

Systeme de gestion de la sécurité (SGS) Foire aux questions (FAQ)

Voici des questions typiques et les réponses appropriées à chacune d'elles au sujet de la mise en oeuvre des système de gestion de la sécurité (SGS). Si vous avez encore des questions au sujet de la mise en oeuvre de SGS, faites-nous les parvenir :

Systeme de gestion de la sécurité - Questions
Transports Canada
Symbole d'acheminement : AARQD
330 rue Sparks
Ottawa ON K1A 0N5

sms-aviation-sgs@tc.gc.ca.

No.	Question	Page
Règlement et exemptions		
1	En quoi un SGS se distingue-t-il des méthodes de contrôle de la sécurité traditionnelles?	1
2	Un SGS n'est-il pas un retour à la réglementation normative?	2
3	Le Règlement sur le transport des matières dangereuses sera-t-il modifié afin de faciliter le SGS?	3
4	Pourquoi Transports Canada exige-t-il que les compagnies mettent en oeuvre un SGS lorsque de nombreux éléments d'un SGS peuvent déjà exister dans la plupart des compagnies?	4
5	Quel est le lien entre la sous-partie 706 du RAC et la sous-partie 573 du RAC lorsque le détenteur du certificat est le même?	5
6	Dans quelle mesure, l'entreprise doit-elle documenter les processus du SGS?	6
7	Quelles sont les exigences que doit respecter un exploitant aérien qui n'est pas détenteur d'un certificat d'organisme de maintenance agréé?	7
8	À quel moment les exploitants et les organismes de maintenance agréés (OMA) régis par la sous-partie 705 du RAC recevront-ils leur lettre d'exemption relative aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS)?	8
9	La récente mise à jour de la norme 573.06 du Règlement de l'aviation canadien (RAC) établit des exigences en matière de formation liées au système de gestion de la sécurité (SGS) (point (8) de la norme 573.06). Alors que certaines	9

des exigences en matière de formation étaient mises en place auparavant (p. ex. les facteurs humains), d'autres plus spécifiques sont maintenant définies. La sous-partie 107 du RAC précise que les SGS s'appliquent seulement aux organismes de maintenance agréés (OMA) qui peuvent certifier de la maintenance accomplie sur des aéronefs régis par la sous-partie 705. L'exemption s'applique seulement aux organismes de maintenance agréés (OMA) qui peuvent certifier de la maintenance accomplie sur des aéronefs régis par la sous-partie 705.

Est-ce que le point (8) de la norme 573.06 s'applique à tous les OMA?

- | | | |
|----|--|----|
| 10 | <u>Si des élections sont déclenchées et que le parlement soit dissout, comment cela influencera-t-il les dates prévues pour la promulgation de la réglementation?</u> | 10 |
| 11 | <u>Quelles sont les principales répercussions de la version finale des modifications apportées à la réglementation canadienne en matière de SGS le 15 juin 2005? Les versions finales des réglementations et les documents d'orientation de Transports Canada ont-ils tous été publiés, ou bien y aura-t-il des modifications ou des ajouts en 2006?</u> | 11 |

Gestionnaire supérieur responsable

- | | | |
|---|--|----|
| 1 | <u>Qui est le gestionnaire supérieur responsable?</u> | 12 |
| 2 | <u>Comment les responsabilités sont-elles partagées entre le gestionnaire supérieur responsable et le personnel actuel occupant les postes clés?</u> | 13 |
| 3 | <u>Quelles sont les implications d'ordre juridique qui sont associées à la désignation de « gestionnaire supérieur responsable »?</u> | 14 |
| 4 | <u>La sous-partie 6 relative au gestionnaire supérieur responsable s'applique-t-elle aux constructeurs?</u> | 15 |
| 5 | <u>Certaines entreprises sont dirigées par un président alors que d'autres le sont par un directeur général. Peut-on considérer que l'un et l'autre assume le même rôle?</u> | 16 |
| 6 | <u>Qui est le gestionnaire supérieur responsable d'un service aérien gouvernemental?</u> | 17 |
| 7 | <u>Le Guide sur les procédures de mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité destiné aux exploitants aériens et aux organismes de maintenance agréés (OMA) (TP 14343), qui est un document d'orientation produit par Transports Canada, comprend une « grille de sélection d'un gestionnaire supérieur responsable », laquelle affiche dans un de ses losanges la question suivante : « Est-ce qu'il s'agit d'un organisme supervisé par un conseil d'administration? » Qu'entend-on par « supervisé »?</u> | 18 |

- 8 [Le conseil d'administration représente les actionnaires, et il n'est pas rare que le président de ce conseil soit l'actionnaire majoritaire. Ce dernier devrait-il assumer le rôle de gestionnaire supérieur responsable?](#) 19
- 9 [Pour fournir un niveau d'assurance suffisant à un gestionnaire supérieur responsable qu'il n'y aura pas de risque de responsabilité personnelle lié à ce poste, quels renvois législatifs ou réglementaires applicables existe-t-il pour justifier l'énoncé que le gestionnaire supérieur responsable ne sera pas visé personnellement \(responsabilité personnelle\) par les mesures prises à son endroit et que les mesures visent plutôt l'entreprise?](#) 20
- 10 Dans un communiqué publié en juin 2005, L'honorable Jean-C. Lapierre, ministre des Transports, a déclaré qu'il n'y a pas deux systèmes de gestion de la sécurité identiques, car chaque compagnie doit adapter son SGS à ses politiques, à ses règles de gestion et aux méthodes de travail de ses employés.
[Pourquoi, dès lors, la nomination d'une gestionnaire supérieur responsable, demeurent-ils non négociables malgré l'accent mis sur la flexibilité?](#) 22
- 11 [Avec quel degré de précision le gestionnaire supérieur responsable doit-il effectuer l'évaluation du SGS? Dans quelle mesure le personnel sur le terrain doit-il comprendre et utiliser la terminologie du SGS afin de définir ses rôles et ses activités?](#) 23

