



SYSTÈME DE GESTION DE LA SECURITE

MODULE I. FONDAMENTAUX DE LA GESTION DE LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE

Préparé et présenté par :

M. MOUSTAPHA Amadou Roufaï, ASECNA-BENIN

moustapharouf@yahoo.fr / moustapharou@asecna.org

février 2026

SOMMAIRE

- I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE LA SÉCURITÉ
- II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SÉCURITÉ
- III. GESTION DES CHANGEMENTS
- IV. CULTURE DE SECURITE



OBJET DU MODULE 1

Fournir aux participants une compréhension commune des

- principes,
- concepts et
- terminologies

de la gestion de la sécurité en aviation, en expliquant **l'évolution** historique, **les motivations** réglementaires et organisationnelles, ainsi que **les éléments constitutifs** d'un Système de gestion de la sécurité (SGS) selon l'OACI.



I. CONCEPTS DE GESTION DE SÉCURITÉ

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

C'est quoi la gestion de la sécurité ?

La gestion de la sécurité fournit **les informations** et les **processus** qui aident les prises **de décisions** de diverses sortes, dans le but de maintenir un **niveau acceptable** de la sécurité



Décisions individuelles

Prises par le personnel du premier rang (ATCO, Pilotes, ATSEP...)



Décisions institutionnelles

Prises par un exploitant, un fournisseur de services ou une autorité de supervision

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

C'est quoi la gestion de la sécurité ?

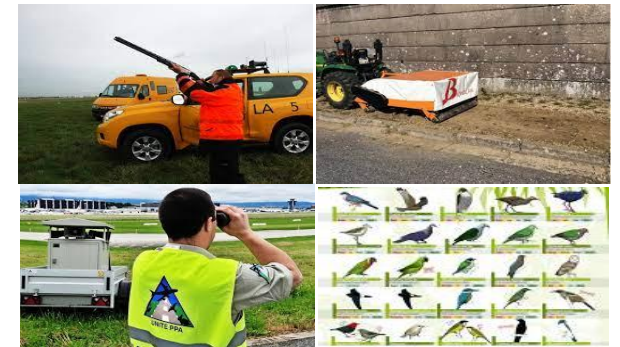
C'est une fonction **organisationnelle** qui s'efforce continuellement d'identifier tous les **dangers** pour la sécurité et d'évaluer et gérer les **risques** associés grâce à une approche **systematique** qui inclut la structure **organisationnelle** nécessaire, les **responsabilités**, les **politiques** et les **procédures**.



Identifier les
dangers



Evaluer les
risques



approche
systematique

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

C'est quoi la
sécurité ?

Zéro accident?

Aucun danger?

Absence d'erreurs humaines?

Situations
idéales mais
irréalistes



La sécurité est une caractéristique **dynamique** du système d'aviation, où les risques de sécurité doivent être **constamment atténués**

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Atténuation des risques de sécurité

Le processus d'atténuation des risques de sécurité s'appuie sur

Une bonne culture de sécurité organisationnelle

- conscience de la sécurité,
- Responsabilité
- engagement.



POLITIQUE DE SECURITE



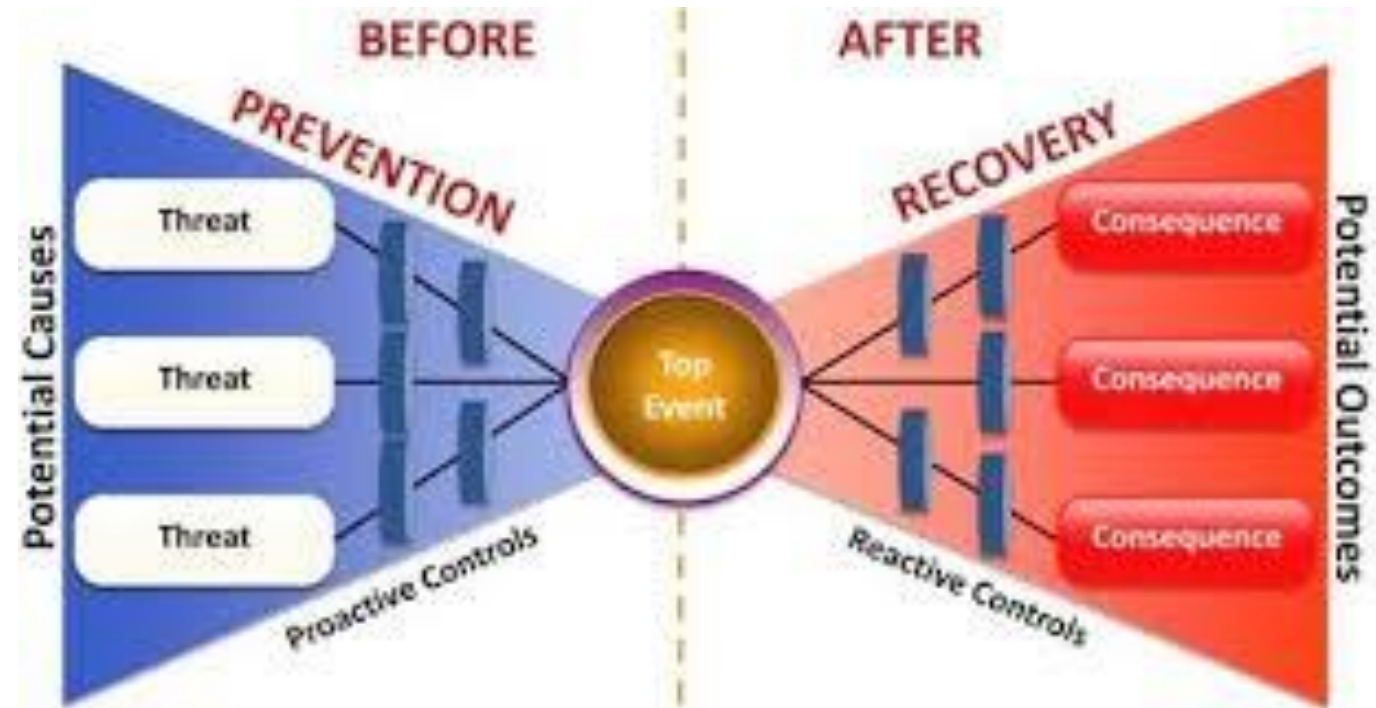
I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Atténuation des risques de sécurité

Ce processus comprend

1. Des mesures préventives de risques de sécurité

mesure prise pour prévenir l'occurrence ou la récurrence d'un événement



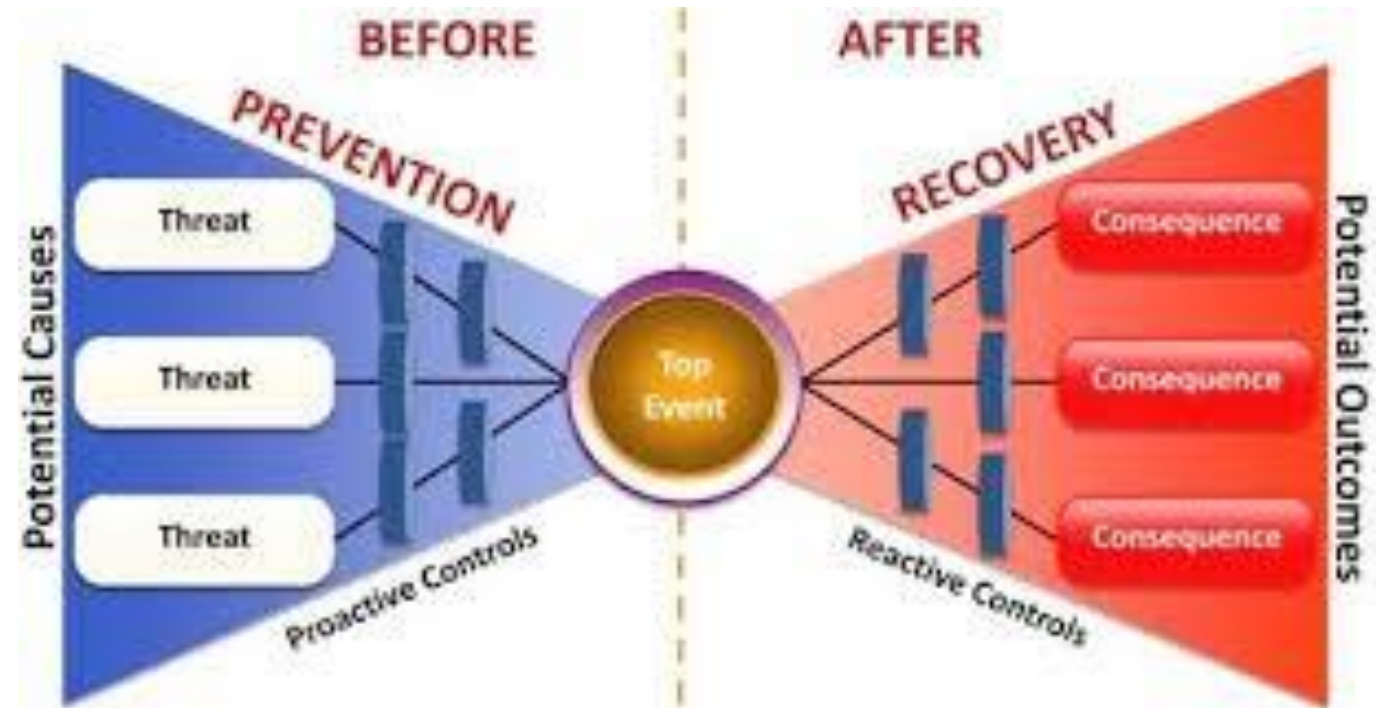
I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Atténuation des risques de sécurité

Il comprend

2. Des défenses réactives

mesure prise pour atténuer les effets des événements indésirables



I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Synthèse gestion de la sécurité

C'est une fonction organisationnelle pour

1. Détecter, identifier, répertorier les dangers
2. Identifier, baliser et reconnaître les risques
3. Evaluer les risques
4. Atténuer les risques

SYSTÈME DE GESTION DE LA SECURITE

Evolution de la gestion de sécurité

1. Ere technique 1900 – 1960 :

Les efforts de la gestion de la sécurité étaient **réactifs** et essentiellement focalisés sur **l'amélioration des moyens techniques**

17 septembre 1908 – Fort Myer (États-Unis) : le **Wright Flyer III**, piloté par Orville Wright, s'écrase à la suite de la rupture d'une hélice en plein vol à Fort Myers, Virginie (États-Unis).

Approche de l'époque

Revoir la conception de l'aéronef – Port de casque



I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Evolution de la gestion de sécurité

2. Ere facteur humain 1970 – 1990

La gestion de la sécurité est étendue à la composante humaine y compris à l'interface homme machine.

À l'ère facteur humain, l'accident du Wright Flyer III ne serait pas expliqué par

« une hélice cassée »

mais par

Inadéquation homme-machine-tâche : Absence d'indications sur l'état des hélices. Aucun moyen pour le pilote de détecter une défaillance imminente

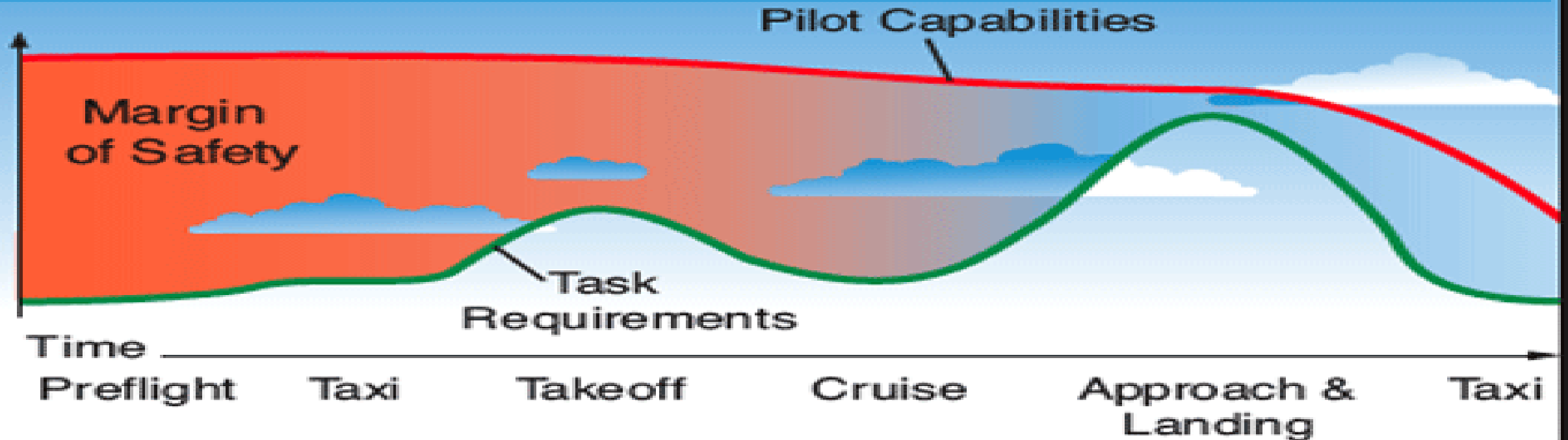
I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Evolution de la gestion de sécurité

2. Ere facteur humain 1970 – 1990

La gestion de la sécurité est étendue à la composante humaine y compris à l'interface homme machine.

