



COMITE REGIONAL AERONAUTIQUE 16 Midi-Pyrénées

**Informations préliminaires sur le SGS en ATO
décembre 2013**

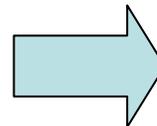
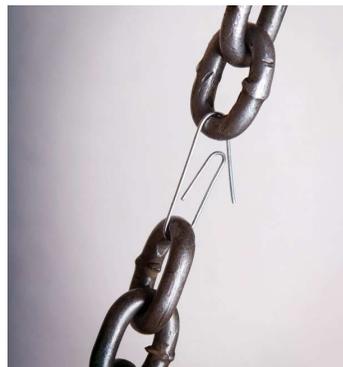
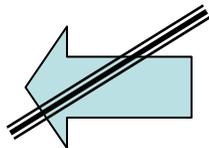
Bernard Boudou

Tél. : 06 01 63 59 28 ou 05 31 15 11 98

bernard.boudou@dbmail.com

Le SGS en Aéroclub :

- pourquoi le SGS ?
domaine de fonctionnement, définition,
- les exigences réglementaires
- le SGS en pratique dans le club



Pourquoi le SGS ?

Systeme de Gestion de la Sécurité

Pour ne plus voir cela :



Midi Libre

Millau Quatre miraculés dans le crash d'un avion, un passager blessé

... Les quatre personnes sont toutes saines et sauvées.

Trois d'entre elles (trois frères) ont même pu sortir de la carlingue par leurs propres moyens.

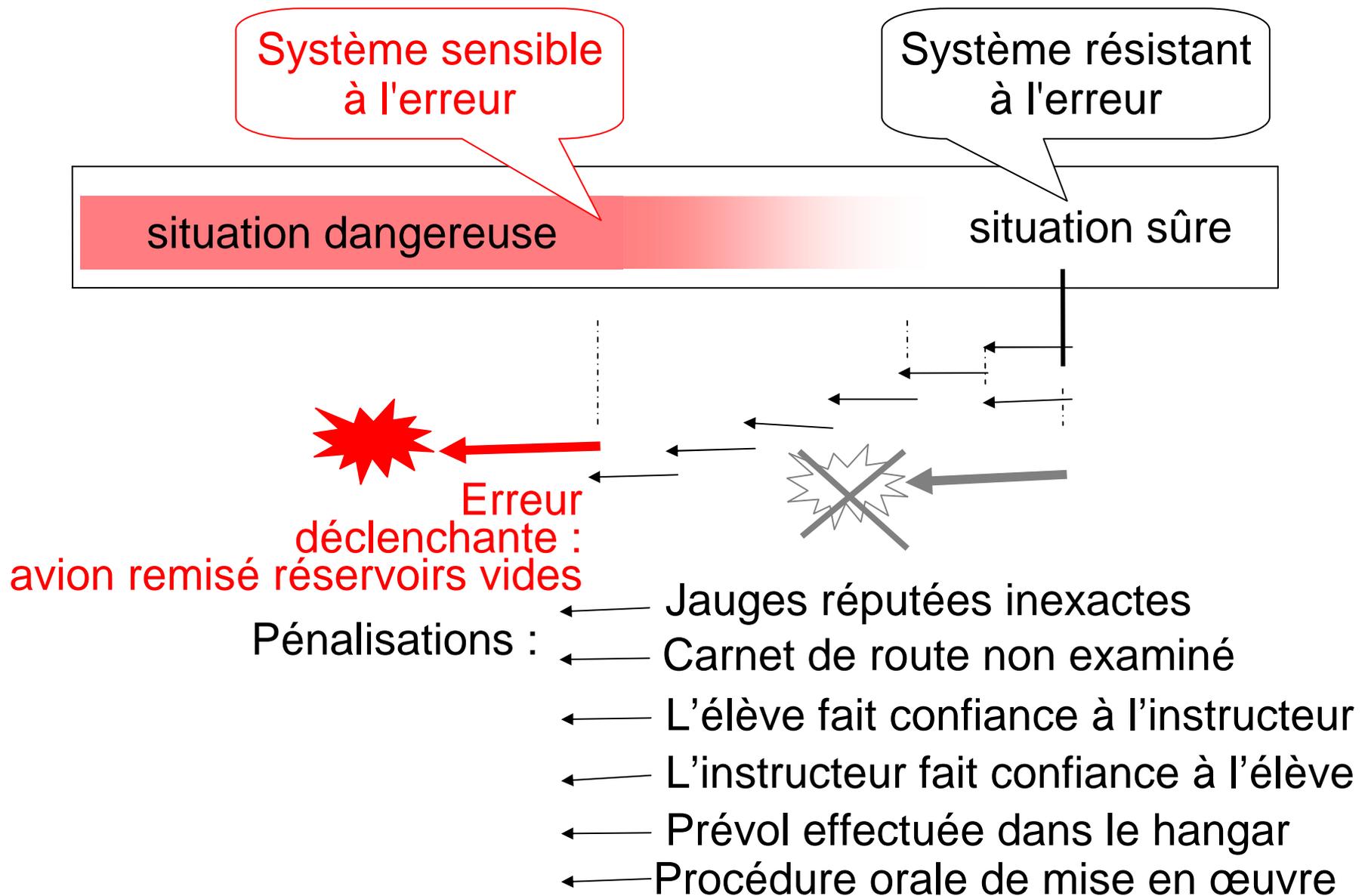
La quatrième, un autre passager, a dû être désincarcérée par les sapeurs-pompiers de Millau.