Mise en œuvre

- 1 [Quel est le plan de mise en oeuvre du SGS?](#) 25
- 2 [Quand la mise en oeuvre du SGS commencera-t-elle?](#) 27
- 3 [Quels sont les principaux défis liés à l'introduction d'un SGS et combien de temps faudra-t-il pour le mettre en oeuvre?](#) 29
- 4 Merlin Preuss, Directeur général d'Aviation civile, Transports Canada, a déclaré, lors d'un discours prononcé à la Conférence mondiale du « Global Aviation Information Network (GAIN) », en septembre 2004, que les principes de base du SGS peuvent sembler simples, mais que leur mise en œuvre nécessite de surmonter des résistances aux changements (tout particulièrement aux changements de culture), le scepticisme et une certaine incompréhension des principes en jeu. Il a également déclaré que Transports Canada avait su, lors de la mise en place de SGS applicables à différentes catégories d'exploitants, tirer les leçons du passé.
[Quelles sont les résistances auxquelles Transports Canada a continué à vous heurter en 2005?](#)
[Pouvez-vous nous donner des exemples de défis que Transports Canada a réussi à surmonter, ou de difficultés qui persistent, dans vos relations avec les](#) 30

exploitants aériens canadiens?

L'application de la loi

- 1 Un programme d'application a-t-il été établi dans le cadre du plan de SGS afin de fournir un moyen de dissuasion des pratiques non sécuritaires et de non-conformité? 32
- 2 Quelle sera la réponse de Transports Canada si on l'informe du renvoi d'un employé d'un titulaire de certificat pour avoir signalé des problèmes en matière de sécurité? 34

Vérifications et évaluations

- 1 Comment l'efficacité du SGS d'une entreprise particulière sera-t-elle évaluée? 35
- 2 Un SGS remplacera-t-il les vérifications de Transports Canada? 36
- 3 Comment un SGS affectera-t-il l'ampleur et la nature des vérifications de Transports Canada? 37
- 4 Dans le cadre de l'introduction du SGS, qui est responsable de mener l'analyse des risques? 38
- 5 Comment Transports Canada fera-t-il face aux évaluations des risques, qui pourraient être subjectives et peuvent varier d'une entreprise à l'autre? 39
- 6 Les évaluations des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) seront-elles exemptées des demandes d'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels? 40
- 7 À quel processus pourra recourir un organisme pour contester sa qualification ou son pointage? 41
- 8 Où en est Transports Canada en terme d'élaboration de systèmes et de formations visant à permettre aux inspecteurs d'agir ou d'intervenir au niveau du système de l'exploitant plutôt qu'au niveau opérationnel, et en quoi cette formation de réorientation est-elle si importante? 42
- 9 Comment Transports Canada compte-t-il s'assurer que l'évaluation des SGS ne devienne trop simpliste ou sujette à d'importants écarts dus au jugement subjectif de l'évaluateur? 43
- 10 Avec quel degré de précision le gestionnaire supérieur responsable doit-il effectuer l'évaluation du SGS? Dans quelle mesure le personnel sur le terrain doit-il comprendre et utiliser la terminologie du SGS afin de définir ses rôles et ses activités? Cette question est une reproduction de la question 11 sous la catégorie de gestionnaire supérieur responsable. 44

11	<u>Qu'a à gagner un exploitant en obtenant des points supplémentaires dans le cadre de l'évaluation de son SGS?</u>	46
----	---	----

Avantages

1	<u>Les organismes du milieu de l'aviation qui éprouvent peut-être des difficultés financières, particulièrement les petits exploitants, auront-ils les moyens de mettre un SGS en place?</u>	47
2	<u>Comment le SGS peut-il être appliqué à une petite exploitation et comment les frais peuvent-ils être justifiés?</u>	48
3	<u>Quelle est la réponse de Transports Canada à un petit exploitant en exploitation depuis de nombreuses années sans accidents ou incidents sérieux? Pourquoi ledit exploitant, avec un registre sans aucune réserve, devrait-il mettre en oeuvre le SGS?</u>	49
4	<u>Avec le SGS, les inspecteurs de Transports Canada auront-ils moins de possibilités d'évaluer la capacité de l'industrie à fournir des moyens de transport sûrs et efficaces?</u>	51
5	<u>Dans le cadre de l'introduction du SGS, Transports Canada se fie-t-il à l'industrie en matière de surveillance et de correction des problèmes?</u>	52
6	<u>Une fois le SGS mis en oeuvre, comment Transports Canada expliquera-t-il aux voyageurs l'auto-vérification et l'établissement de rapports par l'industrie?</u>	53
7	<u>Une fois le SGS mis en oeuvre, quels mécanismes seront utilisés pour évaluer sa contribution à la sécurité des vols?</u>	54
8	<u>Comment les objectifs en matière de sécurité de Vol 2005 peuvent-ils être satisfaits lorsque la mise en oeuvre du SGS de la manière prescrite dans Vol 2005 ne sera pas achevée d'ici 2005?</u>	55
9	<u>Pouvez-vous nous expliquer quelles sont les inquiétudes de Transports Canada quant à une éventuelle pénurie, dans l'aviation civile, de personnel technique à même de s'acquitter des activités de contrôle conventionnelles, et en quoi les SGS constituent, selon Transports Canada, la solution à ce problème?</u>	56
10	<u>Estqu'il y a des exploitants aériens su tirer parti du lien direct existant entre sécurité et rentabilité?</u> <u>Les exploitants aériens ont-ils nécessairement à modifier leur système de comptabilité financière afin de constater les répercussions de l'amélioration de la sécurité due au SGS sur leurs résultats financiers?</u>	57