Exemple : Prise en compte de la fatigue : Capacité des Pilotes



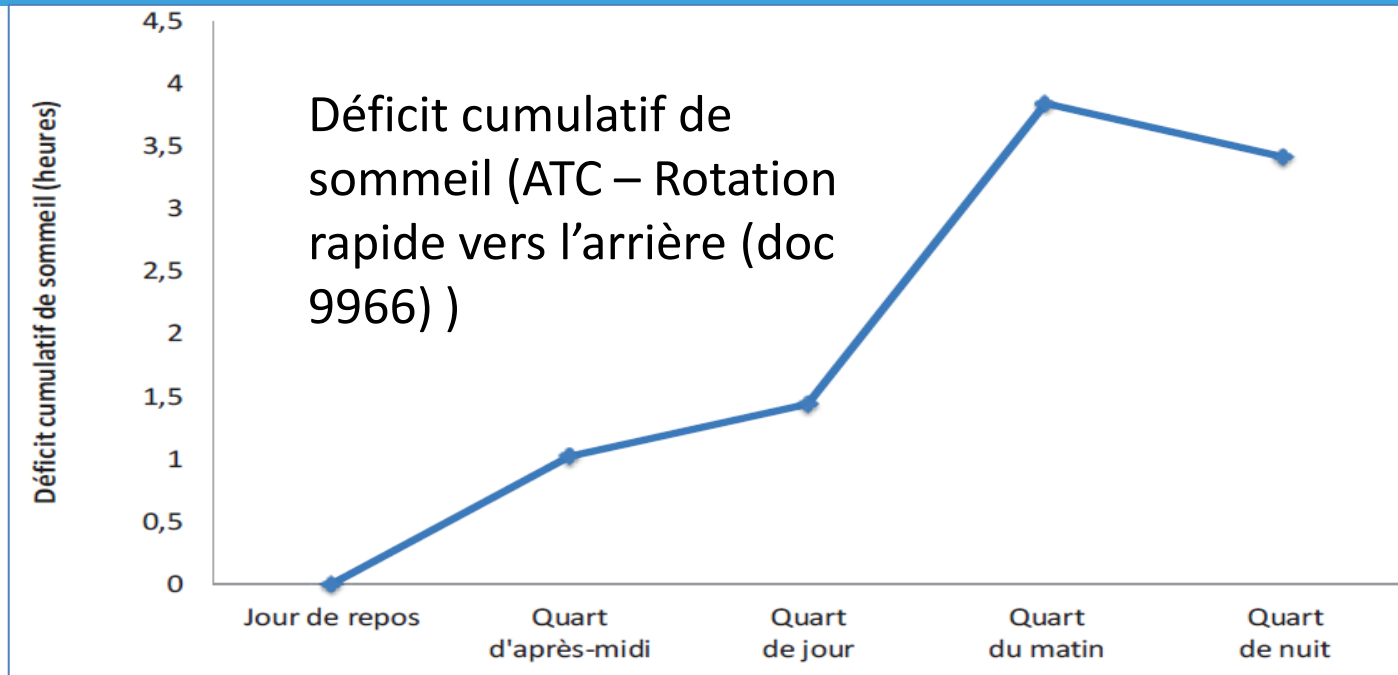
I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Evolution de la gestion de sécurité

2. Ere facteur humain 1970 – 1990

La gestion de la sécurité est étendue à la composante humaine y compris à l'interface homme machine.

Exemple : Prise en compte de la fatigue (Sommeil ATCO)



Les dispositions de l'annexe 11 permettent de gérer ces risques

[\(Voir ici\)](#)

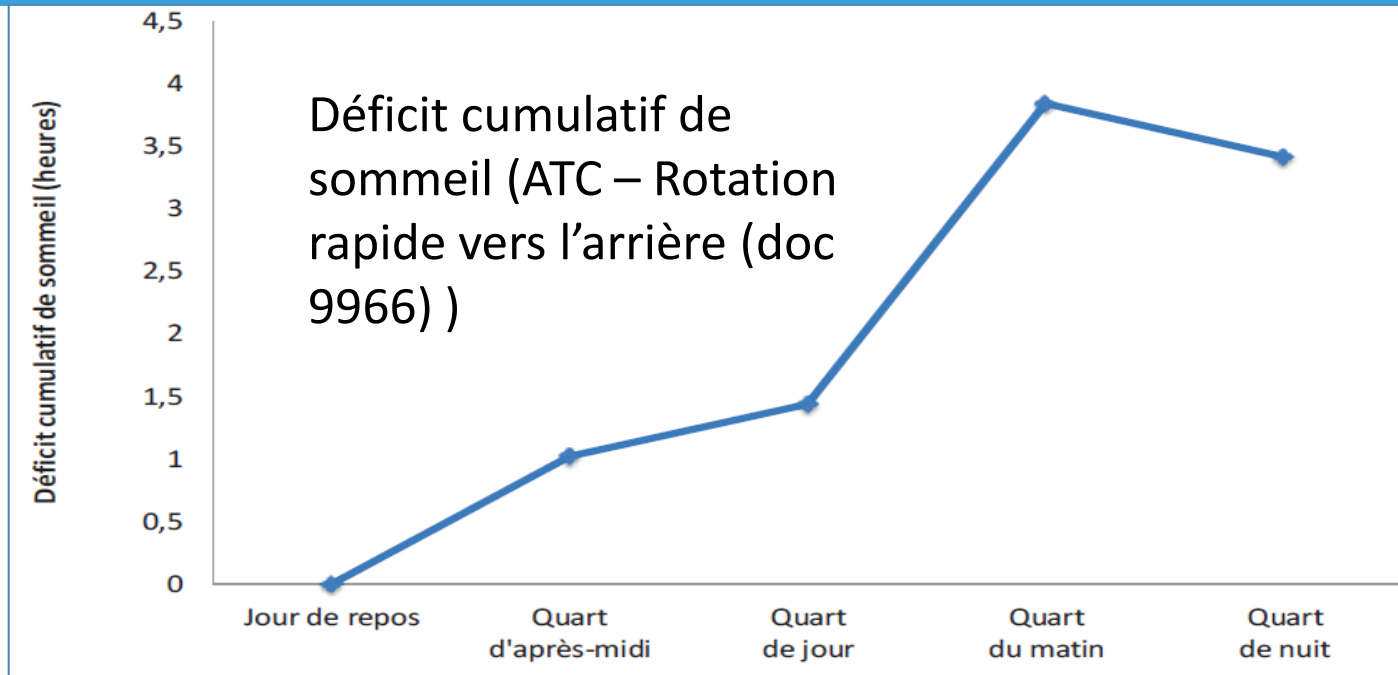
I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Evolution de la gestion de sécurité

2. Ere facteur humain 1970 – 1990

La gestion de la sécurité est étendue à la composante humaine y compris à l'interface homme machine.

Exemple : Prise en compte de la fatigue (Sommeil ATCO)



Etude de cas : Un organisme ATC est organisé en 4 équipes, E1, E2, E3, E4 ([ici](#))

- Etudier la conformité
- Identifier les risques

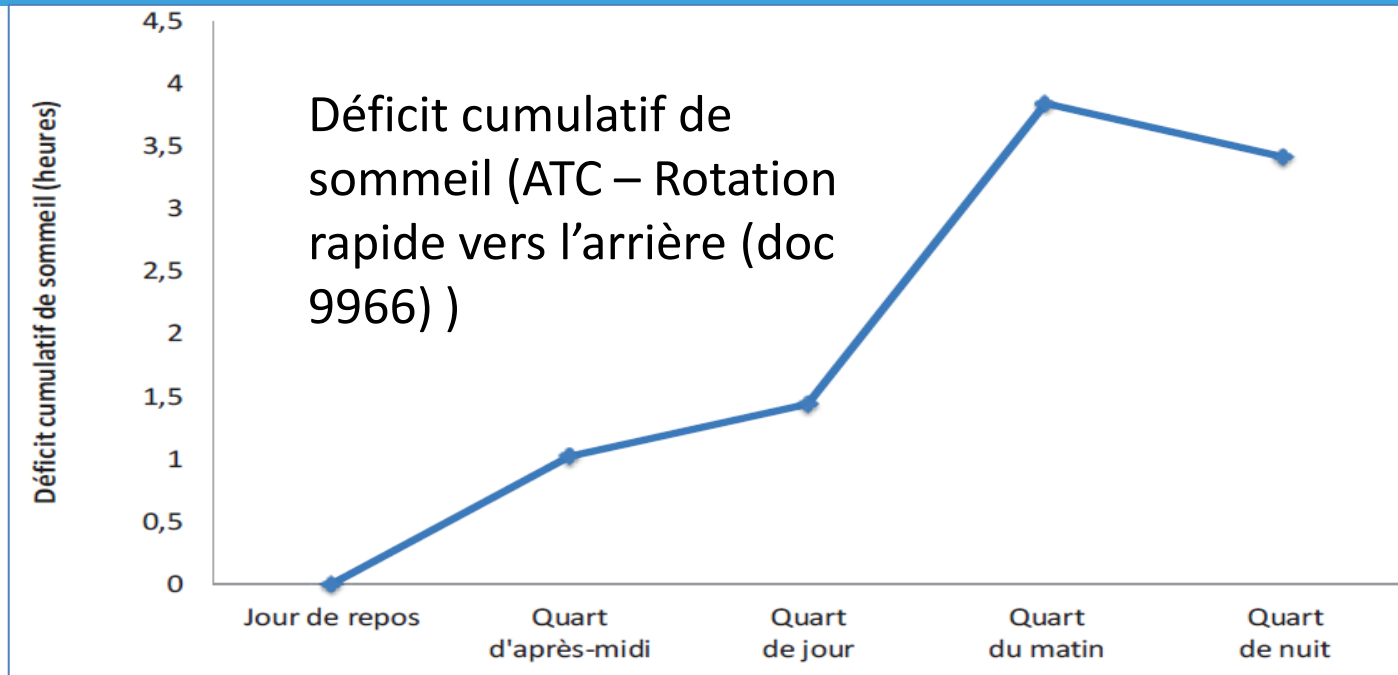
I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Evolution de la gestion de sécurité

2. Ere facteur humain 1970 – 1990

La gestion de la sécurité est étendue à la composante humaine y compris à l'interface homme machine.

Exemple : Prise en compte de la fatigue (Sommeil ATCO)

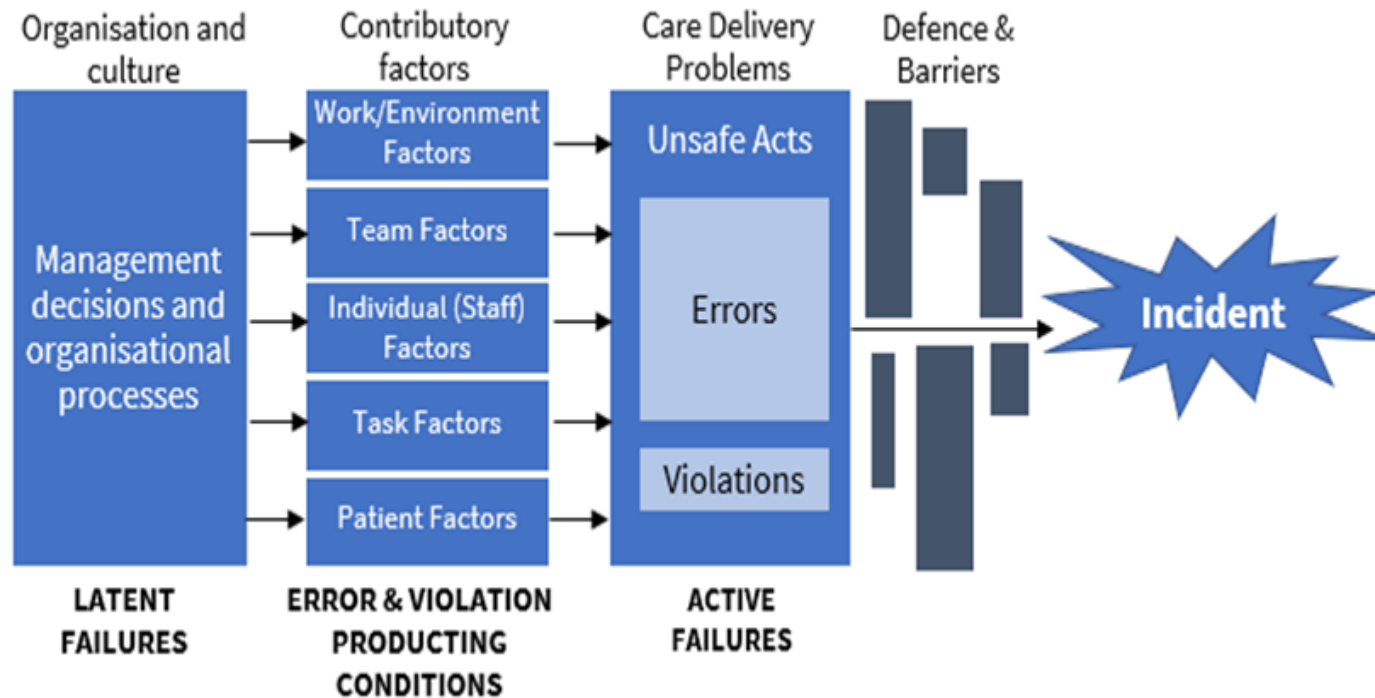


Mais cette approche se concentre sur les individus sans prendre en compte leur organisation

Evolution de la gestion de sécurité

3. Ere Organisationnelle 1990 – 2000

perspective systémique, englobant les facteurs organisationnels ainsi que les facteurs humains et techniques.



l'introduction de la notion
« **accident organisationnel** »
: incidence de la culture et des politiques organisationnelles sur l'efficacité de la maîtrise des risques de sécurité

Evolution de la gestion de sécurité

4. Ere système :

Approche visant **l'ensemble du système**. Les **interfaces** entre organisations doivent être prise en compte pour maîtriser la sécurité du système aéronautique

En effet l'évolution de la sécurité a mis en évidence l'importance des interactions entre humains, processus et technologies, et le rôle positif de l'humain dans le système.

