



NOTE DE TRAVAIL

**CONFÉRENCE DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE
L'AVIATION CIVILE SUR UNE STRATÉGIE MONDIALE
POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION**

Montréal, 20 – 22 mars 2006

Thème 2 : Renforcement de la sécurité de l'aviation

Sujet 2.2 Gestion de la sécurité de l'aviation

GESTION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

(Note présentée par le Canada)

SOMMAIRE

Transports Canada s'est engagé à mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) en guise de méthode de gestion proactive de l'augmentation prévue du nombre d'incidents et d'accidents d'aéronefs inhérente à l'augmentation du nombre de mouvements de la circulation aérienne. Une méthode utilisant les SGS est nécessaire, car il existera toujours des dangers et des risques, et une gestion proactive est requise pour permettre d'identifier et de maîtriser ces menaces à la sécurité avant qu'elles n'entraînent des accidents. Le présent document de travail décrit la nécessité d'élaborer une vision commune de ce que chaque État entend exactement par SGS, la relation entre les exploitants et les organismes de réglementation quant aux SGS, les documents d'orientation destinés aux exploitants, les performances en fonction de la réglementation normative et les avantages que comporte une méthode utilisant les SGS.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 7.

1. INTRODUCTION

1.1 En 1999, Transports Canada s'est engagé à mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) en guise de méthode de gestion proactive de l'augmentation prévue du nombre d'incidents et d'accidents d'aéronefs inhérente à l'augmentation du nombre de mouvements de la circulation aérienne.

¹ La version française est fournie par le Canada.

1.2 Depuis, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a soutenu cette initiative en annonçant les modifications imminentes aux annexes de l'OACI présentant les exigences relatives aux SGS dans tous les domaines de l'Aviation civile.

1.3 Le présent document de travail traite du modèle canadien des SGS et présente plusieurs domaines d'intérêt qui pourraient tirer profit d'un forum international.

1.4 Le Canada est un leader mondial en matière d'élaboration et de mise en œuvre des SGS. Dans l'optique de la réglementation, Transports Canada a présenté des exigences pour que tous les titulaires de documents d'aviation canadiens mettent en œuvre un SGS. On s'attend à ce que d'ici 2008, tous les titulaires de documents d'aviation canadiens soient tenus de mettre en œuvre un SGS.

1.5 Une méthode utilisant les SGS est nécessaire, car il existera toujours des dangers et des risques, et une gestion proactive est nécessaire pour identifier et maîtriser ces menaces à la sécurité avant qu'elles n'entraînent des accidents. Comme les problèmes de sécurité aérienne touchent tous les aspects du « système », il est impératif que tous les domaines de l'organisme participent aux SGS.

2. ÉLABORATION D'UNE VISION COMMUNE DE CE QUE CHAQUE ÉTAT MEMBRE DE L'OACI ENTEND EXACTEMENT PAR SGS

2.1 Il est évident que Transports Canada a une optique et une vision nationales des SGS qui établissent un lien avec le champ d'activité de l'Aviation civile. La définition canadienne se lit en partie de la façon suivante : «...un système de gestion de la sécurité s'inscrit dans une approche de la sécurité axée sur les affaires. Il constitue un processus systématique, explicite et complet de gestion des risques qui intègre des systèmes d'exploitation et techniques à la gestion des ressources financières et humaines, et ce, pour toutes les activités reliées à un certificat d'exploitation aérienne ou à un certificat d'un organisme de maintenance agréé ».

2.2 Comme tout système de gestion, un système de gestion de la sécurité permet l'établissement d'objectifs, la planification et la mesure des performances. Il se préoccupe de la sécurité organisationnelle plutôt que des problèmes conventionnels de santé et sécurité au travail. Le SGS d'une compagnie décrit de quelle façon cette dernière entend gérer la sécurité aérienne en tant que partie intégrante des activités de gestion de ses affaires. Un SMS est incorporé dans la structure même d'un organisme. Il devient partie intégrante de sa culture, de la façon dont les employés s'acquittent de leurs fonctions.

2.3 La vision internationale d'un SGS et de ce qu'il constitue varie. Le contenu réel d'un SGS et ses responsabilités font l'objet de différentes interprétations. Le modèle de Transports Canada comporte six composants de base : un plan de gestion de la sécurité, la formation, la documentation, la supervision de la sécurité, l'assurance de la qualité et la planification d'une intervention en cas d'urgence.