Composantes

- 1 [Que signifie une culture d'établissement de rapports?](#) 58
- 2 [Pourquoi une entreprise devrait-elle autoriser de plein gré l'autorité de réglementation à prendre connaissance de ses erreurs par l'entremise d'une collecte de données internes dans l'entreprise? Qu'est-ce qui empêchera l'entreprise de se protéger afin d'éviter les répercussions? De plus, qu'est-ce qui empêche les concurrents d'avoir connaissance des problèmes par la suite?](#) 59
- 3 [Quel rôle joue l'analyse des risques en matière d'établissement des rapports?](#) 60
- 4 [La Loi sur l'aéronautique, la Loi sur l'accès à l'information et/ou la Loi sur la protection des renseignements personnels doivent-elles être modifiées pour faire en sorte que l'information sensible ne soit pas divulguée?](#) 61
- 5 [Pourquoi est-il important de laisser un certain degré de liberté aux exploitants canadiens en matière de mise en œuvre du SGS \(plutôt que de leur imposer des exigences rigides\)? Transports Canada décourage-t-il pour autant les exploitants de s'inspirer des politiques de sécurité élémentaires \(ou d'autres pratiques similaires\) d'autres exploitants?](#) 62
- 6 [Transports Canada fait partie des organismes de réglementation qui jugent que des plans d'intervention en situation d'urgence constituent un élément essentiel d'un SGS. Comment se fait-il que, un tel lien ayant été établi, un lien similaire entre le SGS et la sécurité aérienne ne l'ait pas été aussi?](#) 63

Leadership au niveau international

- 1 [Comment Transports Canada joue-t-il un rôle de leader dans la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité?](#) 64
- 2 [Comment pensez-vous que, malgré les différences de cultures et de modes de fonctionnement, les SGS puissent s'imposer comme une solution mondiale, et en quoi la mise en œuvre des SGS au Canada, à ce jour, tend-elle à confirmer votre optimisme?](#) 65
- 3 [Pourriez-vous nous expliquer comment Transports Canada, de sa propre initiative ou en réponse à des demandes, aide les autorités de l'aviation civile, ou les compagnies aériennes étrangères à adapter et mettre en place les principes, les pratiques exemplaires et les programmes de formation requis par les SGS?](#) 66
- 4 [D'après vous, les exploitants aériens et les organismes de réglementation de l'aviation civile des pays en voie de développement \(qui disposent de peu de ressources\) peuvent-ils également tirer parti des SGS pour améliorer rapidement leurs résultats en matière de sécurité?](#) 67

Général

- 1 [Existe-t-il des précédents de SGS dans d'autres pays et\(ou\) industries?](#) 68
- 2 [Transports Canada aidera-t-il les exploitants à mettre en oeuvre le SGS?](#) 69
- 3 [Comment le SGS affectera-t-il le travail quotidien des inspecteurs de TC?](#) 71
- 4 [Toute cette focalisation sur le système n'a-t-elle pas tendance à diluer le besoin que les individus soient responsables de leurs actions?](#) 72
- 5 [L'adoption du programme de SGS a-t-elle fait l'objet d'une évaluation des risques?](#) 73
- 6 [Si le système fait défaut, que peut faire Transports Canada à ce sujet? Par exemple, une entreprise peut avoir un SGS, et cependant, être victime d'un accident. Disons qu'un pilote perd le contrôle lors d'une approche IFR. Transports Canada blâme-t-il le SGS? Est-ce une « erreur du pilote »? En fait, est-ce que quelque chose a changé dans la manière dont nous traitons la situation?](#) 74

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Règlement et exemptions

Q1. En quoi un SGS se distingue-t-il des méthodes de contrôle de la sécurité traditionnelles?

Un SGS est une progression naturelle des techniques traditionnelles, axée sur la compréhension moderne de la nature des accidents organisationnels et de la manière dont ils se produisent. Un SGS a beaucoup en commun avec les pratiques modernes d'assurance de la qualité, mais accorde encore plus d'importance à l'identification proactive des dangers et comprend des secteurs d'organisation qui peuvent ne pas être directement impliqués dans les opérations de vol quotidiennes, mais ont néanmoins la possibilité d'affecter indirectement la sécurité des vols.

Une autre différence remarquable est qu'alors que les systèmes qualité et sécurité traditionnels étaient gérés au niveau des certificats - par exemple, avoir des systèmes séparés pour les exploitants aériens et les organismes de maintenance agréés (OMA) - un SGS examine l'entreprise dans son ensemble. La majorité des activités d'un SGS continuera à être axée sur des fonctions particulières des spécialistes, mais le système se préoccupe également de la manière dont ces fonctions sont solidaires.

L'efficacité d'un SGS se fonde en grande partie sur la culture de l'entreprise. L'objectif du SGS est d'arriver à une culture dans laquelle chaque individu apporte sa contribution et est responsable de la sécurité et l'établissement de rapports sur les préoccupations en matière de sécurité est vivement encouragé.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Règlement et exemptions

Q2. Un SGS n'est-il pas un retour à la réglementation normative?