De l'aveu même des membres de l'aéro-club local : "C'est un petit miracle"...

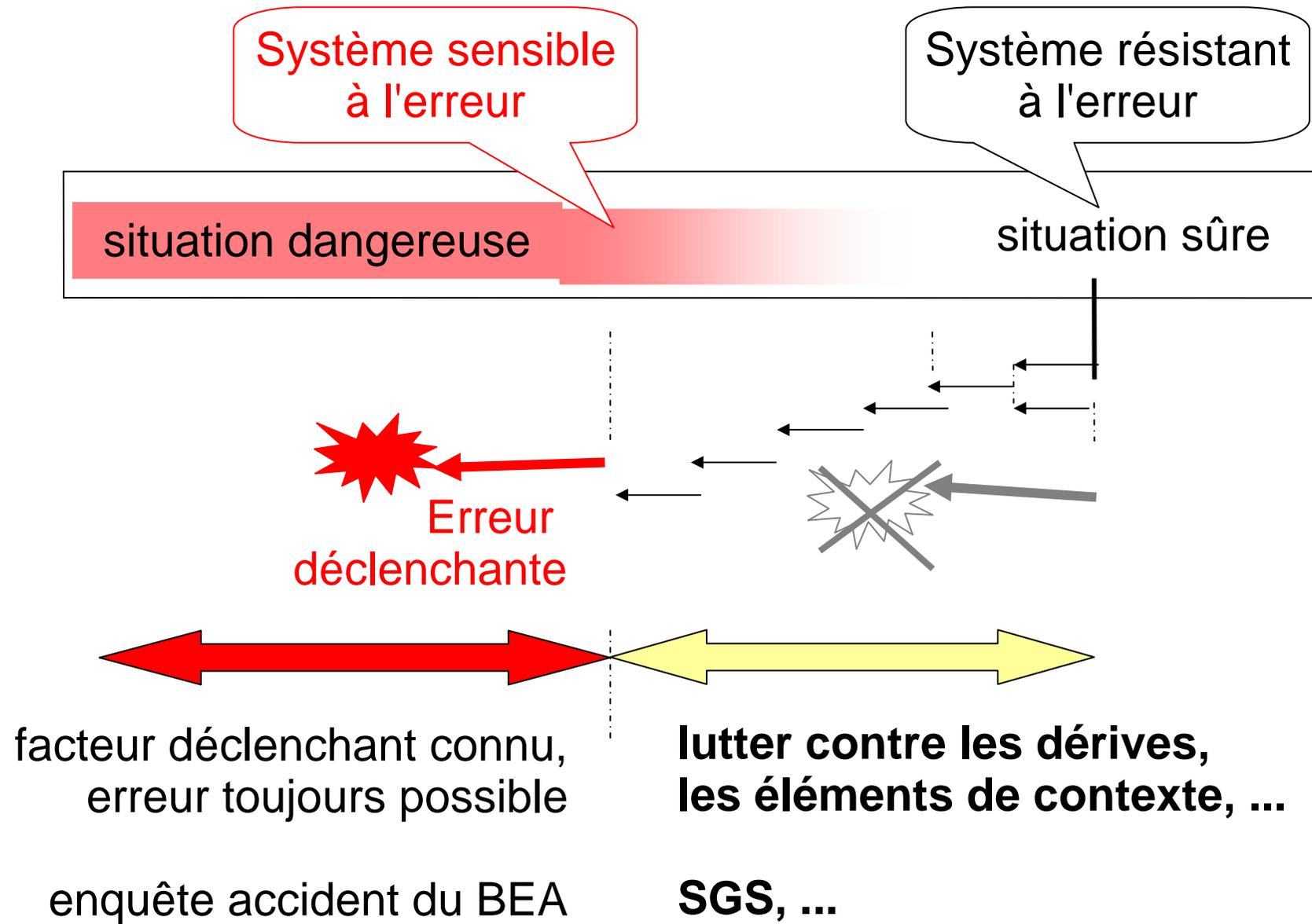
Exemple d'analyse d'une situation : accident d'un PA 38