Elle s'appuie sur une collaboration accrue entre prestataires de services et États



I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Evolution de la gestion de sécurité

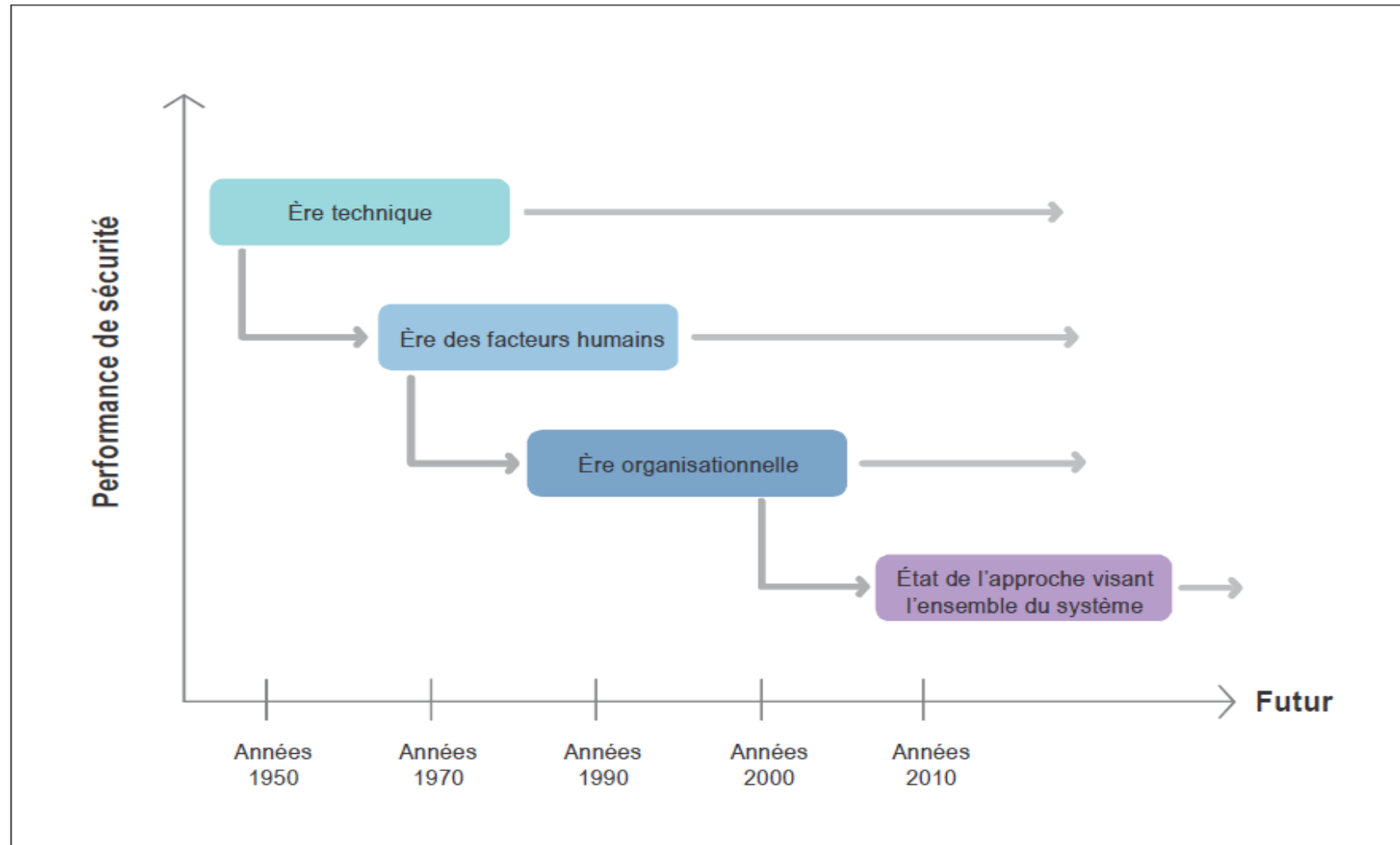


Figure I. Evolution de la gestion de la sécurité (c/f doc 9859, ed 4)

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

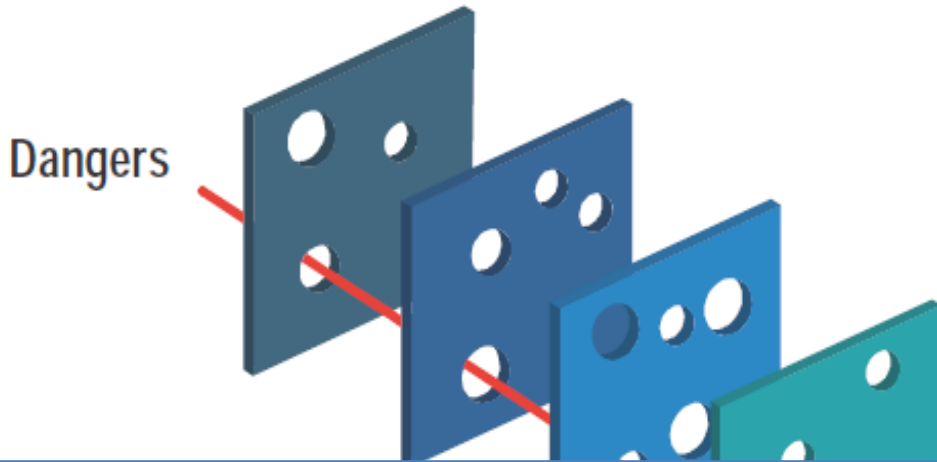
Causalité des incidents et accidents

Les systèmes de l'aviation civile sont protégés par plusieurs couches de défense appelées barrières.

L'industrie aéronautique illustre généralement ce principe de causalité à travers le modèle du « **fromage suisse** » développé par le professeur **James Reason**, qui montre comment les failles présentes dans chaque barrière peuvent s'aligner et conduire à un incident ou à un accident.

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Causalité des incidents et accidents



NB :

1. Le modèle de Reason n'est pas linéaire, il considère plusieurs causes indépendantes.
2. Il n'est pas performatif, Il est descriptif.

Figure II. Modèle de Reason (Doc 9859, édition IV)

Ce modèle illustre le fait que les accidents découlent de **violations successives de multiples mécanismes de défense**.

Organisation → Terrain → Défenses → Accident

Causalité des incidents et accidents

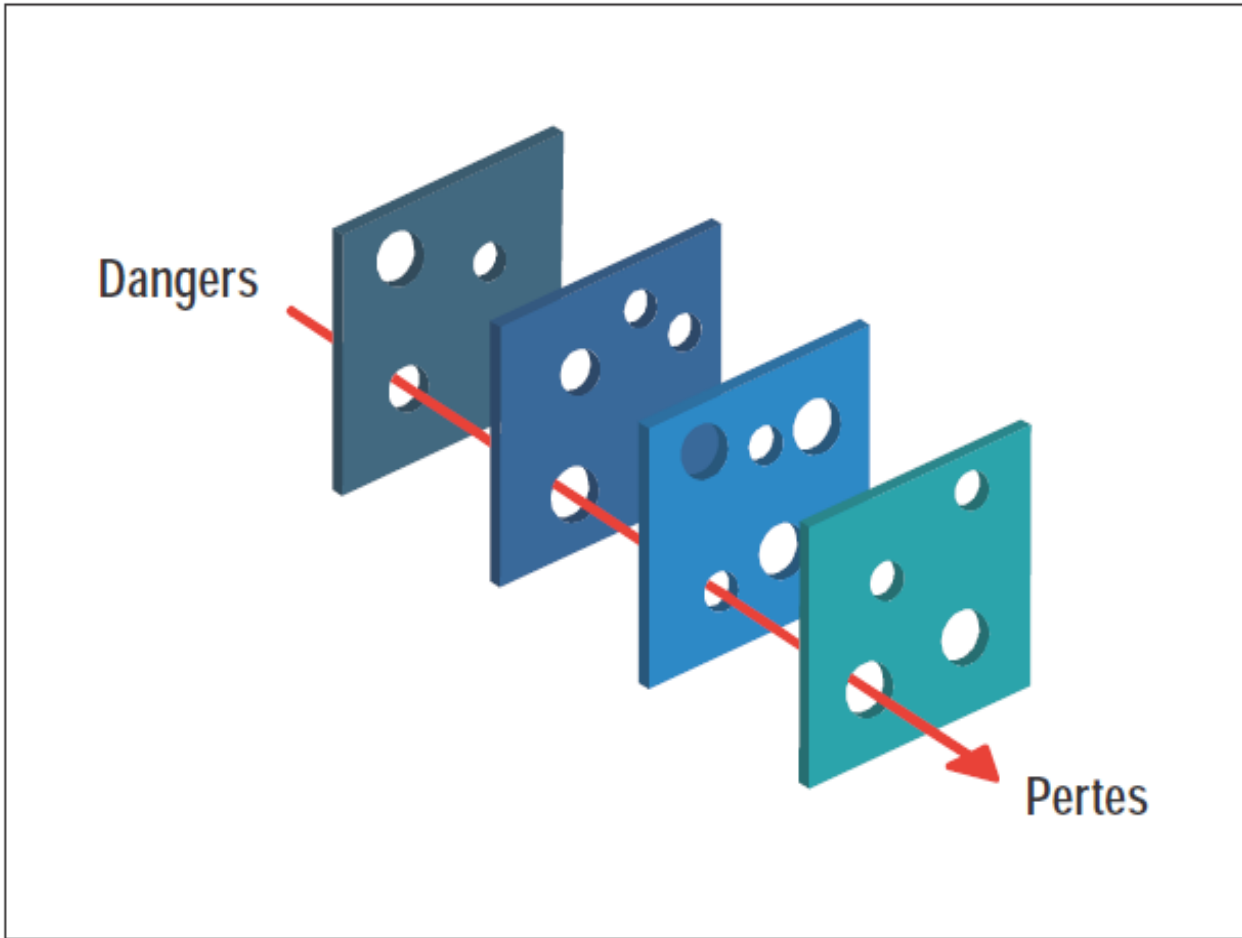


Figure II. Modèle de Reason (Doc 9859, édition IV)

Accident organisationnel
Identifier ces facteurs à l'échelon du système, plutôt que par des efforts localisés, en vue de réduire au minimum les défaillances actives d'individus.

Causalité des incidents et accidents

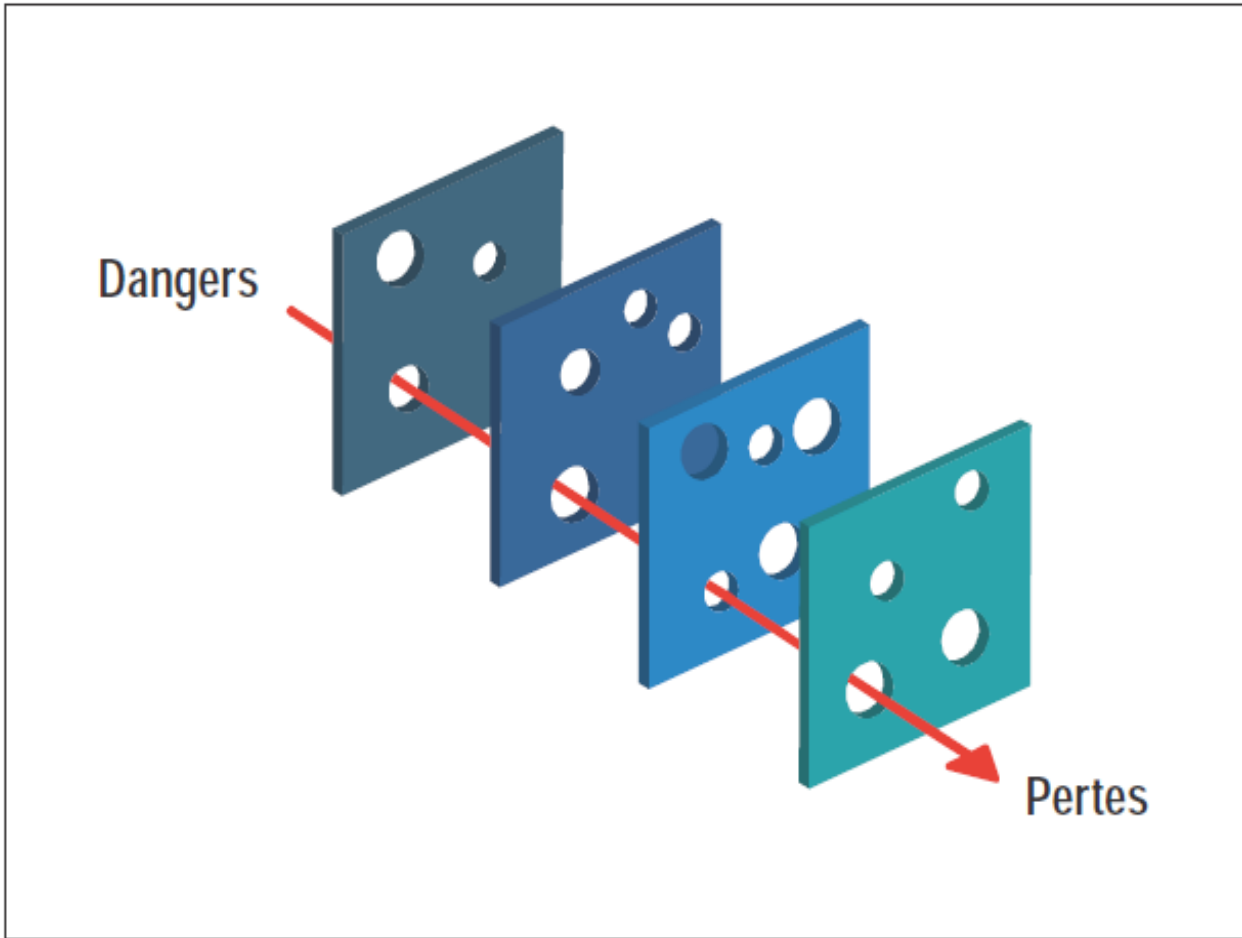


Figure II. Modèle de Reason (Doc 9859, édition IV)

Accident organisationnel

Les grandes catastrophes naissent parfois de petites décisions ordinaires.