Non. Un SGS est axé sur le rendement de par sa nature. Les seuls éléments normatifs sont certaines relations d'établissement des rapports et les exigences de base. Les entreprises disposent d'un large éventail d'options en termes de conformité et sont encouragées à identifier les meilleurs moyens de satisfaire à la conformité en fonction de leurs circonstances individuelles. En fait, le système ne devrait pas être statique, mais devrait évoluer en permanence afin de répondre à l'évolution des besoins.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Règlement et exemptions

Q3. Le *Règlement sur le transport des matières dangereuses* sera-t-il modifié afin de faciliter le SGS?

Il n'est pas nécessaire de modifier le *Règlement sur le transport des matières dangereuses*, étant donné que le SGS s'ajoute aux exigences actuelles. En tant que programme à l'échelle de l'entreprise, certaines composantes du SGS sont déjà exigées en vertu du *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (aéronefs)* et les autres exigences du SGS relatives au RAC chevaucheront dans certains domaines les dispositions du *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (aéronefs)*. Il en va de même pour la conformité avec d'autres exigences non spécifiques à l'aviation, mais qui affecte le rendement des travaux afférents à l'aviation - comme la conformité avec les codes du travail, etc.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Règlement et exemptions

Q4. Pourquoi Transports Canada exige-t-il que les compagnies mettent en oeuvre un SGS lorsque de nombreux éléments d'un SGS peuvent déjà exister dans la plupart des compagnies?

Même si les éléments de base sont en place, un système de gestion de la sécurité (SGS) est un processus systématique, explicite et complet de gestion des risques en matière de sécurité qui intègre les opérations et les systèmes techniques à la gestion des ressources financières et humaines pour toutes les activités afférentes à une entreprise. Ce processus vise l'amélioration de la sécurité d'une entreprise dans son ensemble, en identifiant et en corrigeant tous les problèmes pouvant contribuer à une réduction des marges de sécurité.

À l'heure actuelle, certains éléments peuvent exister, mais ils ne sont pas intégrés, des structures d'assurance de la qualité et de responsabilisation doivent être établies et la culture d'établissement des rapports doit être développée. Les systèmes existants sont avant tout réactifs de par leur nature. Nous devons nous diriger vers des modèles proactifs.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Règlement et exemptions

Q5. Quel est le lien entre la sous-partie 706 du RAC et la sous-partie 573 du RAC lorsque le détenteur du certificat est le même?

Les exigences propres à chaque certificat sont décrites aux articles applicables du RAC. Les certificats sont conçus pour être distincts, de telle sorte que des fonctions certifiées séparément dans une même entreprise peuvent être exécutées sans dépendre de l'autre certificat. Cet aspect est particulièrement important lorsque l'exploitant aérien, assujéti à la sous-partie 706 du RAC, désire accorder à contrat l'exécution de certains genres de travaux (p. ex. la maintenance détaillée d'un type particulier d'aéronef) à un fournisseur de maintenance extérieur et, en même temps, exécuter d'autres genres de travaux « à l'interne » en vertu d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA). Pour cette raison, certaines entreprises peuvent décider de créer des axes opérationnels différents et dissocier entièrement leurs activités opérationnelles et de maintenance. D'autres entreprises, surtout les plus petites, peuvent choisir d'intégrer leurs opérations de manière à ce que certains employés se qualifient en vertu des deux certificats.

Sans égard au niveau de séparation ou d'intégration, le système de gestion de la sécurité doit pouvoir identifier quelles sont les fonctions correspondant à chaque certificat et s'assurer que les communications sont bonnes entre les fonctions opérationnelles et celles de maintenance.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Règlement et exemptions

Q6. Dans quelle mesure, l'entreprise doit-elle documenter les processus du SGS?

Dans la même mesure que celle exigée pour les autres procédures décrites dans les manuels pertinents de l'entreprise (p. ex. le Manuel d'exploitation et le Manuel des politiques de maintenance). À ces fins, une grande partie de la procédure détaillée peut être décrite dans des documents séparés (non approuvés) qui sont incorporés par renvoi. Cependant, comme dans le cas d'autres procédures, suffisamment de détails doivent être indiqués dans les sections approuvées afin d'exercer un contrôle efficace sur les documents non approuvés.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Règlement et exemptions

Q7. Quelles sont les exigences que doit respecter un exploitant aérien qui n'est pas détenteur d'un certificat d'organisme de maintenance agréé?

Comme les certificats n'ont pas de lien entre eux, il n'y a en principe aucune différence entre les responsabilités des exploitants détenteurs d'un certificat d'organisme de maintenance agréé et ceux qui ne le sont pas. Dans tous les cas, l'exploitant aérien est responsable de maintenir les dossiers techniques de l'aéronef, de planifier le calendrier de la maintenance, de déterminer quels sont les autres besoins de maintenance et de retirer du service tout aéronef qui ne se conforme pas aux exigences de navigabilité qui s'appliquent. Les organismes de maintenance agréés sont responsables d'exécuter et de certifier correctement les travaux de maintenance demandés. En pratique, les exploitants qui n'ont pas de capacité « interne » de maintenance (et ceux qui en possèdent une, mais qui décident de donner en sous-traitance certains genres de travaux), ont besoin de plus de dossiers de communication détaillés avec leurs fournisseurs de maintenance, alors que ceux qui font exécuter toute leur maintenance à l'« interne » peuvent se fier davantage à des procédures déjà établies sur les obligations propres à chaque exploitation.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Règlement et exemptions

Q8. À quel moment les exploitants et les organismes de maintenance agréés (OMA) régis par la sous-partie 705 du RAC recevront-ils leur lettre d'exemption relative aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS)?