Exemple d'analyse d'une situation : panne sèche du PA 38



Que faire ?

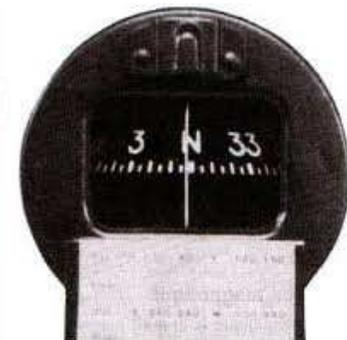




L'activité aéronautique repose sur des lois, des règlements, des procédures, des manuels...
—> amélioration de la sécurité

La prévention des accidents doit déborder les textes officiels

Source OACI, manuel de prévention des accidents, 1988



Un seul objectif :

Sécurité = conformité à une norme + pratiques des professionnels

« institutionnel » : manuels, références, fiches de suivi, audits, etc.

- procédures conformes aux normes
- application des procédures, ...



- « du haut vers le bas »

SGS

méthode pratique

pour

- déceler les dangers
- évaluer les risques
- prendre des mesures

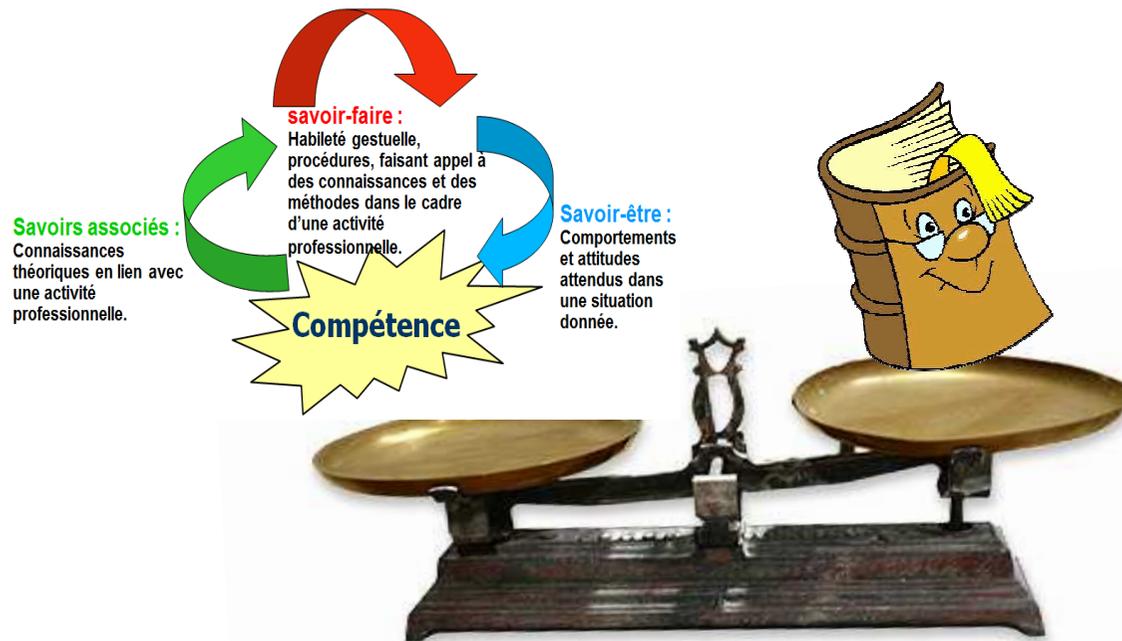


- « du bas vers le haut »

Le SGS permet de

- traiter ce qui peut passer entre les mailles des règles et des procédures,
- sans rajouter des règles ou des procédures,
- en faisant surtout appel à la compétence,
- en conservant pour seul objectif l'amélioration de la sécurité.

Cependant,
un peu de documentation
au démarrage :
- une volonté
- une personne
- un processus
de fonctionnement...
un manuel SGS



Compétence : aptitude d'une personne liée à savoir-faire, comportement, habileté, capacités, etc.

Ce qui est important dans le Manuel SGS

1. Politique de sécurité, par le Président

- engagement, culture
- nomination CSP
- condition de fonctionnement : la confiance

confidentialité	+ désidentification	+ non-punitivité
-----------------	---------------------	------------------

2. Gestion des risques