Chaque choix quotidien est une barrière... ou une faille

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Causalité des incidents et accidents

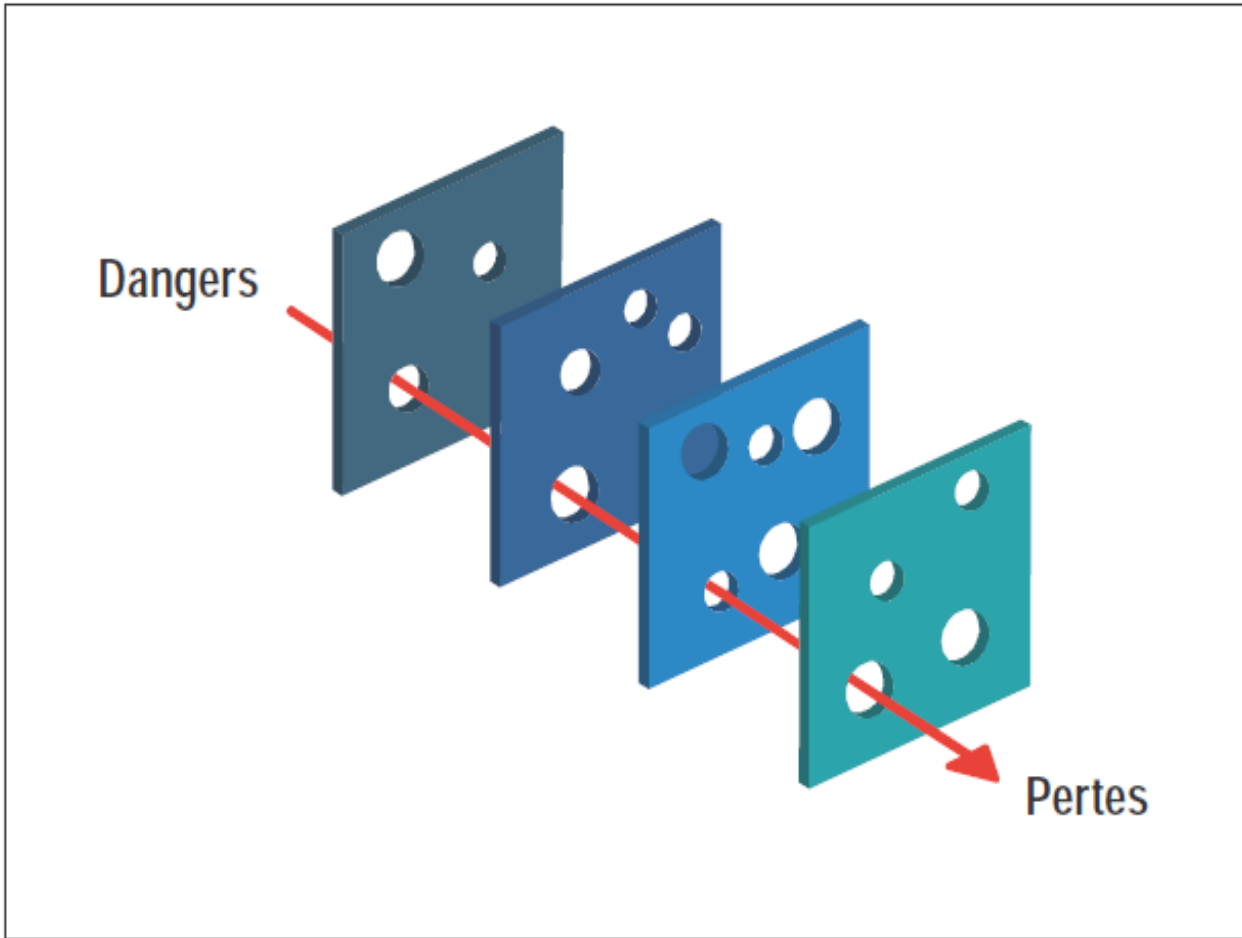


Figure II. Modèle de Reason (Doc 9859, édition IV)

Suivant le model de Reason, l'accident est toujours provoqué par une **combinaison** des :

- **conditions latentes**
- **défaillances actives.**

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Causalité des incidents et accidents

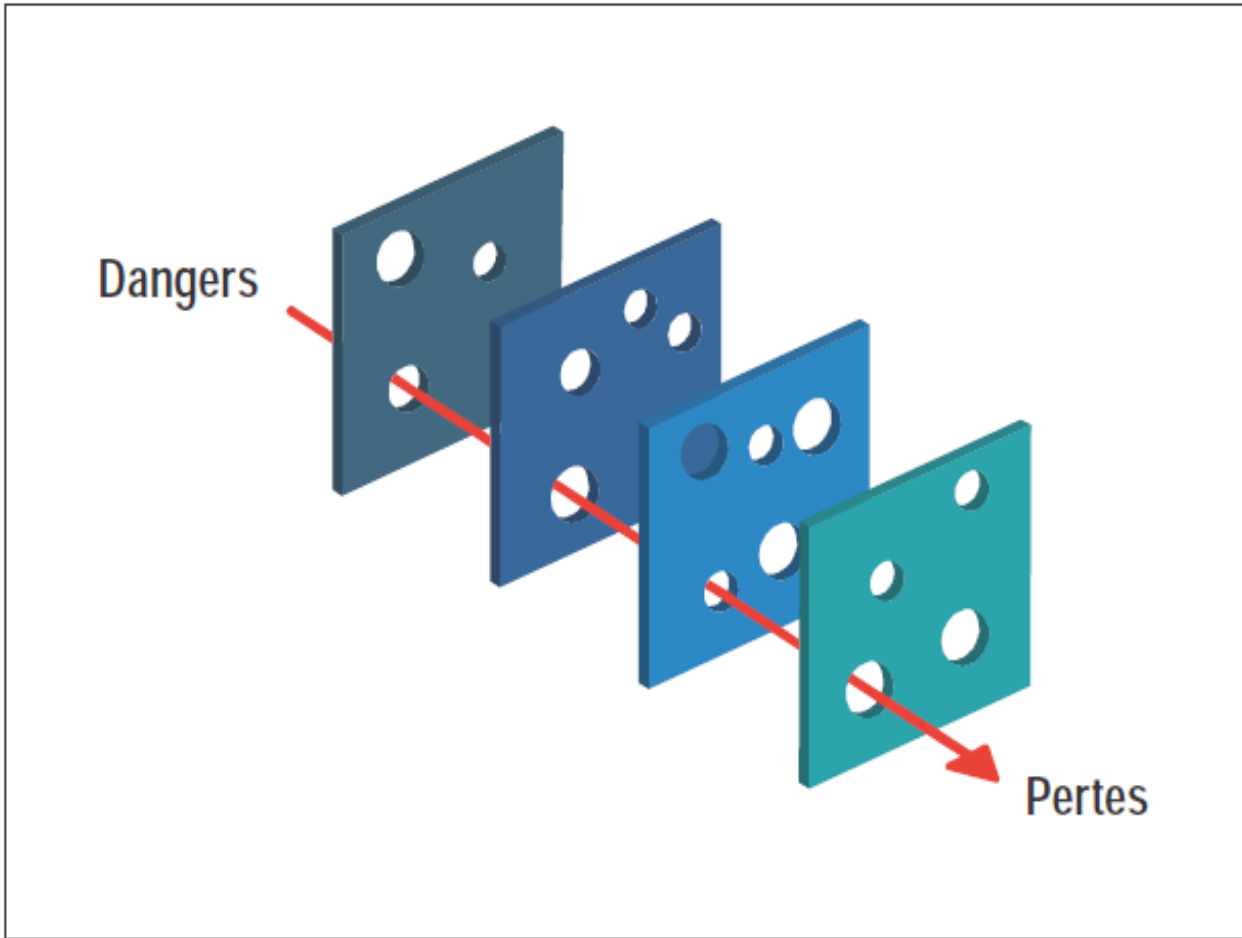


Figure II. Modèle de Reason (Doc 9859, édition IV)

Conditions latentes

- conséquence tardive de décisions prises aux niveaux supérieurs
- peuvent rester dormantes
- leurs effets sont activés par certaines conditions d'exploitation.

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Causalité des incidents et accidents

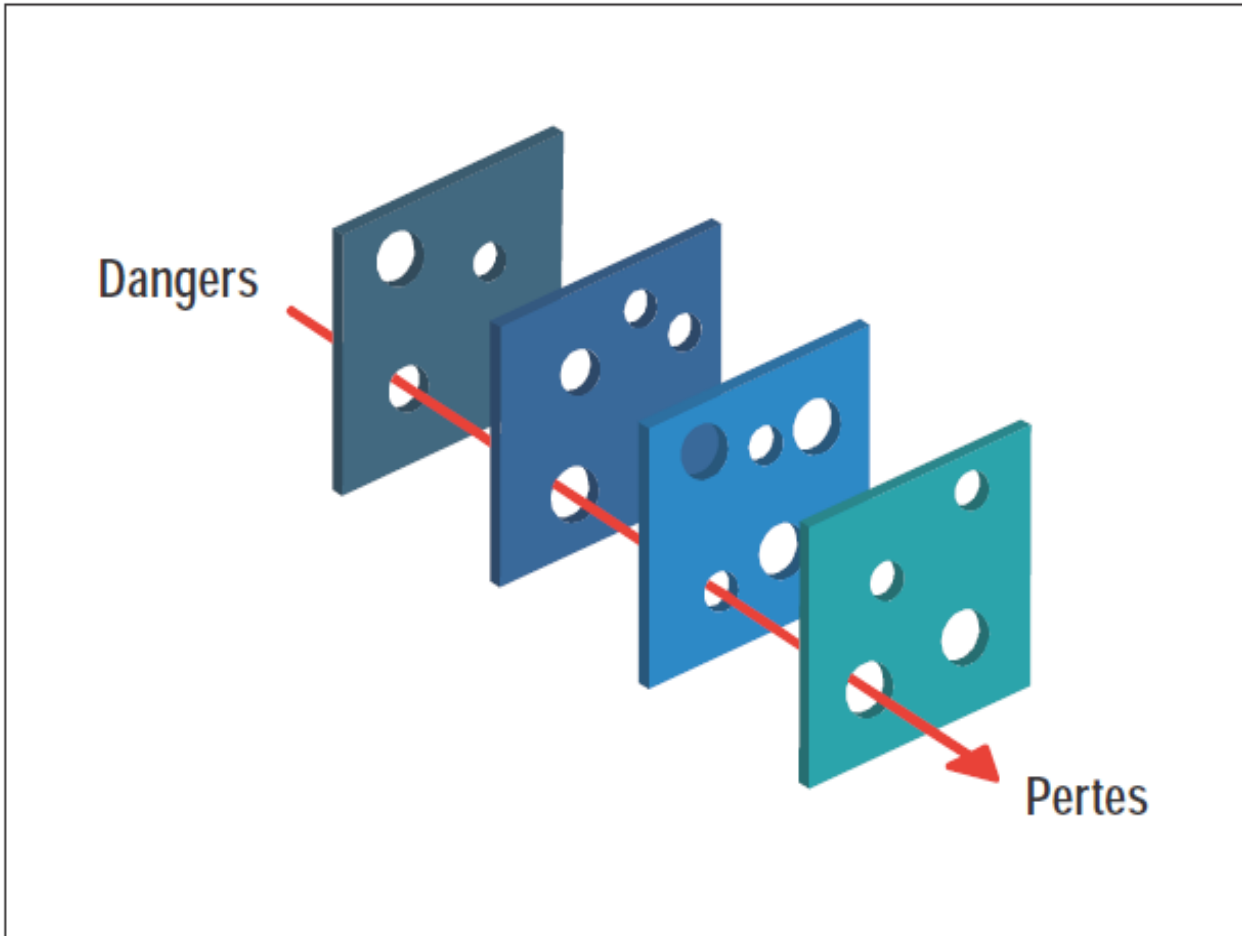


Figure II. Modèle de Reason (Doc 9859, édition IV)

Conditions latentes

Ex : AFR 447 (Rio–Paris, 2009) sondes Pitot Airbus A330 connues pour givrer en conditions tropicales.

Effet : perte d'indications de vitesse fiables, entraînant la confusion des pilotes.

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Causalité des incidents et accidents

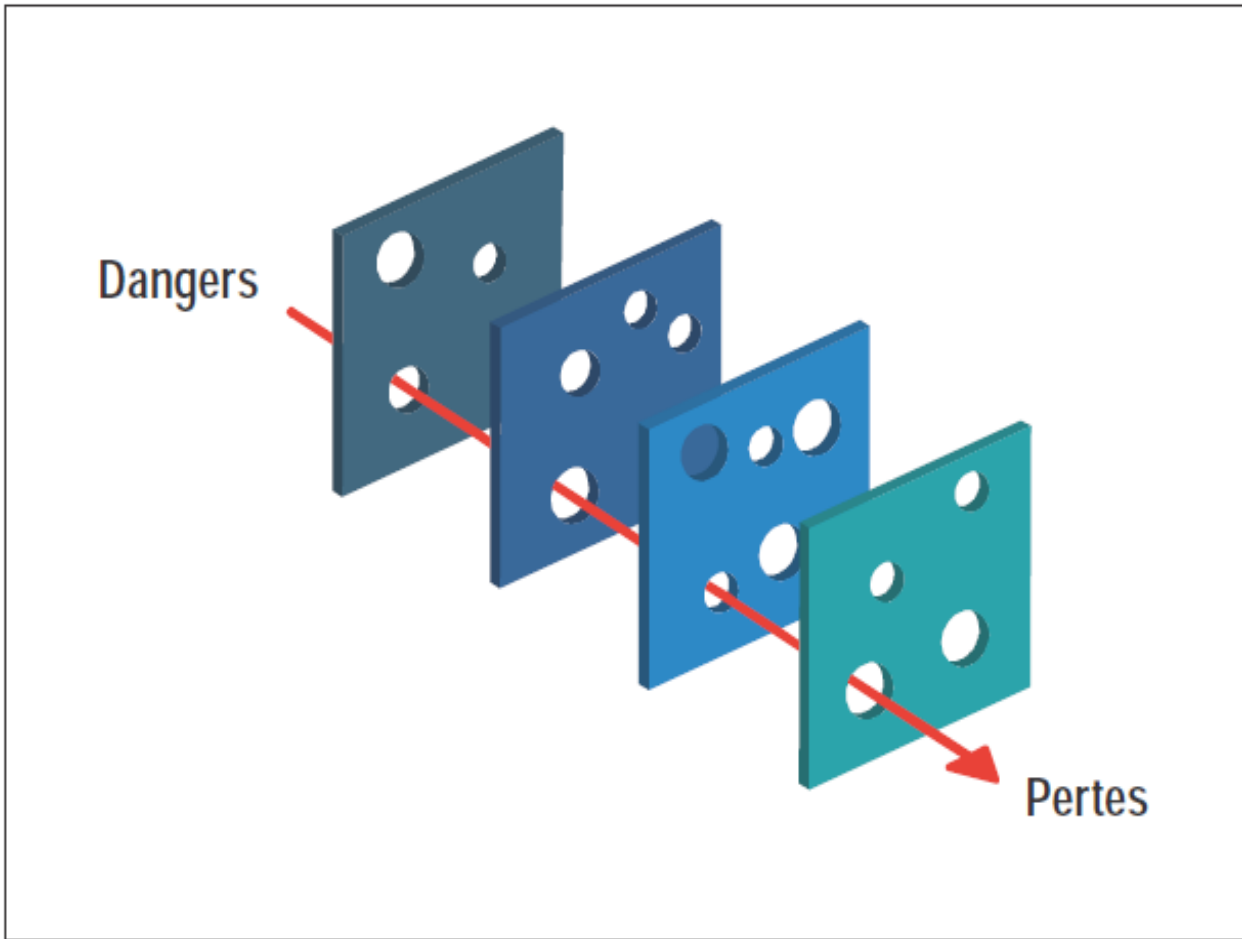


Figure II. Modèle de Reason (Doc 9859, édition IV)

Défaillances actives
actions ou des inactions, y compris des erreurs et des violations de règles, qui ont un effet préjudiciable immédiat.