Dans le cas des exemptions ayant une portée générale, il n'y a aucune obligation d'en assurer la distribution formelle. En général, ces exemptions sont envoyées aux gestionnaires régionaux de Transports Canada, Aviation civile qui les mettent à la disposition des organismes et des personnes concernées. Pour ce qui est de la présente exemption, elle est disponible sur l'Internet.

Pour plus de renseignements ou pour obtenir une copie de l'exemption, veuillez contacter le Centre de communications de l'Aviation civile en composant 1 800 305-2059.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Règlement et exemptions

Q9. La récente mise à jour de la norme 573.06 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) établit des exigences en matière de formation liées au système de gestion de la sécurité (SGS) (point (8) de la norme 573.06). Alors que certaines des exigences en matière de formation étaient mises en place auparavant (p. ex. les facteurs humains), d'autres plus spécifiques sont maintenant définies. La sous-partie 107 du RAC précise que les SGS s'appliquent seulement aux organismes de maintenance agréés (OMA) qui peuvent certifier de la maintenance accomplie sur des aéronefs régis par la sous-partie 705. L'exemption s'applique seulement aux organismes de maintenance agréés (OMA) qui peuvent certifier de la maintenance accomplie sur des aéronefs régis par la sous-partie 705.

Est-ce que le point (8) de la norme 573.06 s'applique à tous les OMA?

Le point (8) de la norme 573.06 du RAC stipule :

« (8) Formation du personnel de sécurité de la maintenance

Le responsable de la maintenance et le personnel auquel des fonctions ont été attribuées dans le cadre du système de gestion de la sécurité établi en vertu de l'article 573.30 du RAC doivent suivre avec succès un cours de formation initiale en matière de sécurité portant sur les points suivants :

(a) la philosophie entourant la sécurité de la maintenance et la sécurité aérienne;

...; et

(g) l'enquête à la suite d'un incident. »

L'exigence en matière de formation s'applique : (a) au responsable de la maintenance (*d'un organisme ayant un SGS prescrit par la sous-partie 573.30 du RAC*); et (b) au personnel à qui sont confiés des tâches liées au système de gestion de la sécurité (*d'un organisme ayant un SGS prescrit par la sous-partie 573.30 du RAC*)...

Selon l'article 573.30 du RAC un SGS est exigé « ...pour le demandeur ou le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) autorisant le titulaire à effectuer des travaux de maintenance sur un aéronef exploité en application de la sous-partie 5 de la partie VII... »

Par conséquent, le point (8) de la norme 573.06 ne s'applique pas à tous les OMA. Il s'applique au « demandeur ou au titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) autorisant le titulaire à effectuer des travaux de maintenance sur un aéronef exploité en application de la sous-partie 5 de la partie VII ». Il n'y a pas de nouvelles exigences comme le suggère la question susmentionnée.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Règlement et exemptions

Q10. Si des élections sont déclenchées et que le parlement soit dissout, comment cela influencera-t-il les dates prévues pour la promulgation de la réglementation?

Les élections ne devraient pas avoir de répercussions sur nos dates de mise en œuvre. En ce qui concerne nos divers projets, les choses continuent comme avant. Étant donné qu'il s'agit d'un projet approuvé par notre ministre des Transports actuel et que la réglementation est déjà en vigueur afin d'exiger la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) pour certains titulaires de documents d'aviation canadiens, notre rôle est de continuer la mise en œuvre selon notre engagement. En ce qui concerne les autres dispositions réglementaires sur les SGS qui doivent faire l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada*, selon leur parachèvement et l'issue des élections, il pourrait y avoir des retards, qui seraient toutefois momentanés. Nos initiatives sont fondées sur la sécurité et ne sont pas motivées par des fins politiques.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Règlement et exemptions

Q11. Quelles sont les principales répercussions de la version finale des modifications apportées à la réglementation canadienne en matière de SGS le 15 juin 2005? Les versions finales des réglementations et les documents d'orientation de Transports Canada ont-ils tous été publiés, ou bien y aura-t-il des modifications ou des ajouts en 2006?

En vertu de ces modifications, les entreprises aéronautiques de grande taille sont tenues de désigner des cadres comme responsables de la sécurité et d'intégrer des systèmes de gestion de la sécurité dans leurs activités. Transports Canada adopte une méthode de mise en œuvre progressive afin de gérer l'introduction des systèmes et de répartir la charge de travail. Ainsi, les entreprises de grande taille sont-elles tenues de mettre en œuvre les modifications réglementaires dans un délai de trois ans selon un échéancier bien défini.

Le but visé est que des SGS soient mis en place dans toutes les entreprises de l'aviation civile d'ici 2007. Cependant, la mise en œuvre des SGS dépend de la date d'entrée en vigueur de la réglementation, qui constituera le point de départ de l'échéancier défini sur une période de trois ans. Il est prévu que certaines dispositions de la réglementation n'entrent pas en vigueur avant 2008.

Transports Canada a élaboré des documents d'orientation destinés à fournir des renseignements pratiques aux exploitants. Ces documents d'orientation visent à permettre aux entreprises de comprendre les exigences prévues dans les dispositions réglementaires et à aider celles qui désirent commencer à élaborer un SGS.

Le plan de mise en œuvre de Transports Canada en matière de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) en aviation civile est disponible sur notre site Web à : <http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/SGS/oeuvre.htm>. Pour commander la publication en ligne gratuitement, veuillez visiter le site internet d'achat de publications en ligne de Transports Canada (<http://www.tc.gc.ca/Transact/>) ou communiquer avec le Centre de communications de l'Aviation civile (1 800 305-2059).

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Gestionnaire supérieur responsable

Q1. Qui est le gestionnaire supérieur responsable?