2.4 La responsabilité est la pierre angulaire du modèle canadien. La nomination du gestionnaire supérieur responsable est censée procurer la direction et le leadership nécessaires pour assurer une culture appropriée de la « sécurité » et fournir les ressources suffisantes à une gestion fructueuse des risques menaçant la sécurité inhérents à l'organisme.

2.5 Le modèle du Canada se fonde sur le travail d'experts en matière de sécurité et d'instances internationales de premier plan. Ces experts et instances n'ont cessé de faire valoir que la gestion de la sécurité aérienne devait faire l'objet d'une plus grande attention au niveau des organismes. Il ne suffit donc pas de signaler les problèmes, les dangers, les incidents et les accidents, mais on doit aussi

analyser les risques connexes et les mesures à prendre. On doit cependant insister davantage sur l'élaboration d'une interprétation commune et harmonisée des SGS.

2.6 Il est également possible que l'on doive appliquer une méthode « flexible » d'élaboration des SGS par laquelle les pays plus développés peuvent avoir des exigences plus rigoureuses et les pays moins développés peuvent utiliser une interprétation moins rigide des SGS. Il se peut également qu'il soit nécessaire d'élaborer des plans de mise en œuvre pour l'élaboration de SGS fournissant un point de départ à une mise en œuvre reflétant la culture et les idiosyncrasies nationales.

3. **RELATION ENTRE LES EXPLOITANTS ET LES ORGANISMES DE RÉGLEMENTATION QUANT AUX SGS**

3.1 Pendant les étapes d'élaboration des SGS, il est primordial que les exploitants et les organismes de réglementation travaillent ensemble à l'élaboration des SGS. La plupart des organismes ne possèdent pas les compétences pour réussir à interpréter les exigences relatives aux SGS. En tant que telle, la participation de l'organisme de réglementation à la définition de l'objet de la réglementation sera primordiale pour la réussite.

3.2 Le Canada a été proactif en travaillant avec des organismes à l'élaboration et à la mise en œuvre progressive des SGS, notamment sur des travaux de projets avec la plupart des plus importantes entreprises de transport aérien. Ces travaux ont fourni une mine de renseignements et ils ont permis à Transports Canada de modifier son approche face aux SGS. On a également utilisé les renseignements recueillis dans le cadre de ces projets pour élaborer des documents d'orientation, pour peaufiner la réglementation et pour élaborer le protocole d'évaluation de la réglementation de Transports Canada.

3.3 Transports Canada a également commencé à travailler avec de petits exploitants de tout le Canada. Le groupe comprend un exploitant aérien, des organismes de maintenance agréés et des exploitants d'aéroport. Les leçons tirées de ce projet seront utilisées pour améliorer la réglementation et les documents d'orientation ainsi que pour adapter le programme des SGS en fonction de la « taille et de la complexité » de l'organisme.

3.4 De plus, la communication des objectifs en matière de réglementation et d'exploitation des SGS est précieuse. Transports Canada a mené une campagne nationale « d'éducation et de sensibilisation » conçue pour assurer une sensibilisation de base, laquelle campagne a par la suite été renforcée par une stratégie de communication comportant des conférences, des groupes de discussion et des forums nationaux. La gestion du changement est primordiale dans le cadre de ces efforts, et la sensibilisation des gens est un élément clé de la gestion de tout problème.

4. **DOCUMENTS D'ORIENTATION SUR LES SGS DESTINÉS AUX EXPLOITANTS**

4.1 La fourniture à l'industrie de documents d'orientation adéquats concernant les SGS constitue un défi de taille. Transports Canada possède un ensemble de documents d'orientation conçus pour favoriser la sensibilisation aux SGS. Parmi ceux-ci, on compte les documents suivants : *Introduction aux systèmes de gestion de la sécurité (TP13739)*, *Systèmes de gestion de la sécurité destinés aux exploitants aériens et aux organismes de maintenance des aéronefs (TP 13881)*, *La gestion des risques et la prise de décisions au sein de la direction générale de l'Aviation civile (TP 13905)* et *Systèmes de gestion de la sécurité propres aux petites exploitations aériennes (TP14135)*. Ces documents sont le reflet de l'augmentation progressive des connaissances sur les SGS. Cette méthode est nécessaire à l'adaptation des connaissances et des SGS à la taille et à la complexité de l'organisme.