2.1. Proactif, à partir de dangers identifiés (cf. Aérodiagnostic)

dangers (4ou 5)	mesures prises	objectifs	indicateurs

2.2. Réactif, à partir des incidents et des situations inhabituelles (REx)

3. Mesure et amélioration de la sécurité (Inclut changements et la perfo du SGS)

4. Promotion de la sécurité

- information en retour
- formation et éducation



(2 pages + 1p FFA et CRA + 1p formulaire)

Textes de référence pour notre SGS :

- OACI, doc 9859 AN/474, 2^{ième} édition 2009
- DGAC, arrêté du 20 mai 2011
relatif à la mise en œuvre des
systèmes de gestion de la sécurité
pour les organismes de formation des pilotes...
et instruction du 20 mai 2011 prise en application
- DGAC, guide pratique sur le système de gestion de la sécurité
pour les organismes de formation des pilotes
(révision 1 du 2 décembre 2011)
- Règlement européen 216/2008
- Règlement européen 1178/2011 AIRCREW
Annexe VI, part ARA, AMC et GM
Annexe VII, part ORA, AMC et GM
Amendé par règlement européen 290/2012



1. Le dirigeant responsable

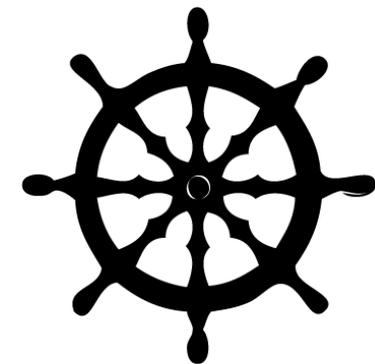
Le DR

- a la responsabilité finale de toutes les questions relatives à la sécurité,
- définit une politique de sécurité au travers d'un engagement signé et diffusé à l'ensemble des personnels.

L'engagement du DR évoque notamment :

- La mise en place d'un environnement d'activité basé sur la confiance...

confidentialité, désidentification, non-punitivité.



Puis,

- L'identification du responsable SGS.
- La mise à disposition des ressources financières et humaines.
- Des objectifs en matière de sécurité.