Le gestionnaire supérieur responsable est la personne ayant la responsabilité globale d'une entreprise du secteur de l'aviation civile. Le RAC exige que le gestionnaire supérieur responsable dispose des pouvoirs financiers et opérationnels nécessaires pour agir au nom du titulaire du certificat et soit à un échelon de l'entreprise suffisamment élevé pour exercer un contrôle sur tous les certificats détenus.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Gestionnaire supérieur responsable

Q2. Comment les responsabilités sont-elles partagées entre le gestionnaire supérieur responsable et le personnel actuel occupant les postes clés?

Pour la plupart, les membres du personnel actuel occupant les postes clés conserveront leurs responsabilités. Mis à part certaines exceptions limitées, les relations relatives à l'établissement des rapports resteront les mêmes qu'avant l'introduction de cette nouvelle exigence.

Le gestionnaire supérieur responsable est placé à un niveau plus élevé que les certificats individuels. Par exemple, au sein d'une grande compagnie aérienne, un seul gestionnaire supérieur responsable aura la responsabilité globale de toutes les activités réalisées conformément aux certificats des Exploitants d'aéronefs, Organismes de maintenance agréés (OMA), Organismes agréés d'ingénierie de navigabilité (OAIN) et Organismes de formation agréés (OFA). Les chefs des services fonctionnels applicables (les gestionnaires des certificats) pour chacun de ces certificats seront responsables envers le gestionnaire supérieur responsable à des fins de gestion adéquate de leurs opérations particulières.

En particulier, les gestionnaires individuels des certificats sont responsables d'informer le gestionnaire supérieur responsable de tous les problèmes en matière de sécurité et des mesures nécessaires pour corriger ou atténuer ces problèmes. Cela comprend, le cas échéant, l'exigence de ressources additionnelles - financières ou autres. Il incombe au gestionnaire supérieur responsable d'établir et de maintenir la culture d'entreprise globale et de fournir aux chefs des services fonctionnels les ressources nécessaires à des fins de conformité avec les règlements et de maintien des niveaux nécessaires de sécurité.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Gestionnaire supérieur responsable

Q3. Quelles sont les implications d'ordre juridique qui sont associées à la désignation de « gestionnaire supérieur responsable »?

La *Loi sur l'aéronautique* n'assigne pas de responsabilité personnelle au gestionnaire supérieur responsable pour les actions d'autrui. Cependant, certains articles du RAC assignent des responsabilités propres à la gestion directement au cadre supérieur responsable. Si un gestionnaire supérieur responsable ne remplit pas ses fonctions de manière satisfaisante, cela peut constituer un motif de suspension d'un ou plusieurs des certificats de l'entreprise.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Gestionnaire supérieur responsable

Q4. La sous-partie 6 relative au gestionnaire supérieur responsable s'applique-t-elle aux constructeurs?

Pour donner une réponse brève, la sous-partie 6 ne s'applique pas aux constructeurs.

Des dispositions en vertu desquelles les constructeurs auraient été tenus de nommer un gestionnaire supérieur responsable (article 561.04) ont été publiées à la Partie I de la *Gazette du Canada* le 20 novembre 2004. Ledit article a par la suite été supprimé, car les dispositions prévoyant la nomination d'un gestionnaire supérieur responsable figuraient déjà dans les modifications relatives au SGS apportées à la partie I du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

Les dispositions réglementaires relatives au gestionnaire supérieur responsable (articles 106.01 et 106.02) publiées à la Partie I de la *Gazette du Canada* le 5 mars 2005 devaient s'appliquer aux constructeurs. Toutefois, en vertu du texte paru à la Partie II de la *Gazette du Canada* le 14 juin 2005, la sous-partie 6 ne s'applique plus aux constructeurs. Tout renvoi aux constructeurs a été supprimé, car la publication de la réglementation relative au SGS allait précéder la publication de la réglementation relative au RAC 561 et qu'il était donc impossible de renvoyer à une réglementation qui n'était pas encore en vigueur. Par conséquent, les constructeurs ne sont pas tenus à l'heure actuelle de faire connaître le nom d'un gestionnaire supérieur responsable.

Cela étant dit, le 14 décembre 2005, il y a eu publication d'une modification au RAC 106 introduisant, sous la forme de l'alinéa 106.01d), le certificat de constructeur agréé, modification qui doit entrer en vigueur le **1^{er} décembre 2007**. C'est seulement à ce moment-là que Transports Canada demandera aux constructeurs agréés de fournir les noms de leur gestionnaire supérieur responsable. De plus, le RAC 561 a finalement été publié à la Partie II de la *Gazette du Canada* le 14 décembre 2005, sa date d'entrée en vigueur ayant été fixée au 1^{er} décembre 2007.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Gestionnaire supérieur responsable

Q5. Certaines entreprises sont dirigées par un président alors que d'autres le sont par un directeur général. Peut-on considérer que l'un et l'autre assume le même rôle?

Le titre de la personne importe moins que le fait d'être en mesure de fournir une réponse affirmative à toutes les questions apparaissant à l'annexe E (Questions pour la désignation d'un gestionnaire supérieur responsable) du *Guide sur les procédures de mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité destiné aux exploitants aériens et aux organismes de maintenance agréés (OMA)* (TP 14343).

Pour commander une publication en-ligne, veuillez visiter le site internet d'achat de publications en ligne de Transports Canada (<http://www.tc.gc.ca/Transact/>) ou communiquer avec le Centre de communications de l'Aviation civile (1 800 305-2059).

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Gestionnaire supérieur responsable

Q6. Qui est le gestionnaire supérieur responsable d'un service aérien gouvernemental?