4.2 Parmi les renseignements additionnels, on doit compter un guide sur les méthodes de vérification, comme le *Guide d'évaluation des systèmes de gestion de la sécurité (TP 14326)*. Dans l'optique canadienne, ce guide est devenu la norme de facto pour les SGS. Il décrit les attentes de base concernant les éléments que doit renfermer un SGS et les critères pour comprendre si le système satisfait aux exigences réglementaires minimales.

4.3 En effet, l'industrie a besoin d'un ensemble précis de directives définissant les SGS ainsi que les attentes de l'organisme de réglementation. À ce titre, les documents doivent être améliorés de façon continue, et les modifications doivent refléter les contributions opérationnelles réelles.

5. PERFORMANCES EN FONCTION DE LA RÉGLEMENTATION NORMATIVE

5.1 Le Règlement de l'aviation canadien est axé sur les performances. En somme, cela signifie que l'organisme de réglementation détermine l'objectif et que l'exploitant détermine la façon d'atteindre cet objectif. Dans un environnement SGS, ce partage des tâches est essentiel à la réussite de la mise en œuvre et à l'évolution continue du système. Par exemple, le SGS d'un gros exploitant sera beaucoup plus complexe que celui d'un petit exploitant. La collecte et le stockage de données en constituent un excellent exemple ; toute compagnie qui reçoit annuellement plus de 50 rapports sur la sécurité aérienne aura besoin d'un système électronique de stockage. Pour un organisme constitué de deux personnes, un système de classement manuel sera tout aussi efficace.

5.2 Un ensemble normatif d'exigences ne donnera pas la flexibilité requise pour améliorer le système de façon continue. En fait, en raison des intrants et des extrants du système, on peut affirmer que le premier SGS d'une compagnie deviendra assez différent dès qu'il sera véritablement mis en œuvre. Par exemple, comme le système devient davantage proactif, il se concentrera sur les risques identifiés et ciblés plutôt que sur les systèmes réactifs. En effet, certaines parties du système deviendront inactives et peut-être, par la suite, redondantes. L'approche réglementaire doit être en mesure de composer avec ces changements.

6. QUELS SONT LES AVANTAGES DE LA MÉTHODE UTILISANT LES SGS ?

6.1 La mise en œuvre d'un SGS efficace est un effort qui en vaut la peine et qui améliorera à coup sûr la sécurité de toute l'Aviation civile. L'un des défis auxquels font face les organismes consiste à démontrer les avantages tangibles et moins tangibles que comporte cette mise en œuvre. L'expérience canadienne démontre que les organismes qui gèrent les risques de façon proactive améliorent grandement leurs performances et leur efficacité en matière de sécurité.

6.2 Parmi certains des avantages reconnus résultant d'une meilleure compréhension et, donc, d'une gestion proactive des risques, on compte les suivants :

- a) une réduction des taux d'incidents et d'accidents ;
- b) une amélioration de l'efficacité opérationnelle, par exemple, moins de retours au poste de stationnement et d'annulations de vols ;
- c) une amélioration du moral des employés parce que ces derniers se sentent libres d'agir et qu'ils voient les résultats que procure le SGS ;
- d) une réduction des primes d'assurances ;

- e) de réelles économies pour les exploitants, car on connaît les risques opérationnels et que l'on prévient les incidents, ce qui permet d'importantes économies ;
- f) enfin, une diminution des activités en matière d'application de la loi, et ce, grâce à la gestion qu'effectue l'exploitant de ses propres activités quotidiennes. L'organisme de réglementation surveille l'efficacité des systèmes.

7. SUIVI PAR LA CONFÉRENCE ET LE CONSEIL DE L'OACI

7.1 Il serait bon que la conférence et le conseil de l'OACI :

- a) dans la mesure du possible, décrivent et promeuvent le principe de la réglementation axée sur les performances plutôt que celui de la réglementation normative.
- b) sollicitent auprès des États membres des commentaires sur les activités des SGS en vue d'identifier les points communs susceptibles d'être harmonisés ;
- c) développent des pratiques recommandées pour promouvoir et encourager l'adoption généralisée des caractéristiques des SGS qui sont communes aux différents environnements réglementaires, cette opération reposant sur les données recueillies au cours de l'étape précédente.

— FIN —