Une culture de sécurité ?

2. Le CSP selon le règlement

- est nommé et connu de tous,
- rend compte au DR,
- doit être acceptable par l'autorité,
- doit être compétent et formé à la gestion des risques,
- peut cumuler plusieurs fonctions (respons. pédagog. + CSP, etc.)



Si intégration (par ex. respons. pédagog. + CSP),
selon dimension du club + charge de travail
+ difficulté de positionnement + compétences
alors, assistance de coordonnateurs, d'enquêteurs, d'analystes ...

2. Le CSP en pratique

Le CSP

- met en œuvre et développe le SGS,
- réalise les tâches d'identification des dangers, d'évaluation et d'atténuation des risques, etc.

- alimente le SGS (sens ascendant),
- promeut le SGS (sens descendant) et la sécurité.

Il est donc un véritable trait d'union entre l'encadrement, les instructeurs, les stagiaires, les pilotes, etc.

Il communique avec DSAC, FFA, CRA, etc. à propos de la sécurité des vols.



3. L'encadrement

- veille à la prise en compte du processus SGS par les personnes,
- met à disposition les compétences et ressources nécessaires pour le fonctionnement du SGS,
- s'assure que les personnes sont informées,
- fait remonter au CSP toute information pertinente,
- met en œuvre les actions correctives et préventives.

4. L'ensemble des personnes

Chaque personne doit connaître ses responsabilités en matière de sécurité.

Il s'agit notamment de

- respecter la politique de sécurité,
- notifier les événements ou toute information relative à la sécurité,
- participer si nécessaire aux analyses de sécurité,
- prendre connaissance et tenir compte des enseignements de sécurité diffusés.



Quelles sont les qualités particulières d'un futur CSP ? (1)

professionnalisme
reconnu de tous



disponibilité
(temps,
esprit,
dégagé d'implication)
confiance de tous



sens des
relations humaines



LE CONTRAT
DE CONFIANCE



Quelles sont les compétences particulières d'un futur CSP ? (2)

Par une formation initiale

a) des savoirs

- l'organisation SV de l'ATO, du club
- le SGS et la SV (réglementation, structure, fonctionnement, ...),
- les principes de prévention des accidents,
- des outils d'analyse de risques, ...

b) des savoir-faire

- initier et orienter une enquête,
- recueillir les renseignements utiles pour constituer un dossier,
- utiliser les outils d'analyse,
- rédiger un compte rendu, ...

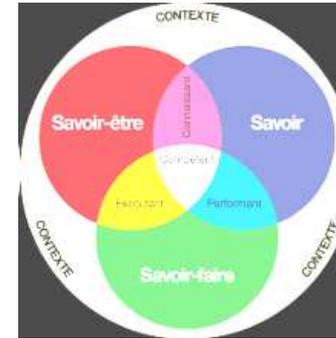
c) des savoir-être

- mener à bien un entretien,
- animer une équipe, apaiser les conflits,
- communiquer des résultats,
- promouvoir la sécurité des vols, ...



Quels sont les devoirs d'un CSP ?

Compétence



Engagement de confidentialité



Autres ?



Conclusion provisoire

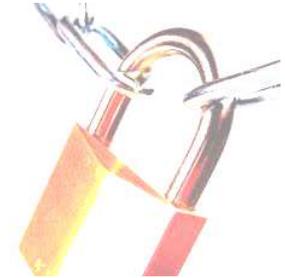
Le SGS, un outil au service de l'aéroclub

Que reste-t-il à faire ?

- nommer le CSP
- intégrer le SGS dans la vie de l'aéroclub,
- cultiver une volonté collective d'avancer vers plus de sécurité.

La cheville ouvrière ?
le CSP

Pour ce faire, le CSP exerce
des compétences particulières acquises
au cours d'une formation
orientée
vers **la pratique.**





Fin de la partie « informations préliminaires sur le SGS en ATO »

Vos questions, commentaires, propositions, etc. ?