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Causalité des incidents et accidents

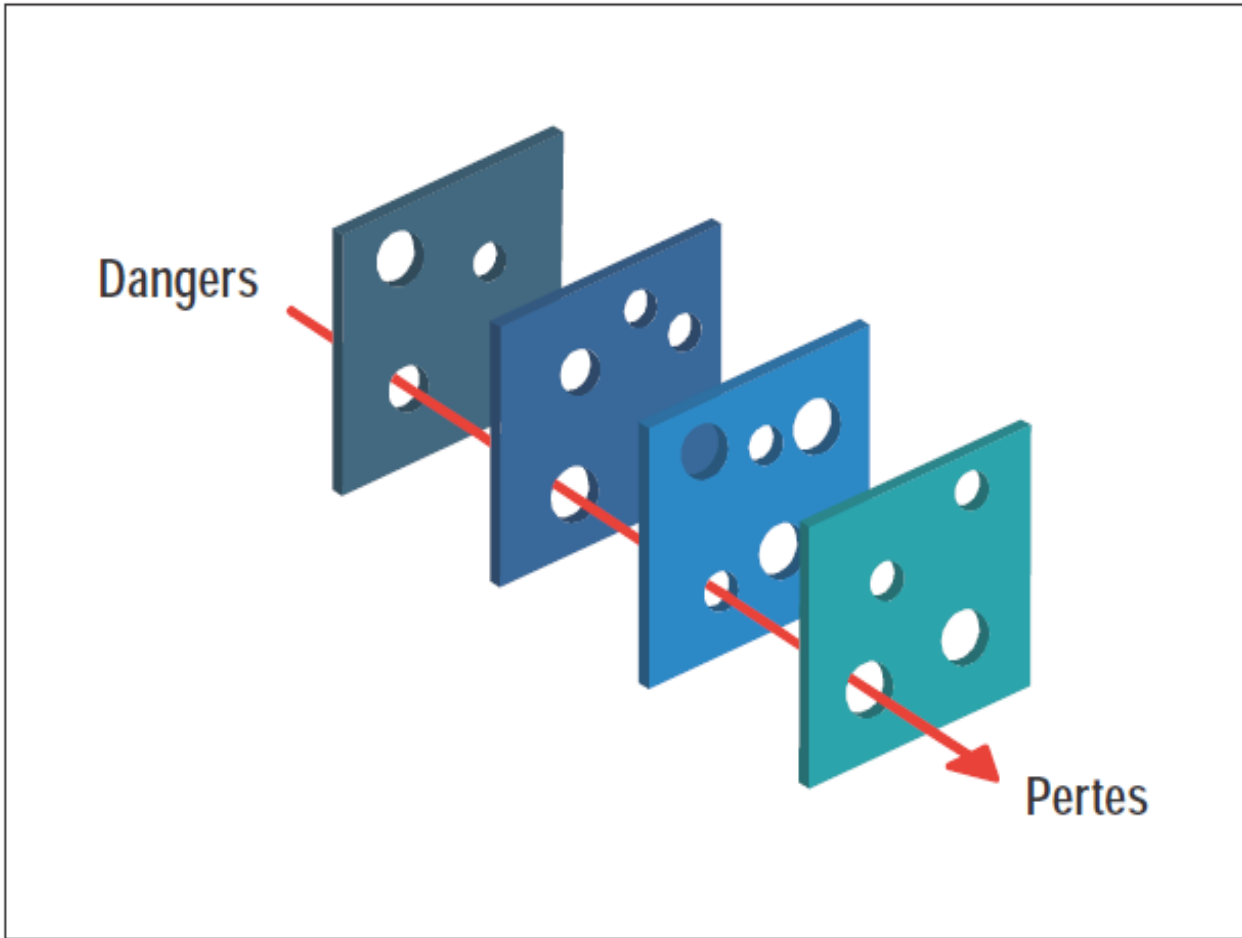


Figure II. Modèle de Reason (Doc 9859, édition IV)

Défaillances actives

Ex : AFR 447 (Rio–Paris, 2009)

Décision de maintenir le CAP malgré la présence d'une zone convective.

Conséquence :

Décrochage et chute dans l'Atlantique, 228 morts.

Causalité des incidents et accidents

Conditions latentes : sont des conditions présentes dans le système d'aviation bien avant que se produise un résultat dommageable.

Initialement, elles ne sont pas perçues comme danger elles deviendront évidentes après la rupture des défenses du système.

Quelques exemples de conditions latentes :

1. Formation inadéquate;
2. Procédures opérationnelles incomplètes ou incorrectes;
3. Règlementation incorrecte ou inadéquate;
4. Défaut de conception d'équipement;
5. Sous-effectif, environnement de travail dégradé.

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Causalité des incidents et accidents

Défaillances actives : sont des actions ou des inactions, incluant **erreurs** et **violations**, qui ont un effet adverse immédiat.

Erreur vs Violation :

Elles relèvent toutes deux des acteurs de première ligne (en contact direct avec l'aéronef).

Elles sont différenciées en fonction de l'élément motivationnel et de l'intention de l'acteur :

Erreur : non intentionnelle (voir diapo suivante);

Violation : intentionnelle (voir diapo 32).

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Erreurs

Action ou inaction d'une personne en fonction, conduisant à des écarts par rapport aux intentions ou aux attentes de l'organisation ou de cette personne.

(c/f doc 9859)

2 catégories

Déviations/raté (Slips) et Oubli (Lapses) : Erreur d'exécution

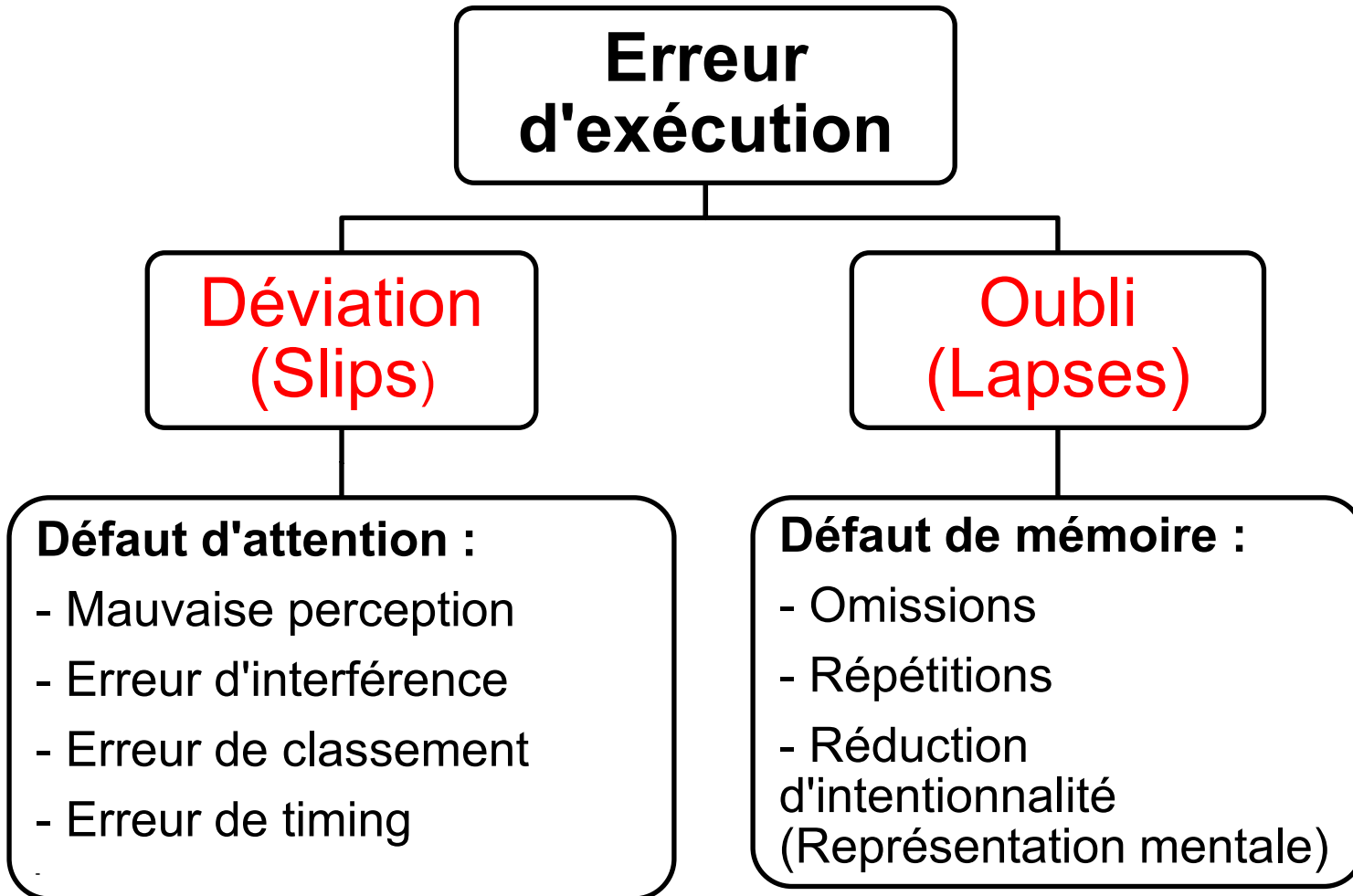
Mauvaise application des règles ou défaillance de mémoire conduisant à sauter une action

Mistakes : Erreur de planification/jugement

Il s'agit d'une erreur dans le planning, le processus ou la procédure à appliquer

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Erreurs



Répondez : Slips ou Laps?

Régler le mauvais bouton
(sélectionner 1013 hPa au lieu de QNH local).

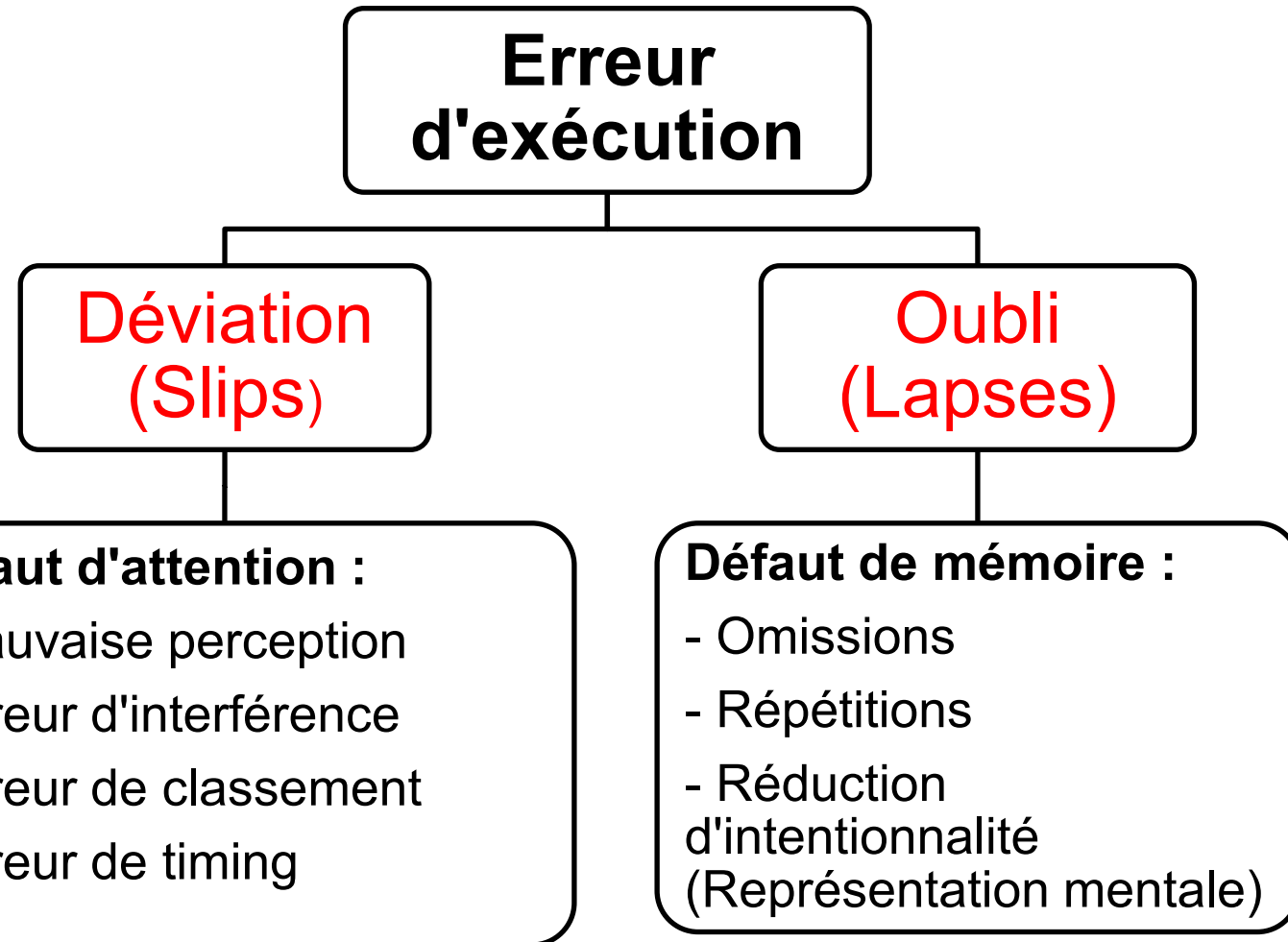
Oublier de coordonner un transfert
avec l'ACC voisin..

Le contrôleur donne l'autorisation
de décollage alors que la piste
n'est pas encore dégagée.

Sauter une étape lors de
l'inspection journalière (ex.
inspection du RESA non effectuée).

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Erreurs



Slips vs Laps

Slips: Je voulais bien faire, mais j'ai mal fait

Lapses: Je savais ce que je devais faire, mais j'ai oublié

Lequel est le plus **dangereux** : Slip ou Lapse ?

Aucun

Barrières

Slips : ergonomie, attention et la conception.

Lapses : procédures, checklists et la redondance , repos / gestion de la fatigue.

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Erreurs

Erreur de planning (Mistakes)

Reglements/ Procédures

- Mauvaise application d'une bonne procédure
- Application d'une mauvaise procédure-

Connaissance

- Biais de confirmation
- perception sélective
- Improvisation
- excès de confiance
-

Répondez : Erreur

Procédure/Connaissance?

