



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

SP AFI/08 – WP/49

21/10/08 ...

NOTE DE TRAVAIL

REUNION REGIONALE SPECIALE DE NAVIGATION AERIENNE (RAN)
AFRIQUE – OCEAN INDIEN (AFI)
Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 Novembre 2008

**Point 5 de l'ordre du jour : ELABORATION D'UN ENSEMBLE DE
PROGRAMME DE TRAVAIL COMPLETS DANS LE
DOMAINE DE LA SECURITE**

**Mise en Œuvre du SGS et la notion de « Culture Juste de la Sécurité » dans les Etats
Membres de l'ASECNA**

[Note présentée par l'ASECNA¹]

SOMMAIRE

La présente note de travail présente les activités SGS réalisées et celles planifiées par l'Agence dans le cadre de la mise en œuvre du Système de Gestion de la Sécurité et introduit la notion de «Culture Juste de la sécurité» dans les Etats Membres de l'ASECNA.

Introduction

En respect des exigences de l'annexe 11 de l'OACI ainsi que de la déclaration de politique générale des Etats membres (**Bénin, Burkina, Cameroun, Centrafrique, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée Bissau, Guinée Equatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, Tchad, Togo, Sénégal**) sur la gestion de la sécurité, l'Agence a entrepris la mise en œuvre du Système de Gestion de la Sécurité dans les Etats membres.

L'Agence a défini sa stratégie de mise en œuvre du SGS dans un document en cours de validation interne, intitulé Plan de mise en œuvre du SGS à l'ASECNA.

L'objectif général visé à travers la mise en œuvre de cette démarche globale et proactive est de démontrer que les risques, induits par la fourniture des services ATM dans un espace aérien donné respectent des niveaux de sécurité jugés

¹ (Présentée par Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, France, Gabon, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, Sénégal, Tchad, Togo, ASECNA Member States)

acceptables par le régulateur. Ceci devrait contribuer à minimiser autant que raisonnablement possible la part de l'ATM dans l'occurrence d'un accident d'aéronef.

L'Agence a mis en œuvre le Système de Gestion de la Sécurité à travers les quatre (04) composantes suivantes :

1) Politique et objectifs sécurité

Les deux actions essentielles de cette composante porte sur la déclaration de politique générale des Etats Membres, et la création d'une structure dédiée, le Centre d'Evaluation de la Sécurité de la Navigation Aérienne (CESNA).

Les Etats membres ont adopté en juillet 2005 une déclaration de politique générale en matière de SGS et une unité d'œuvre du SGS à l'ASECNA, est créée et renforcée par la désignation et la formation des responsables SGS dans les directions opérationnelles, dans les Représentations et écoles de l'Agence afin de faire convenablement face aux immenses tâches liées à cette nouvelle approche.

2) Gestion du risque de sécurité

Les actions fortes de cette composante SGS portent sur les études de sécurité des CCR ASECNA appelés à connaître un changement ATM. Dans sa stratégie de mise en œuvre, l'ASECNA a réaffirmé en terme d'assurance sécurité le principe de conduire des études de sécurité et de constituer des dossiers de sécurité à l'occasion de chaque changement significatif pouvant intervenir dans les espaces aériens de ses Etats membres.

En respect de cet engagement elle a conduit avec diligence, les études de sécurité et déposé un dossier auprès de l'Autorité de régulation tchadienne à l'occasion de la mise en service des fonctionnalités radar et ADS-C au CCR de Ndjaména.

Cette première expérience est suivie par le lancement des études et dossiers de sécurité dans les autres CCR où les mêmes types de changements sont attendus à savoir Dakar, Niamey et Abidjan en 2007, Brazzaville et TANA en 2008.

Les résultats de telles études sont rendus à travers 4 types de documents :

- un dossier d'analyse de risques et d'établissement des objectifs de sécurité y relatifs (FHA),
- un document d'évaluation des moyens d'atténuation de ces risques (PSSA),
- un document démontrant la mise en œuvre effective et l'efficacité de ces moyens d'atténuation (SSA),
- Enfin le dossier de sécurité de mise en service à soumettre à l'autorité régaliennne.

