse annuelle (au plus tard) :

Structure d'un Plan d'Actions

<i>Risque identifié</i>	<i>Objectif(s) de l'action retenue</i>	<i>Présentation de l'action</i>	<i>Personne en charge de l'action</i>	<i>Délai de réalisation</i>

3 LA GESTION DES RISQUES CONCRETISES - LE PROCESSUS REACTIF

3.1 L'OUTIL

La démarche REXFFA et l'outil REXFFA ont pour objet d'organiser les retours d'expérience, et de les exploiter à des fins de prévention. Elle est accessible à tous les aéro-clubs.

Cet outil répond aux exigences liées à la politique de sécurité mise en place par le DTO.

- Les membres du DTO peuvent, grâce à ce système, renseigner des Retours d'Expérience (de manière anonyme s'ils le souhaitent) afin de les transmettre au Correspondant Prévention Sécurité du DTO.
- Le CPS pourra, ensuite, analyser l'évènement et proposer les mesures adaptées.
- Une fois traité par le CPS, le Rex est rendu anonyme avant toute transmission.
- Le CPS, grâce à cet outil, pourra transmettre des Occurrence Reporting à l'Autorité lorsque l'évènement déclaré fait partie des évènements décrits dans le règlement (UE) 376/2014.
- Le CPS, grâce à cet outil, pourra transmettre les évènements qu'il juge nécessaire, au Correspondant Prévention Sécurité du Comité Régional ainsi qu'à

- la Commission Sécurité de la FFA.
- L'outil REXFFA permet l'archivage des évènements.

3.2 LA MISE EN OEUVRE

3.2-1 L'étape de signalement

Le signalement est totalement confidentiel.

Toute personne (Pilotes, élèves, instructeurs, dirigeants, mécaniciens ...) qui considère qu'il est utile pour la sécurité de révéler une préoccupation, un danger, un risque ou un événement en lien avec la sécurité doit pouvoir le faire librement et en toute confiance :

- en utilisant le formulaire de compte-rendu contenu dans l'outil REXFFA,
- et/ou en rendant compte au CPS par téléphone ou par mail.

La sécurité d'un vol peut être mise en jeu pour de multiples raisons, liées au pilote, aux circonstances, aux installations, aux avions, etc. qui entrent donc dans le champ des signalements.

3.2-2 L'étape d'analyse :

Le CPS s'entretient, éventuellement, avec l'auteur du compte-rendu pour compléter les informations et mettre au point le message de sécurité à faire passer.

3.2-3 La fin du processus :

Désidentification : après avoir supprimé tous les renseignements permettant de retrouver, directement ou indirectement, une identité, le CPS complète la base de données de l'outil REXFFA.

Il communique alors avec les interlocuteurs adéquats : Bureau et Comité Directeur de l'aéroclub, CRA, FFA, DSAC, etc.

3.3 LA PROMOTION DE LA SECURITE

Le CPS publie un bulletin sécurité urgent ou d'information contenant les résultats des processus réactifs et proactifs. Son intervention sera inscrite à l'ordre du jour des réunions autant que de besoin, et au moins une fois par trimestre (Bureau, Comité Directeur, Assemblée Générale) pour faire un état sur la politique de sécurité du DTO et des résultats en matière de sécurité.

4. L'EXPERIENCE RECENTE

La réglementation générale fixe des conditions d'expérience récente pour les pilotes brevetés qui souhaiteraient entreprendre un vol.

Au-delà de ces règles, les Consignes d'Exploitation qui sont en annexe au règlement intérieur de l'ACAM fixent des conditions complémentaires d'expérience récente, variables selon l'expérience des pilotes brevetés, selon le délai depuis lequel ils n'ont pas volé, et selon l'aéronef.

L'application de ces règles est placée sous l'autorité du Chef Pilote et des instructeurs référents, auxquels chaque pilote breveté peut s'adresser pour toute question concernant les conditions de vol.

5 LA COMMISSION PREVENTION SECURITE

La Commission Prévention Sécurité, présidée par le CPS par délégation du Président, a pour objet de :

- vérifier que les règles de sécurité sont bien respectées en vol et au sol,
- proposer au Président les décisions à prendre en matière de prévention et de sécurité,
- valoriser la notion de prévention et de sécurité auprès des membres par l'organisation de conférences et par la diffusion des documents internes et externes en la matière.