Interpréter un NOTAM de manière erronée (ex. considérer qu'une piste est disponible alors qu'elle est fermée).).

Un responsable sécurité pense qu'un balisage est fiable et écarte les signalements de pannes comme anecdotiques.

Le contrôleur surveille attentivement un vol en conflit potentiel et néglige d'autres trafics en convergence plus lointaine.

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Erreurs

Erreur de planning (Mistakes)

Reglements/ Procédures

- Mauvaise application d'une bonne procédure
- Application d'une mauvaise procédure-

Connaissance

- Biais de confirmation
- perception sélective
- Improvisation
- excès de confiance
-

Slips Vs Laps Vs Mistakes

Slips : Ai-je mal exécuté ce que je savais

Laps : Ai-je oublié de faire quelque chose que je savais

Mistakes :

1. Ai-je mal compris la situation
2. Ai-je appliqué la mauvaise règle /Ai-je mal appliqué la règle

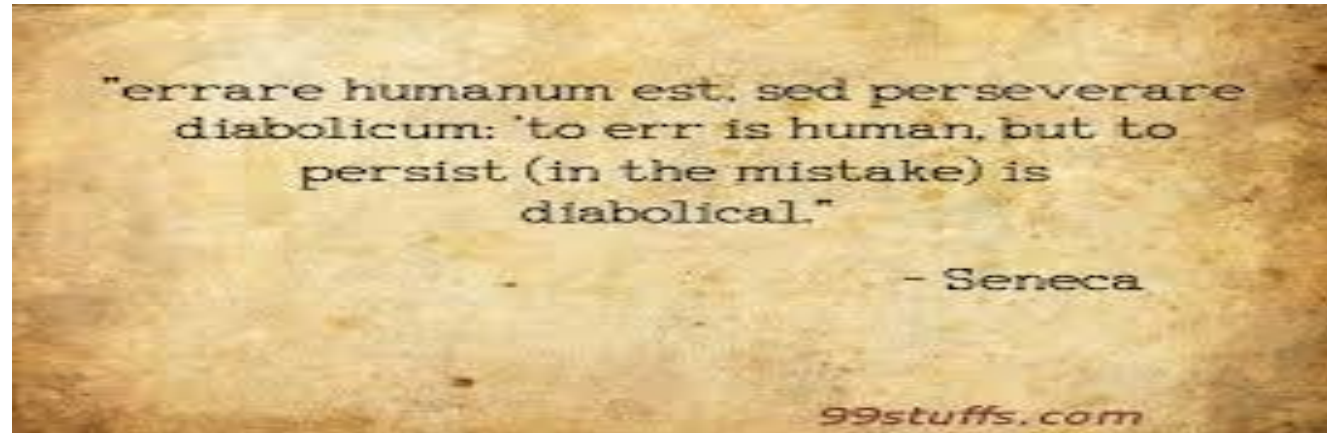
Barrières

Regl/Proc : Mise à jour, revue documentaire, formation.

Connaissance : Formation, CRM, TEM, TRM, REX, travail d'équipe, Supervision.

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Erreurs



Il est reconnu que quelque soit les dispositions réglementaires, **les procédures**, le niveau de **formation** et les solutions **techniques** dans le système, les **erreurs** humaines continueront à être enregistrées.

Ainsi la gestion de la sécurité doit mettre en place un mécanisme pour :

- Réduire **la probabilité d'occurrence** des erreurs;
- Réduire leurs **conséquences** en cas d'occurrence.

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Violation : Erreur de jugement ou sabotage

Une violation est un acte ou une omission **délibérée** visant à s'écarter des **procédures, protocoles, normes** ou pratiques établis.

S'écarter volontairement des normes, en pensant bien faire.

De telles violations relèvent d'une **erreur de jugement** et ne conduisent pas automatiquement à des mesures disciplinaires, selon les politiques en vigueur.

Violation

3 catégories d'erreur de jugement

1. Violations situationnelles
2. Violations de routine
3. Violations induites par l'organisation

1. Violations situationnelles :

Commises en réaction à des facteurs rencontrés dans un contexte particulier (contraintes de temps, forte charge de travail...)

Violation

3 catégories

1. Violations situationnelles

2. Violations de routine :

Deviennent la façon d'agir normale au sein d'un groupe. Elles sont commises lorsque la conformité aux procédures établies est difficile.

Elles peuvent se poursuivre sans conséquences, mais peuvent devenir fréquentes et entraîner des événements

Violation

3 catégories

1. Violations situationnelles

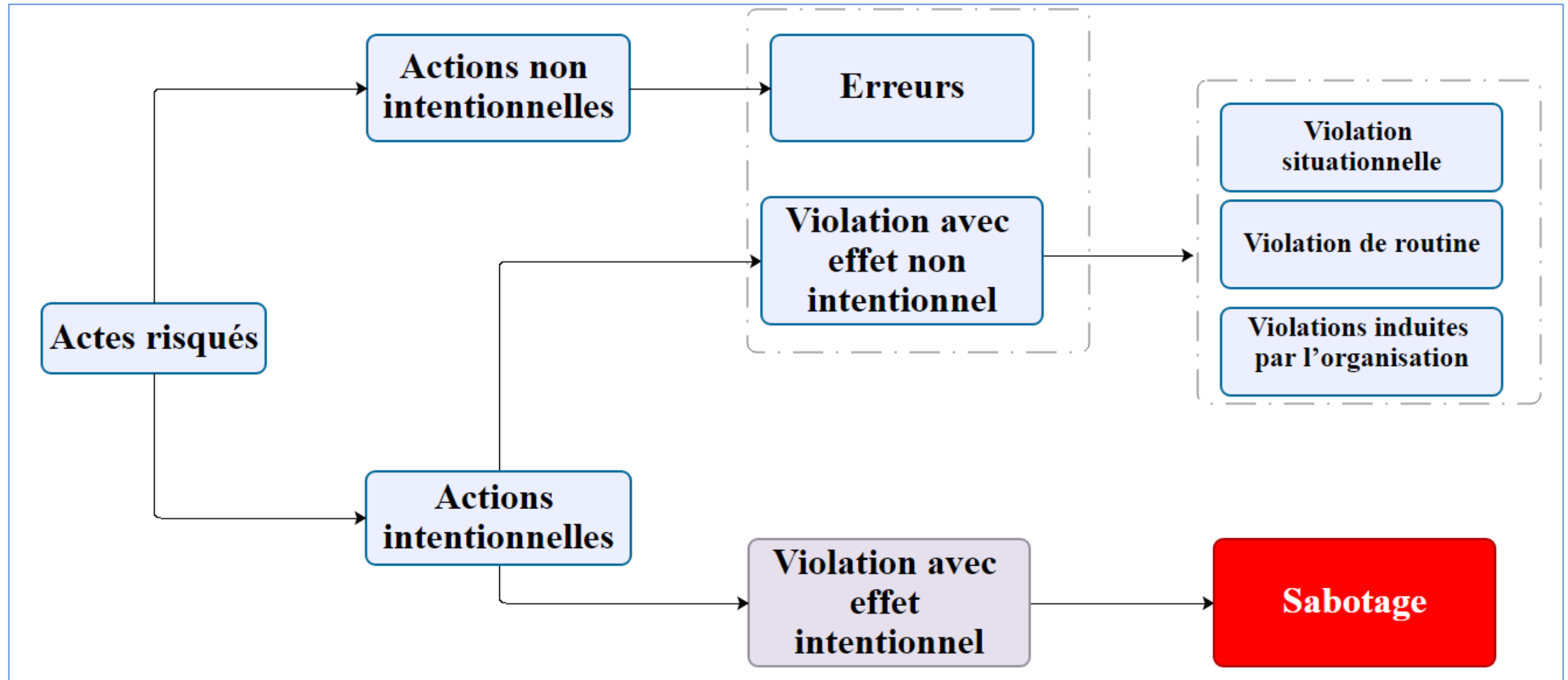
2. Violations de routine :

3. Violations induites par l'organisation: Extension des violations de routine.

se produit lorsqu'une organisation tente de répondre à des exigences de rendement accru en ignorant ses défenses de sécurité ou en les étirant.

I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Violation : Erreur de jugement ou sabotage

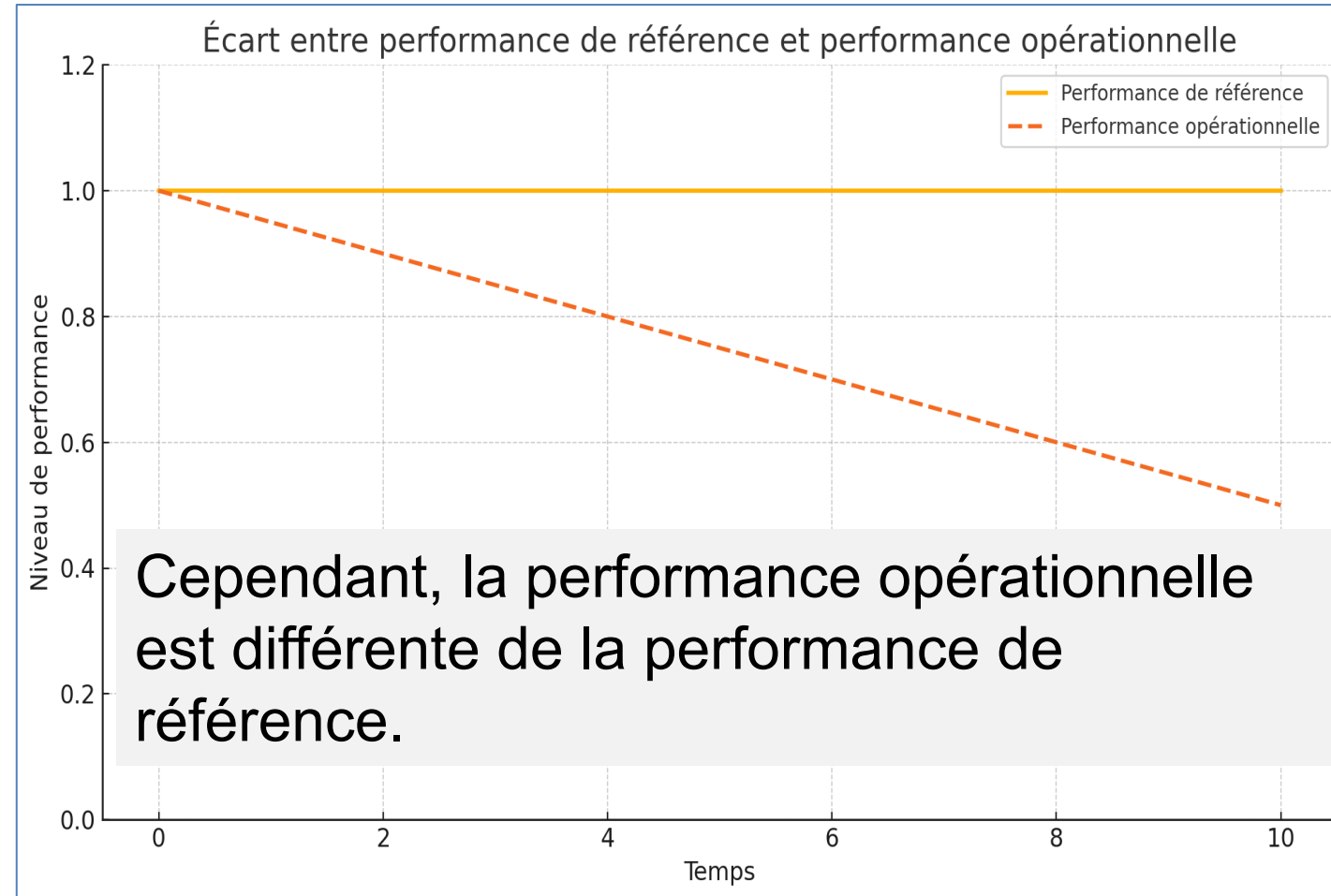


I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Dérive pratique

Tout système est conçu pour fonctionner selon une performance de référence.

Le terme « dérive » est employé pour désigner **l'écart progressif**, du fait d'influences extérieures



I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Dérive pratique

Exemple :

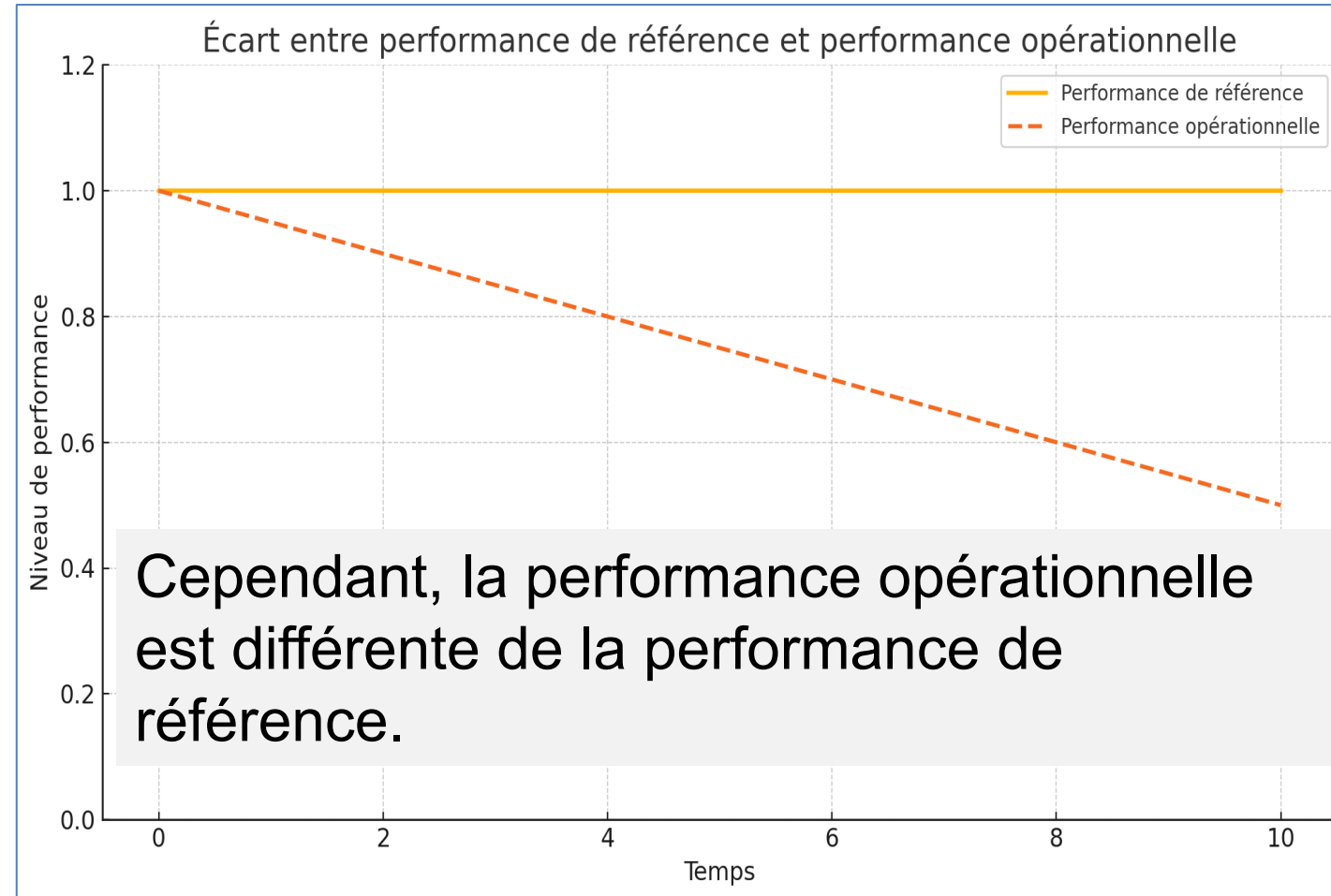
Autorisation de décollage anticipée :

Règle

Autorisation seulement quand la piste est totalement dégagée.