Dans la gestion quotidienne des incidents, il est prévu de mettre en place un processus de traitement des événements sécurité et d'étendre les études de sécurité à toutes les activités et dans tous les domaines de fourniture des services ANS.

3) Assurance sécurité

En terme d'assurance sécurité, Il faut déjà considérer l'engagement de l'Agence à gérer désormais les changements significatifs ATM en conduisant un dossier de sécurité, ce qui a justifié les actions du paragraphe ci-dessus.

Il est prévu :

- un mécanisme de surveillance de mesure de la performance en matière de sécurité par une étude de courbe d'évolution annuelle des événements sécurité sur la base des statistiques ;
- un mécanisme de suivi des mesures correctives.

4) Promotion du SGS dans l'Agence

Elle s'articule autour des actions de sensibilisation à l'instar du séminaire de Cotonou qui s'était tenu du 08 au 11 janvier 2008 avec la coopération de l'OACI, de la DGAC française, et de l'ALTRAN Sud-Ouest, pour la formation des cadres de l'ASECNA qui ont suivi des modules de formation sur les méthodes d'évaluation de la sécurité et la réalisation d'un dossier de sécurité;

Sont également programmés des séminaires de sensibilisation SGS à l'intention des cadres dirigeants, des ateliers sur les audits, des formations initiales, des formations continues et des formations de formateurs dans les écoles.

Des planches de communications sur le SGS sont prévues dans les journaux existants à l'Agence.

Enfin pour accroître la transparence et le partage des informations sur la sécurité, l'ASECNA opte comme plusieurs administrations du domaine pour une troisième voie appelée : la « culture juste de la Sécurité».

CONCEPT DE LA CULTURE JUSTE DE LA SÉCURITÉ

Entre culture de la sanction et culture non punitive, la notion de juste culture apparaît aujourd'hui comme une nouvelle voie d'amélioration de la sécurité dans l'aviation civile . Une alternative complexe qui se doit d'être développée avec l'implication de tous les acteurs concernés.

En effet, la communauté internationale de l'aviation constate avec regret que des accidents d'avions continuent de causer de nombreux décès, malgré les améliorations au niveau technique et au niveau de la gestion de la sécurité.

Après maintes réflexions sur le sujet, il a été constaté que la très grande partie des actes risqués (accidents ou incidents graves) provenait des erreurs involontaires qui n'étaient vraiment pas condamnables.

C'est ainsi que dans les années quatre-vingt-dix il est apparu la nécessité d'instaurer la notion d'une culture «non punitive», une culture sans blâme qui n'a pas tardé aussi à exposer ses limites en terme d'impunité, de laisser aller et de déchéance.

Pour éviter de tomber dans une dérive suicidaire dans un secteur d'activités aussi pointu que l'Aviation civile, il a été introduit une troisième voie dite voie médiane (culture juste) entre la culture de la sanction et la culture non punitive qui repose, quant à elle, sur la recherche, en concertation avec les acteurs de la sécurité, notamment les acteurs de première ligne que sont les pilotes et les contrôleurs aériens, d'une définition des comportements non acceptables et devant être sanctionnés.

Dans ce cadre l'ASECNA a, par une lettre circulaire, annoncé cette nouvelle culture à l'attention de son personnel et en prévoit une large diffusion par les médias ou autres voies plus indiquées.

Elle prévoit dans un proche avenir organiser un séminaire regroupant les acteurs de première ligne pour permettre de tracer la limite entre les actes répréhensibles et les comportements ne méritant pas de sanction.

CONCLUSION

Consciente que de ce que la mise en œuvre des dispositions de sécurité ne connaîtra de succès que si les Etats de la sous région engagent tous ensemble la même bataille en rangs serrés, l'ASECNA en présentant cette note invite la réunion à la mise en œuvre systématique du SGS et à la pratique de la culture juste de la Sécurité, afin que rapidement, la pro activité du système puisse porter ses fruits dans la réduction globale des carences et des incidents dans la Région AFI.

Suite à donner

La réunion est invitée à noter l'état de mise en œuvre du Système de Gestion de la Sécurité dans les Etats membres de l'Agence et recommander la vulgarisation du concept de « Culture Juste de la Sécurité » dans les Etats de la Région AFI pour un retour d'expérience sûr ; gage d'une meilleure gestion de la sécurité.

- FIN -