Cette commission est composée, à parts quasi égales si possible d'instructeurs et de pilotes brevetés, tous désignés par le président sur proposition du Correspondant Prévention Sécurité après recherche de volontaires. Elle se réunit autant que de besoin.

6 LES POSTES CLEFS

Plusieurs fonctions sont définies. Elles sont imposées par la réglementation européenne, fortement recommandés par la FFA dans ce cadre, ou à l'initiative de l'ACAM.

6.1 LE REPRESENTANT DU DTO - obligatoire

Réf. : PART DTO.GEN210

Le représentant du DTO est le président de l'Aéro-club.

Il a été désigné pour son positionnement dans l'association tel que défini par les statuts de l'aéro-club, qui le, place au plus haut niveau de décision et de responsabilité.

Tel que demandé par la réglementation, il est chargé de :

- Procéder à la déclaration du DTO
- Veiller à ce que le DTO et ses activités satisfassent aux exigences applicables, et respectent la déclaration DTO
- Elaborer et mettre en œuvre une politique de sécurité garantissant que les activités du DTO sont réalisées en toute sécurité, et veiller à ce que le DTO adhère à cette politique de sécurité et prendre les mesures pour atteindre les objectifs de cette politique de sécurité
- Promouvoir la sécurité au sein du DTO
- Veiller à la disponibilité de ressources suffisantes au sein du DTO afin que les activités visées aux points précédents puissent être réalisées de manière efficace.

6.2 LE RESPONSABLE PEDAGOGIQUE (RPO) - obligatoire

Réf. : PART DTO.GEN.210

Le RPO est désigné par le DTO pour assurer les missions ci-après :

- Veiller à ce que la formation dispensée soit conforme aux exigences figurant à l'annexe 1 (partie FCL) et au programme de formation du DTO
- Veiller à une bonne intégration de la formation au vol sur un aéronef ou un simulateur et de l'instruction théorique
- Superviser les progrès de chaque élève

Le RPO est rattaché directement au représentant du DTO avec lequel il collabore pour le meilleur fonctionnement de la structure. Ses missions :

- Veiller à l'adéquation de la réalisation des formations avec les dispositions définies au sein du DTO
- Veiller à la mise à jour des programmes du DTO
- Veiller à la réalisation satisfaisante des formations en concordance avec les programmes utilisés par le DTO
- Veiller à ce que les formations réalisées par chacun des instructeurs soient conformes aux engagements de la structure DTO
- Veiller à l'harmonisation des pratiques d'instruction entre les différents instructeurs
- Contribuer à l'archivage des données tel que prévu par le DTO

Le RPO alertera le Représentant du DTO s'il estime ne pas avoir les moyens de respecter ces engagements

6.3 LE RESPONSABLE PEDAGOGIQUE MANDATAIRE - RPOm

Réf. : PART DTO.GEN.210

Le RPOm est le responsable pédagogique mandataire du RPO pour l'activité « vol de nuit » de l'ACAM.

Sous l'autorité du RPO, il est en charge des missions de RPO pour cette activité. Il appuie également le RPO pour l'exécution de ses missions globales, et peut le remplacer en cas d'absence ou d'indisponibilité.

6.4 LE CORRESPONDANT PREVENTION SECURITE (CPS) - recommandé

Son rôle :

Le rôle du CPS 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 du DTO et plus globalement au niveau de l'aéro-club.

Il rend compte au Président (Représentant du DTO), auquel il est directement rattaché, du déroulement de ses missions.

Ses missions :

- Contribuer à la mise en œuvre des actions retenues dans le plan de prévention élaboré notamment sur la base de l'outil Aérodiagnostic.
- Contribuer à l'actualisation constante des actions de prévention.
- Susciter le retour d'informations de la part de tous les acteurs du DTO (pilotes brevetés, instructeurs, élèves pilotes) et organiser leur recueil et l'analyse des évènements au travers du REXFFA,
- Contribuer à la promotion de la prévention, notamment par la diffusion des informations pertinentes auprès des acteurs du DTO.
- Participer à l'analyse des dysfonctionnements recensés.
- Contribuer au bilan interne annuel pour la partie prévention.
- Effectuer toute mission spécifique que pourrait lui confier le Responsable du DTO dans le cadre de la politique de sécurité.