Pratique réelle

Avec l'expérience on donne l'autorisation quand l'avion précédent est "presque" sorti, surtout en heure de point



I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Dilemme du manager

L'identification des dangers, l'évaluation et l'atténuation des risques de sécurité sont la clé du processus de gestion de la sécurité.

L'atténuation des risques de sécurité consiste à mettre en œuvre des défenses (équipement, procédures, formation, procédures...) contre les risques identifiés.



Un coût — en termes d'argent, de temps et de ressources



I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Dilemme du manager

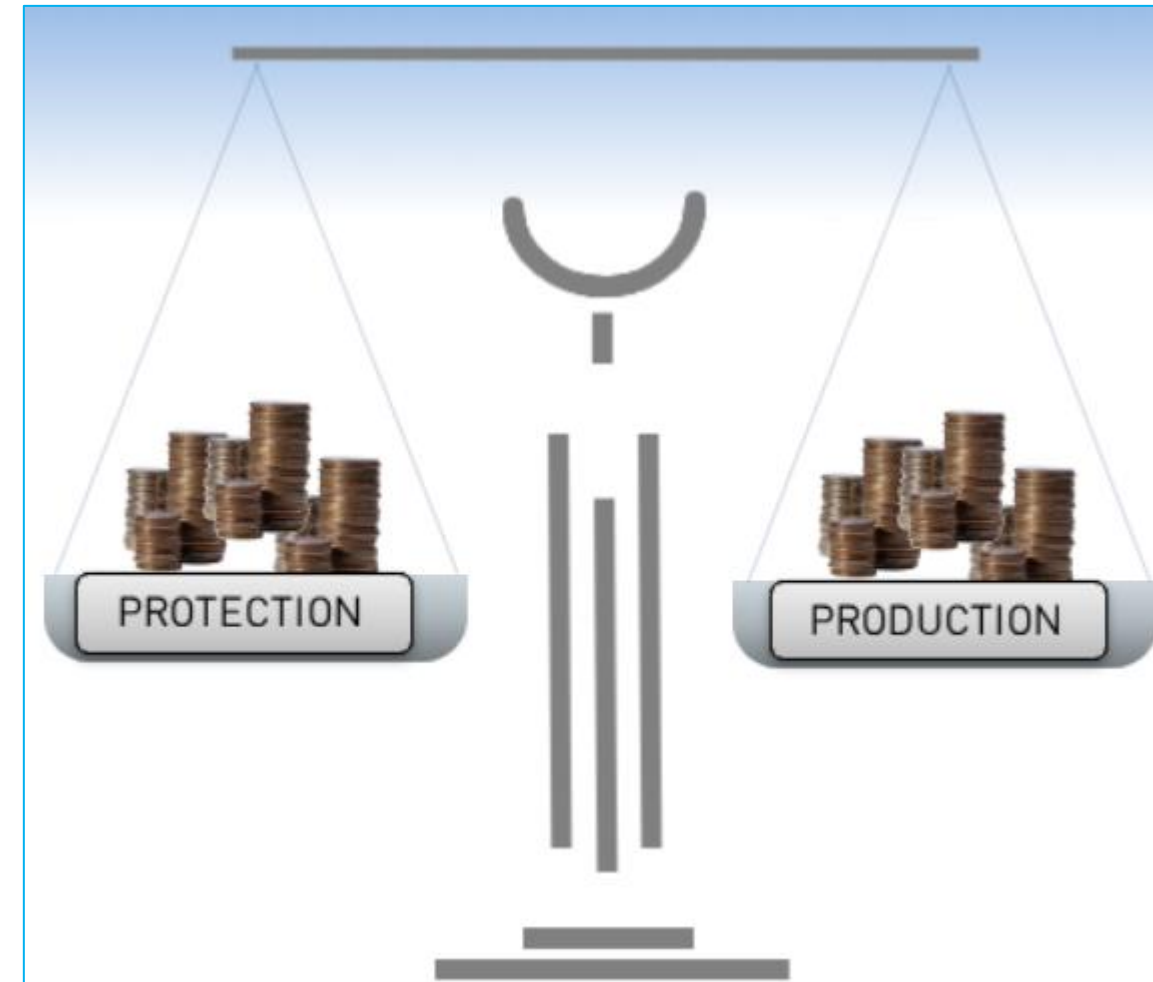
Ainsi les risques de production et les risques de sécurité sont liés.



I. CONCEPTS DE MANAGEMENT DE SÉCURITÉ

Dilemme du manager

Toute organisation doit définir ses objectifs de production et ses objectifs de sécurité en recherchant un équilibre





II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

1. Approche orientée performance

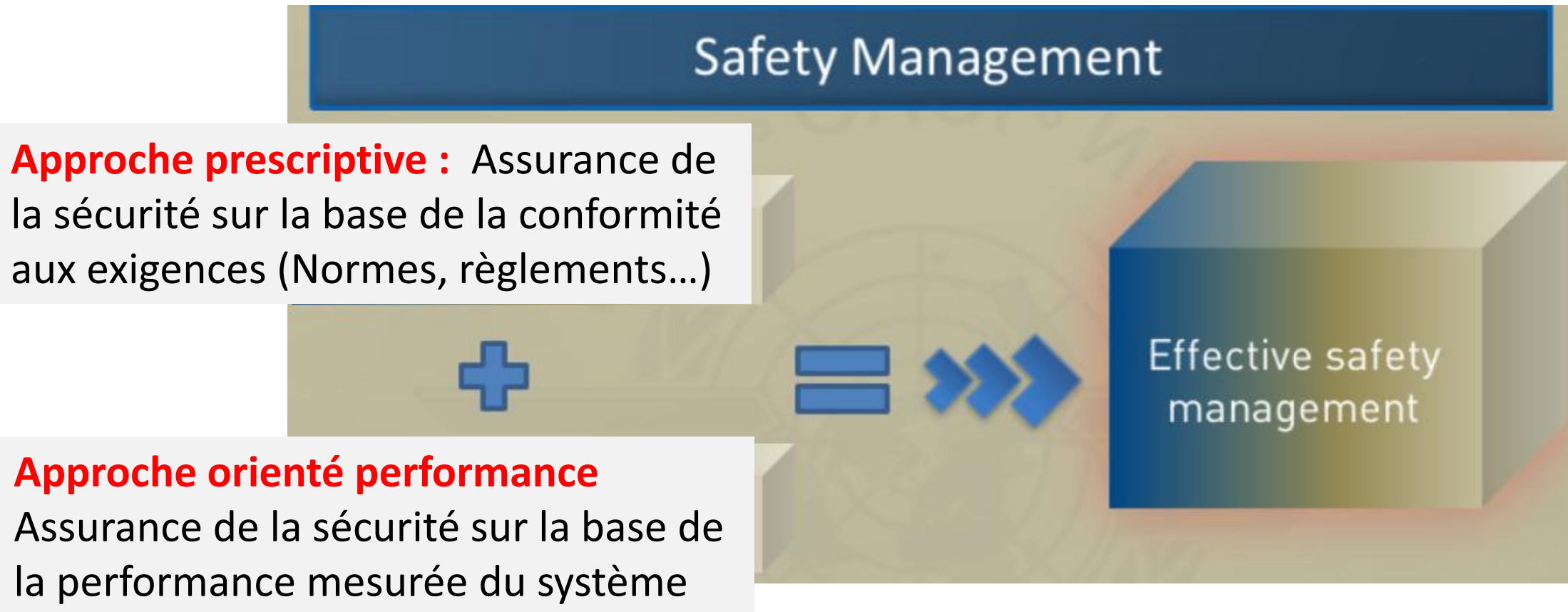
2. Approche réactive

3. Approche risques de sécurité

II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

1. Approche orientée performance

Elle mesure et pilote les résultats sécurité via des SPI.
Elle complète l'approche prescriptive.



II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

1. Approche orientée performance

SMS et SSP en place
conformément aux exigences

S'assurer régulièrement que les éléments mis en place sont conformes (Approche prescriptive)

Processus d'accord de niveau
de service

- Indicateurs SPI définis (par exploitant)
- Certains SPI convenus avec l'AAC
- Indicateurs définis pour le Pays à partir des SPI des exploitants

Processus de surveillance
continue

- Surveillance des exploitants programmée en fonction des valeurs des SPI convenus;
- Niveau de performance du Pays surveillé à partir des indicateurs agrégés

II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

2. Approche réactive : Compte rendu de sécurité

Un processus formel de compte rendu sur la sécurité au niveau des exploitants mais aussi au niveau de l'Etat est nécessaire pour une gestion de la sécurité efficace.

Le compte rendu sur la sécurité permet d'accéder aux données nécessaires pour l'identification des risques de sécurité.

II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

Compte rendu de sécurité : Trois types de compte rendu de sécurité

Compte rendu d'accident
et d'incident grave

- **Accident** : Collision, CFIT,
- **Incident grave** : Sortie de piste, incendie à bord....

Compte rendu obligatoire

Les événements entrant dans les champ de compte rendu obligatoire sont spécifiques aux domaines d'aviation considéré.

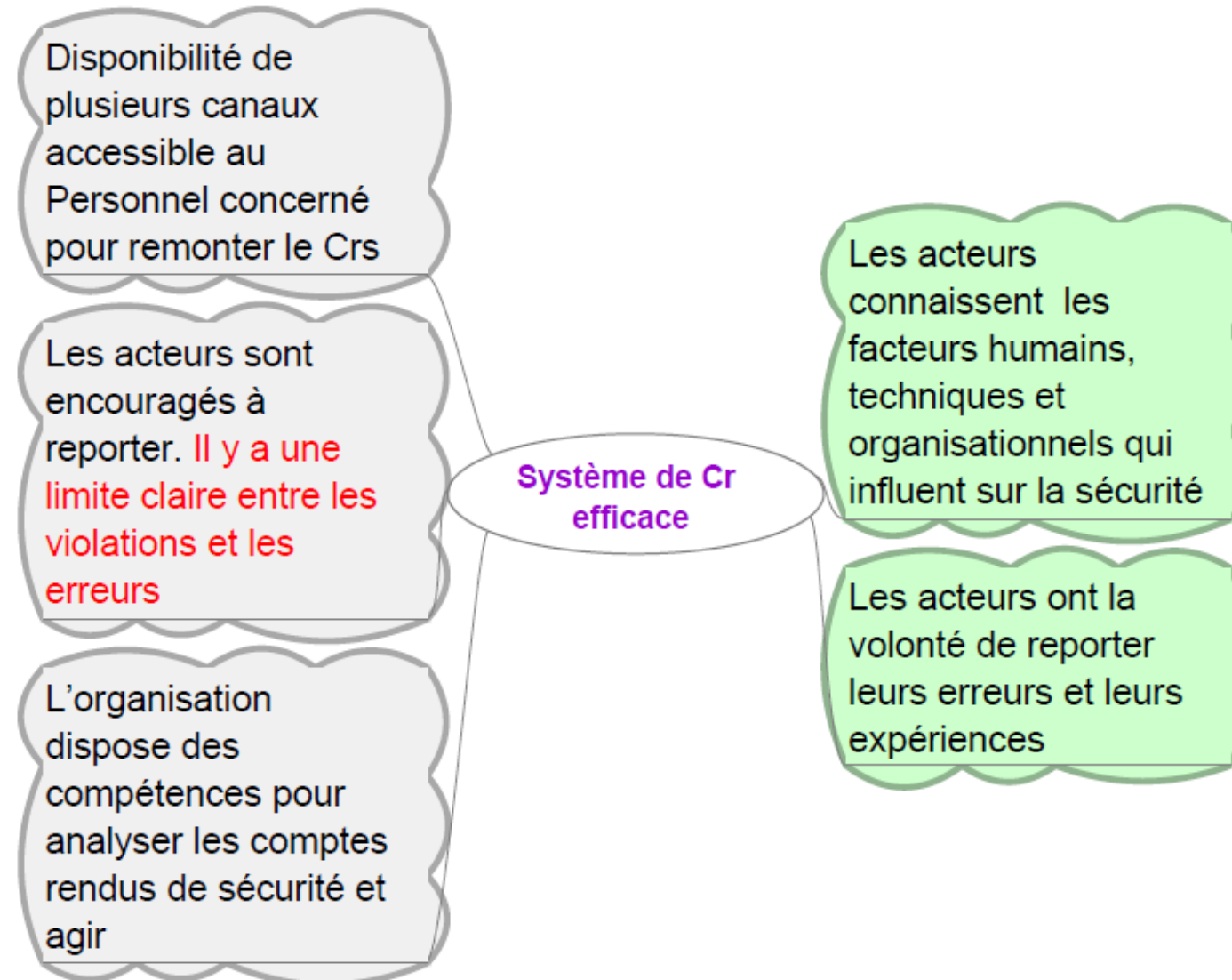
Exemple ANSP : AIRPROX, TCAS

Compte rendu volontaire

C'est un canal mis à la disposition des acteurs du premier rang pour reporter les événements non pris en compte par les 2 catégories ci-dessus

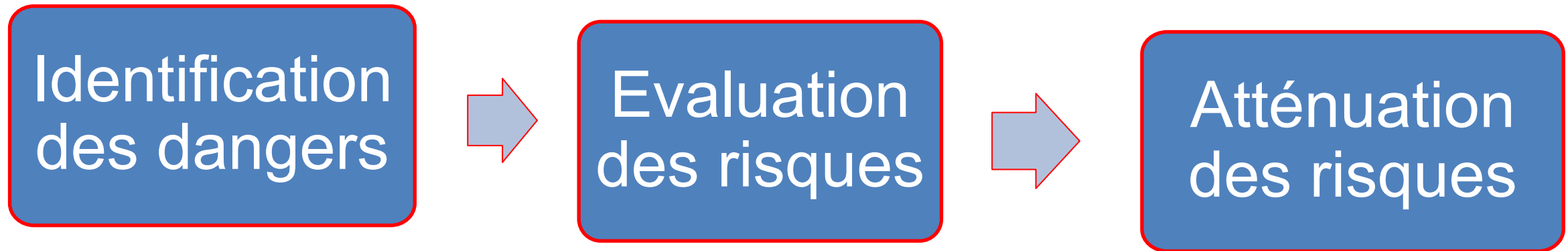
II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

Efficacité du système de compte rendu:



II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

3. Approche risque



II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

3. Approche risque : Danger

Danger – Situation ou objet **pouvant** causer un incident ou un accident d'aviation ou y contribuer. (C/f doc 9859)

Interprétation :

Situation/Objet : A l'opposée de « événement », existe sur une période de temps plus large.