Le gestionnaire supérieur responsable est l'agent qui préconise le changement culturel. Par définition, le changement culturel commence au sommet de l'hierarchie d'un organisme. Par exemple, Transports Canada gère un service aérien gouvernemental, c'est-à-dire la Direction générale des services des aéronefs, pour lequel le sous-ministre de Transports Canada est le gestionnaire supérieur responsable.

Les responsabilités du gestionnaire supérieur responsable sont définies dans la réglementation et ont entièrement trait au contrôle efficace des ressources. Dans bien des cas, même si on parle de gros budgets, il ne s'agira pas du directeur de l'exploitation, mais plutôt de quelqu'un qui occupe un poste supérieur de l'entreprise ou de l'organisme et qui fournit le budget des opérations au directeur.

Quoi qu'il en soit, ni le sous-ministre de Transports Canada, ni tout autre gestionnaire supérieur responsable d'une grosse entreprise aurait le temps d'assumer un rôle opérationnel en plus de son rôle de dirigeant et de surveillant du système. Le gestionnaire supérieur responsable n'est pas tenu personnellement responsable et l'objectif n'est pas qu'il participe directement aux opérations. Son rôle est plutôt de donner l'élan au changement culturel, de connaître les risques opérationnels et d'accepter la responsabilité de gérer ces risques, et d'être, du point de vue de la sécurité, celui à qui on s'adresse à titre de titulaire du certificat.

Le titre de la personne importe moins que le fait d'être en mesure de fournir une réponse affirmative à toutes les questions apparaissant à l'annexe E (Questions pour la désignation d'un gestionnaire supérieur responsable) du *Guide sur les procédures de mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité destiné aux exploitants aériens et aux organismes de maintenance agréés (OMA)* (TP 14343).

Pour commander une publication en-ligne, veuillez visiter le site internet d'achat de publications en ligne de Transports Canada (<http://www.tc.gc.ca/Transact/>) ou communiquer avec le Centre de communications de l'Aviation civile (1 800 305-2059).

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Gestionnaire supérieur responsable

Q7. Le Guide sur les procédures de mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité destiné aux exploitants aériens et aux organismes de maintenance agréés (OMA) (TP 14343), qui est un document d'orientation produit par Transports Canada, comprend une « grille de sélection d'un gestionnaire supérieur responsable », laquelle affiche dans un de ses losanges la question suivante : « Est-ce qu'il s'agit d'un organisme supervisé par un conseil d'administration? » Qu'entend-on par « supervisé »?

Cette question vise à déterminer si l'organisme relève d'un conseil d'administration plutôt que d'une autre forme de structure organisationnelle. Le terme « supervisé » n'est pas utilisé en tant qu'élément déterminant bien qu'il puisse l'être selon que l'organisme est doté ou non d'un conseil d'administration.

Pour commander une publication en-ligne, veuillez visiter le site internet d'achat de publications en ligne de Transports Canada (<http://www.tc.gc.ca/Transact/>) ou communiquer avec le Centre de communications de l'Aviation civile (1 800 305-2059).

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Gestionnaire supérieur responsable

Q8. Le conseil d'administration représente les actionnaires, et il n'est pas rare que le président de ce conseil soit l'actionnaire majoritaire. Ce dernier devrait-il assumer le rôle de gestionnaire supérieur responsable?

Avant de désigner une personne pour agir comme gestionnaire supérieur responsable, il faut que toutes les réponses aux questions à l'annexe E (Questions pour la désignation d'un gestionnaire supérieur responsable) du *Guide sur les procédures de mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité destiné aux exploitants aériens et aux organismes de maintenance agréés (OMA) (TP 14343)* soient affirmatives. Si la personne en cause est le ou la présidente, elle pourra être désignée gestionnaire supérieur responsable dans la mesure où toutes les réponses sont affirmatives.

Pour commander une publication en-ligne, veuillez visiter le site internet d'achat de publications en ligne de Transports Canada (<http://www.tc.gc.ca/Transact/>) ou communiquer avec le Centre de communications de l'Aviation civile (1 800 305-2059).

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Gestionnaire supérieur responsable

Q9. Pour fournir un niveau d'assurance suffisant à un gestionnaire supérieur responsable qu'il n'y aura pas de risque de responsabilité personnelle lié à ce poste, quels renvois législatifs ou réglementaires applicables existe-t-il pour justifier l'énoncé que le gestionnaire supérieur responsable ne sera pas visé personnellement (responsabilité personnelle) par les mesures prises à son endroit et que les mesures visent plutôt l'entreprise?

Au cours des délibérations du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) sur la notion de « gestionnaire supérieur responsable », Transports Canada, Aviation civile (TCAC) s'est engagé auprès des intervenants de l'industrie pour qu'il n'y ait pas de risque de responsabilité personnelle lié au poste de gestionnaire supérieur responsable.

La modification du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) entrée en vigueur le 31 mai 2005 et publiée le 15 juin 2005 dans la partie II de la *Gazette du Canada* comprend les exigences auxquelles certains titulaires de certificat doivent se soumettre pour nommer un gestionnaire supérieur responsable et pour établir un système de gestion de la sécurité, et elle a été rédigée de façon à clairement conférer aux titulaires de certificat la responsabilité de satisfaire à ces nouvelles exigences.

Aucun des textes désignés qui figurent dans cette modification ne s'applique au gestionnaire supérieur responsable.

Bien que l'alinéa 106.02(1)a) du RAC stipule que le gestionnaire supérieur responsable est chargé, au nom du titulaire du certificat, de rendre compte du respect des exigences du présent règlement, y compris l'établissement et le respect du système de gestion de la sécurité, la modification du RAC susmentionnée a été rédigée pour démontrer clairement que le titulaire d'un certificat a l'ultime responsabilité d'assurer le respect des nouvelles exigences.

