



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

PREMIÈRE RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION POUR LA RÉGION AFRIQUE – OCÉAN INDIEN (RASG-AFI/1) Kampala, Ouganda (26 – 27 mars 2012)

Point 6 de l'ordre du jour: Autres initiatives de sécurité et organisations régionales dans la Région AFI

MISE EN ŒUVRE DE SMS EN AFRIQUE DU SUD

(Présenté par l'Afrique du Sud)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La sécurité de l'aviation a traditionnellement mis l'accent sur le respect des dispositions réglementaires et a réagi aux événements indésirables par la prescription de mesures pour empêcher la récurrence. Une approche différente est nécessaire pour garder les risques à un niveau acceptable pendant que l'industrie continue à se développer.

L'approche fondée sur les performances instituée par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) décrit les programmes de sécurité pour les États, complétés par des systèmes de gestion de sécurité (SMS) pour les fournisseurs de services et les opérateurs. Cette approche est conçue pour remplacer la conformité à la réglementation par l'utilisation proactive des meilleures pratiques.

RÉFÉRENCE(S):

Lié à (aux) objectif(s) stratégique(s) de l'OACI:

1. INTRODUCTION

1.1 L'utilisation des systèmes de gestion de la sécurité par les fournisseurs de services ATM, offre le raisonnement suivant pour la mise en place d'un SMS: "La gestion de la sécurité est cette fonction de la prestation de services qui assure que tous les risques ont été identifiés, évalués et atténués de manière satisfaisante. Une approche formelle et systématique de la gestion de la sécurité permettra de maximiser les avantages pour la sécurité d'une façon visible et traçable."

1.2 On croit que les SMS devraient permettre la réalisation de l'un des principaux objectifs de l'aviation civile: le renforcement des performances de la sécurité visant les meilleures pratiques et allant

au-delà de la simple conformité aux exigences réglementaires. Selon l'OACI, le SMS est une boîte à outil qui contient les instruments dont un fournisseur de services de l'aviation a besoin pour être en mesure de contrôler les risques de sécurité issus des conséquences des dangers auxquels il doit faire face au cours de la prestation de services pour lesquels l'organisation est dans les affaires.

1.3 La gestion proactive de la sécurité et la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SMS) ont été mises à l'ordre du jour des organisations internationales, des autorités nationales et des fournisseurs de services de navigation aérienne dans les années 1990 à cause de la croissance continue du trafic et du besoin d'assurer des niveaux d'amélioration de la sécurité qui sont conformes à l'objectif stratégique de sécurité de l'ATM – avec la contribution de l'ATM, le nombre absolu d'accidents ne devrait pas augmenter et, si possible, il devrait diminuer. Bien qu'il soit essentiel que la haute direction s'engage à faire tout ce qu'il faut pour améliorer la sécurité, il est tout aussi important que tous les employés perçoivent qu'ils ont un système qui valorise leur apport, répond à leurs contributions et idées. Pour atteindre cet objectif, tous les employés ont besoin de croire dans l'évaluation des risques et que les modérateurs sont appropriés. On doit comprendre l'importance de trouver leurs préoccupations de sécurité dès le début.

2. ANALYSE

2.1 A cause de diverses relations entre les organes de réglementations et la multitude d'organisations de fournisseurs de services de l'aviation, il est d'une importance primordiale de normaliser les fonctions de SMS au point qu'il y ait une compréhension commune de la signification de SMS parmi toutes les organisations et autorités concernées, tant au niveau national qu'international.

2.2 Un effort de sécurité organisationnelle ne peut pas réussir uniquement par la mise en œuvre des composants et procédures SMS visés. Un SMS efficace est élaboré en tenant compte de l'interaction entre ces composants avec l'élément humain du système de l'aviation. Une bonne mise en œuvre et exploitation d'un SMS découle fortement des aspects organisationnels tels que les attitudes d'individu et du groupe, les valeurs, les compétences et les modes de comportement qui sont souvent désignés comme les éléments de la "culture de sécurité". Une culture positive de sécurité se distingue par une prise de conscience partagée du personnel des organisations de l'importance de la sécurité dans leurs activités opérationnelles.

2.3 La conscience grandissante de l'approche fondée sur les performances dans l'aviation crée le sentiment que tous avancent ensemble vers l'adoption de nouvelles stratégies et manières de penser à la sécurité. L'évaluation du SMS devrait fournir une récompense en termes de compréhension mutuelle et de soutien tant pour les régulateurs que pour les organisations réglementées.

2.4 La SACAA a intégré les exigences de SMS dans ses règlements et normes techniques. Une partie particulière (partie 140) a été promulguée et spécifie les exigences SMS conformément aux dispositions de l'OACI. Les audits des fournisseurs de services locaux sont régulièrement effectués.

2.5 Pour commencer, sachez quels composants et éléments sont déjà en place et identifiez les parties manquantes. Cela est appelé "analyse des lacunes" et c'est une excellente méthode pour identifier les domaines qui devront être améliorés. Dans une organisation établie, il est probable que la plupart des fonctions nécessaires pour SMS seront déjà utilisées. Il est important de s'assurer du bon fonctionnement du système actuel, en particulier la méthode de comptes rendus et prendre les mesures pour encourager tous les employés à utiliser pleinement ces arrangements.

2.6 Le prestataire de services de circulation aérienne doit développer et maintenir un processus formel pour identifier les changements au sein de l'organisation qui peuvent toucher les processus et services établis:

- pour décrire les dispositions pour s'assurer de la sécurité des performances avant la mise en œuvre des changements; et
- pour éliminer ou modifier les contrôles des risques de sécurité qui ne sont plus nécessaires ou efficaces en raison des changements dans l'environnement opérationnel.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a) prendre note des informations fournies dans cette note de travail

-FIN-