Ses moyens :

- Le CPS, pour l'exercice de ses missions, est directement rattaché au Représentant du DTO (Président).
- Il est destinataire de toutes les informations qui ont trait à la prévention.
- Il est destinataire via le Responsable Pédagogique des éléments de veille réglementaire obtenus via la Newsletter FI de la FFA ainsi que de la « clé FI FFA ».

Il est à noter que cette veille réglementaire est assurée sous l'autorité du le Responsable Pédagogique.

- Le CPS est l'interlocuteur privilégié du Responsable Pédagogique pour les questions de prévention liées à la formation. Il doit être informé par le Responsable Pédagogique de toute évolution dans la formation pouvant avoir un lien avec la sécurité.
- _ Le CPS est l'interlocuteur privilégié du Chef Pilote pour les questions de sécurité (Prévention, REX, etc.) concernant les pilotes brevetés.
- Le CPS est l'interlocuteur privilégié du Correspondant Prévention-Sécurité Régional du Comité Régional Aéronautique, avec qui il est en lien direct.
- Le CPS dispose des accès aux informations spécifiques, notamment aux espaces dédiés à la prévention dans le domaine aéronautique.
- Le CPS met en œuvre l'outil REXFFA afin d'aider au retour d'expérience interne.
- **Le CPS ne dispose d'aucun moyen coercitif, qui serait incompatible avec sa mission d'animateur.**

Il applique le principe de la culture juste : « Culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérées »

6.5 LE CHEF PILOTE

Le Chef Pilote est désigné par le DTO pour assurer les missions ci-après auprès des pilotes brevetés du Club:

- Il est responsable de la discipline générale
- Il veille au respect des consignes d'exploitation et plus généralement des procédures et bonnes pratiques du Club.
- Il veille à l'utilisation réglementaire du matériel aérien.
- Il alerte le chargé de maintenance des anomalies ou incidents de fonctionnement des avions dont il aurait connaissance.
- Il rend compte au président de toutes anomalies survenant dans le déroulement de l'activité aérienne, des incidents et des accidents.
- Il est en relation avec le CPS pour l'instruction des événements dans le cadre des REX (retour d'expérience) et pour d'éventuelles mesures de prévention à mettre en place.
- Il coordonne les activités des instructeurs en tant qu'instructeurs référents
- Il est en relation avec le RPO pour la conception et la mise en œuvre de rappels théoriques ou/et de vols de remise à niveau ou de maintien de compétence des pilotes brevetés

- Il est fondé à prendre toutes mesures techniques ou disciplinaires (interdiction de vol notamment) propres à préserver la sécurité des vols et du matériel aérien du club. Toutefois les sanctions graves (interdiction de vol prolongée, radiation) ne sont prononcées que par le Conseil d'Administration (CA) qui peut saisir le Conseil de Discipline.

6.6 LE CORRESPONDANT SUIVI REGLEMENTAIRE

- Le correspondant suivi règlementaire est en charge de la veille sur l'évolution de la réglementation concernant les activités aériennes de l'ACAM.
- Il est l'interlocuteur des Dirigeants et instructeurs du Club.
- Il alerte les dirigeants du club sur les évolutions dont il aurait connaissance, et nécessitant une mise à jour des procédures ou bonnes pratiques du Club.

6.7 LE CHARGE DE MAINTENANCE

Le chargé de maintenance veille à la maintenance des aéronefs de l'ACAM.

A ce titre :

- Il veille à la programmation des opérations de maintenance des avions de la flotte
- Il recueille ou reçoit les informations des pilotes, des responsable DTO (RPO, RPOm, CPS, Chef Pilote) et des dirigeants du club concernant les anomalies ou pannes constatées sur les avions
- Il est l'interlocuteur privilégié des services chargés des suivi de navigabilité, et des ateliers de mécaniques chargé de la maintenance des avions du Club
- Il informe les dirigeants du Club sur la programmation et l'exécution des opérations de maintenance et les saisit en cas de difficulté

FIN