Potentiel : situation non active (dormante) qui constitue un élément normal et identifiable de tout système

II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

3. Approche risque : **Danger**



Formulation ([cf doc9859 §5.3](#)) : (Exemple de la taxonomie CICTT-ICAO)

- Toujours sous-forme d'une expression Affirmative (décrit dans l'état désiré (maîtrisé));
- En 2 composantes :

La composante générique ou famille détaillée en sous composantes (environnemental, technique, organisationnel et humain).;

La composante spécifique : qui décrit le danger

II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

3. Approche risque : Danger

Composantes génériques dans la Taxonomie CICTT

Classification des dangers en quatre familles : Environnemental, Technique, Organisationnel et Humain

Environnemental (ENV)	Technique (TECH)	Organisationnel (ORG)	Humain (HUM)
Mauvaises conditions MTO (orages, tempêtes, ouragans, cisaillement..)	Aéronef défectueux	Croissance/Récession	Médical
Evénements naturels (volcans, Insectes, animaux...)	Installations et outillage	Politiques/procédures opérationnelles	Psychologique
Evénements géographiques (Volcan, tsunamis...)	Installations externes	Culture organisationnelle	Cognitif
Santé publique (épidémies...)	Ergonomie	Acquisition de matériel/d'équipement	Limitation physique
		Modèles de travail/travail d'équipe	

II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

3. Approche risque : Danger



Danger



Evénement redouté



Conséquence

II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

3. Approche risque : Danger

Exemples

Evén. Evénements naturels (Présence d'animaux) : Présence d'animaux à proximité de la piste en service

Tech. Infrastructure : Piste courte pour les opérations autorisées

II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

3. Approche risque : Danger

Identification

Processus d'identification d'objet ou de condition qui a le potentiel de contribuer à - ou - de causer **un accident ou un incident grave d'aéronef**

Les dangers peuvent être identifiés à partir d'examen et d'analyse des données sur la sécurité

Les données sur la sécurité sont collectées au moyen des méthodes réactives, proactive ou une combinaison des deux méthodes

II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

3. Approche risque : Danger

Identification

Approche réactive

- Enquête sur les accidents et incidents graves
- Compte rendus de sécurité, réclamation;

Approche proactive

- Audits, inspections
- Analyse de performance;
- Revue de processus;
- Revue de la sécurité
- Etude de sécurité

II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

3. Approche risque

Evaluation
des risques

Atténuation
des risques

**Sera développé au module 3 sur le déploiement du
SGS**

II. APPROCHES DU MANAGEMENT DE LA SECURITE

TD1

Identification des dangers



III. GESTION DES CHANGEMENTS

III. GESTION DES CHANGEMENTS

GESTION DES CHANGEMENTS

Changements dus à l'expansion ou à la contraction ainsi qu'aux modifications sur les systèmes, les équipements, les politiques, les programmes, les services...

Des dangers peuvent être introduits par inadvertance dans le système lors du changement.

Les pratiques de la gestion de la sécurité exigent que les dangers résultant du changement soient systématiquement identifiés, et les risques de sécurité maîtrisés.

III. GESTION DES CHANGEMENTS

Gestion des changements :

Exemple de processus

III. GESTION DES CHANGEMENTS

GESTION DES CHANGEMENTS : Etude de cas

Le centre de Contrôle de AnyTown est informé que la ville va recevoir une manifestation internationale qui va générer un flux de trafic exceptionnel avoisinant 1.5 fois sa capacité actuelle.

Afin de se préparer à la prise en charge de ce trafic, la Direction a envisagé un ensemble de mesure : Sectorisation de l'espace aérien, renforcement de l'effectif des Contrôleurs, de la maintenance et de la météo.

Les deux centres adjacents d'Anytown seront aussi affectés par les mesures prises. Le centre d'Anytown a déjà organisé deux fois la prise en charge d'une demande supérieure à la Capacité.

Quel type d'évaluation de la sécurité doit être réalisée dans le cadre de la conduite de ce changement?



IV. CULTURE DE SECURITE

IV. CULTURE DE SECURITE

Caractérisation

La culture est caractérisée par les croyances, les valeurs, les préjugés/partis pris et le comportement qui en résulte, que partagent les membres d'une société, d'un groupe ou d'une organisation.

Culture de sécurité

- Croyance relative à la sécurité
- Les biais
- Les comportements
- Les valeurs partagées

La culture de la sécurité est
« la façon dont les humains
se comportent vis-à-vis de la
sécurité et du risque lorsque
personne ne les observe ».

IV. CULTURE DE SECURITE

Caractérisation

Elle traduit la façon dont la sécurité est **perçue, appréciée et priorisée** par la direction et par les employés d'une organisation et la mesure dans laquelle les individus et les groupes :

- a) sont conscients des risques et des dangers connus auxquels l'organisation et ses activités sont confrontées ;
- b) ont en tout temps un comportement visant à préserver et à renforcer la sécurité
- c) sont capables d'accéder aux ressources requises pour assurer la sécurité de l'exploitation ;

IV. CULTURE DE SECURITE

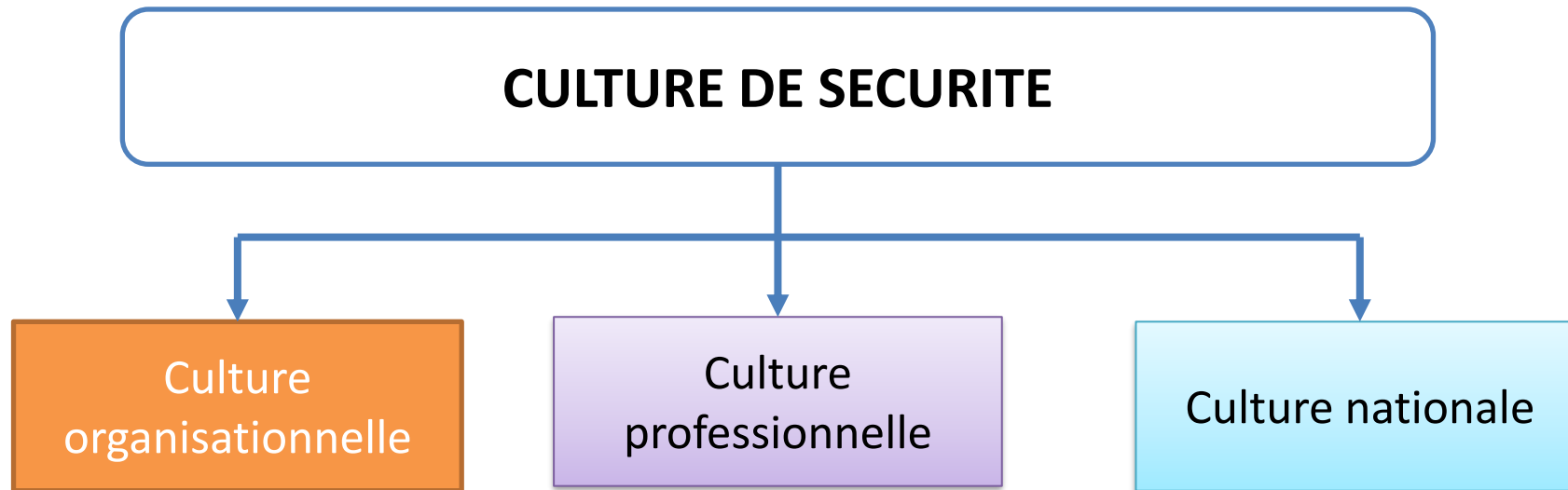
Caractérisation

- d)** sont désireux et capables de s'adapter lorsqu'ils sont confrontés à des problèmes de sécurité ;
- e)** sont disposés à communiquer des problèmes de sécurité ;
- f)** évaluent en permanence les comportements en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation.

IV. CULTURE DE SECURITE

Caractérisation

Les trois éléments culturels les plus influents sont les cultures **organisationnelles, professionnelles et nationales**



La combinaison de ces éléments culturels varie grandement suivant l'organisations et influence le compte rendu, l'analyse collaborative des causes racines et l'atténuation des risques

IV. CULTURE DE SECURITE

Caractérisation: Culture organisationnelle

Elle fait référence aux caractéristiques et aux perceptions de la sécurité entre membres qui **interagissent** au sein d'une **certaine entité**.

Elle inclut les politiques de priorisation ou de réalisation d'un équilibre entre des objectifs tels que :

- ☐ productivité vs. qualité,
- ☐ sécurité vs. efficacité,
- ☐ financier vs. technique,
- ☐ professionnel vs. académique,
- ☐ application vs. mesures correctives.

IV. CULTURE DE SECURITE

Caractérisation : Culture organisationnelle

L'organisation est un élément déterminant majeur du comportement, dans lequel des personnes s'engageront en exerçant des activités de gestion ou opérationnelles.

La culture de l'organisation fixe les limites de la performance de direction et opérationnelle en établissant les normes et les limites.

IV. CULTURE DE SECURITE

Caractérisation : Culture professionnelle

Elle différencie les caractéristiques de groupes professionnels particuliers (Exp pilotes vis-à-vis des ATCO, du personnel A/d et ingénieurs de maintenance.)

À travers la sélection du personnel, l'éducation, la formation, l'expérience professionnelle ou la pression des pairs, les professionnels ont tendance à adopter le système de valeurs et à développer des modèles de comportement en cohérence avec ceux de leurs pairs ou de leurs prédécesseurs.

IV. CULTURE DE SECURITE

Caractérisation : Culture professionnelle

Une culture professionnelle efficace reflète la capacité de groupes professionnels à faire la différence entre questions de performance de sécurité et questions contractuelles ou industrielles.

Une saine culture professionnelle peut être caractérisée comme la capacité qu'ont tous les groupes professionnels au sein de l'organisation de s'occuper en collaboration des questions de performance de sécurité

IV. CULTURE DE SECURITE

Caractérisation : Culture nationale

Elle différencie les caractéristiques des différentes nations, notamment **le rôle de l'individu au sein de la société, la manière dont l'autorité est distribuée** et les priorités nationales en ce qui concerne les ressources, les responsabilités, la moralité, les objectifs et les différents régimes juridiques.

Dans la perspective de la gestion de la sécurité, la culture nationale joue un grand rôle pour déterminer la nature et la portée des politiques d'application des règlements, y compris les relations entre **le personnel de l'autorité réglementaire et le personnel de l'industrie**, et la mesure dans laquelle les **renseignements sur la sécurité sont protégés**.

Caractérisation : Culture nationale

Dans la perspective de la gestion de la sécurité, la culture nationale joue un grand rôle dans la détermination de :

- ❑ la nature et la portée des politiques de l'application des règlements,
- ❑ les relations entre le personnel de l'autorité réglementaire et le personnel de l'industrie,
- ❑ la mesure dans laquelle les renseignements sur la sécurité sont protégés.

IV. CULTURE DE SECURITE

Culture de compte rendu

Elle émerge des convictions et des attitudes personnelles en ce qui concerne les **avantages et les inconvénients** qui peuvent être associés aux systèmes de compte rendu et l'effet ultime sur l'acceptation ou l'utilisation de ces systèmes.

Elle est grandement influencée par les cultures organisationnelle, professionnelle et nationale, elle est l'un des critères pour **juger de l'efficacité d'un système de sécurité.**

IV. CULTURE DE SECURITE

Culture de compte rendu

Une saine culture de compte rendu vise à distinguer entre **écarts intentionnels et non intentionnels** et à déterminer la meilleure façon de procéder, pour l'organisation dans son ensemble et pour les individus directement concernés.



Une culture «
absolument sans blâme
» n'est pas réalisable

IV. CULTURE DE SECURITE

Caractérisation de culture de compte rendu d'une organisation

PATHOLOGIQUE

- Le personnel n'est pas encouragé par les superviseurs à reporter les événements et les dangers;
- Encouragement discret pour manipuler ou cacher les informations

BUREAUCRATIQUE

Existence de barrières artificielles qui bloquent ou rendent difficile la remontée d'information

GENERATIVE

- Informations accessibles à toutes les personnes concernées
- Des processus sont déployés pour le traitement et l'analyse objective des données de sécurité et des risques
- mise en œuvre des actions correctives formulées

IV. CULTURE DE SECURITE

Culture positive de sécurité

Elle est caractérisée par :

- ☐ une recherche active d'amélioration,
- ☐ le maintien d'une surveillance permanente sur les dangers
- ☐ l'utilisation des systèmes et des outils pour le compte rendu continu, l'analyse, l'atténuation et la surveillance des événements (culture de compte rendu générative).

IV. CULTURE DE SECURITE

Profil de risque de l'organisation

C'est le niveau de maturité de la culture de sécurité de l'organisation

Elle peut être évaluée au moyen d'une liste de vérification contenant les divers paramètres d'une culture de sécurité



Exemple : CANSO Standard of Excellence in Safety Management Systems (SOE)

MERCI DE VOTRE AIMABLE ATTENTION

Questions/Réponses