À titre d'exemple, l'alinéa 573.04(3)d) du RAC indique que la personne responsable de la maintenance doit, lorsque lui est communiquée une constatation qui découle d'un programme d'assurance de la qualité établi en vertu du paragraphe 573.09(1) ou d'un système de gestion de la sécurité visé à l'article 573.30, aviser le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise. Dans les faits, le gestionnaire supérieur responsable avisera ensuite le titulaire du certificat; toutefois, en vertu de l'alinéa 573.03(1)g) du RAC, ce sera le titulaire

du certificat qui aura l'ultime responsabilité de veiller à ce que les mesures correctives soient prises concernant toute constatation qui découle d'un programme d'assurance de la qualité ou d'un système de gestion de la sécurité.

Le règlement exige que le titulaire du certificat avise le ministre du nom de la personne nommée gestionnaire supérieur responsable. Cette exigence permet de s'assurer que le nom d'une personne chargée de promouvoir l'évolution de la culture et de gérer les risques liés aux opérations effectuées en vertu de ce certificat est lié au titulaire du certificat.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Gestionnaire supérieur responsable

Q10. Dans un communiqué publié en juin 2005, L'honorable Jean-C. Lapierre, ministre des Transports, a déclaré qu'il n'y a pas deux systèmes de gestion de la sécurité identiques, car chaque compagnie doit adapter son SGS à ses politiques, à ses règles de gestion et aux méthodes de travail de ses employés.

Pourquoi, dès lors, la nomination d'une gestionnaire supérieur responsable, demeurent-ils non négociables malgré l'accent mis sur la flexibilité?

Cette réglementation repose sur la nomination d'une personne qui ait le « contrôle sur les ressources financières et humaines nécessaires » *Règlement de l'aviation canadien* 106.02 (2). On ne trouve généralement, dans une entreprise, qu'une seule personne ayant de tels pouvoirs.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Gestionnaire supérieur responsable

Q11. Avec quel degré de précision le gestionnaire supérieur responsable doit-il effectuer l'évaluation du SGS? Dans quelle mesure le personnel sur le terrain doit-il comprendre et utiliser la terminologie du SGS afin de définir ses rôles et ses activités?

Le gestionnaire supérieur responsable occupe un rang plus élevé que les différents titulaires de certificat. Par exemple, au sein d'une grande compagnie aérienne, un seul gestionnaire supérieur responsable a la responsabilité générale de toutes les activités réalisées conformément aux certificats de certificat d'exploitant aérien (CEA), d'organisme de maintenance agréé (OMA), d'organisme agréé d'ingénierie de navigabilité (OAIN) et d'organisme de formation agréé (OFA). Les chefs des services responsables de chacun de ces certificats (les gestionnaires des certificats) doivent rendre compte au gestionnaire supérieur responsable de la bonne gestion des activités de certification qui relèvent d'eux.

Les différents gestionnaires des certificats doivent en particulier informer le gestionnaire supérieur responsable de tout éventuel problème de sécurité, ainsi que des mesures nécessaires pour corriger ou atténuer ce dernier, y compris, le cas échéant, le besoin de ressources, financières ou autres, additionnelles. Il incombe au gestionnaire supérieur responsable d'établir et de maintenir la culture d'entreprise générale et de fournir aux chefs de service responsables les ressources nécessaires au maintien de la conformité à la réglementation et du niveau de sécurité requis.

Le gestionnaire supérieur responsable doit comprendre le fonctionnement du SGS, et savoir quels sont les employés visés et les principaux problèmes de sécurité de l'entreprise. Le degré d'engagement du gestionnaire supérieur responsable dans la gestion du SGS dépendra de la personne en charge, de même que de la taille et du degré de complexité de l'entreprise.

Les différents employés participants doivent comprendre le fonctionnement général du système de gestion de la sécurité, le rôle et les fonctions qu'ils doivent y assumer, ainsi que l'approche et les principes adoptés par leur entreprise. L'étendue de leurs connaissances variera bien entendu en fonction de leur rôle dans le système. Un analyste d'événement, par exemple, devra pouvoir être capable d'expliquer en détail le fonctionnement du système dans le langage organisationnel du SGS de son entreprise, tandis qu'un simple employé n'a besoin d'en connaître que le fonctionnement général, mais il doit être capable de remplir un rapport de sécurité, et connaître les politiques et les modalités de communication de son entreprise.

Le gestionnaire supérieur responsable et le personnel sur le terrain doivent suffisamment connaître le SGS pour pouvoir s'acquitter sans hésitation et avec succès des fonctions susmentionnées. Transports Canada s'engage à mettre à leur disposition les ressources nécessaires à leur formation. Tout employé relevant d'un titulaire de certificat est invité à participer à l'une des séances d'information sur le Système de gestion de la sécurité organisées par l'Aviation civile de Transports Canada. Ces séances sont offertes deux fois par an en divers points du pays et la prochaine aura lieu à Montréal en mai 2006. Ces séances ont pour objectif de fournir aux participants des renseignements de base au sujet de la mise en œuvre d'un SGS, une vue d'ensemble détaillée des règlements, des exemptions et des différentes phases de la mise en œuvre progressive, ainsi que l'occasion d'échanger de l'information et des meilleures pratiques. Pour de plus amples renseignements sur les séances d'information sur le SGS, passées et à venir, veuillez consulter notre site Web à : <http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/SGS/Info/menu.htm>

[Retour à la liste de questions](#)

ystème de gestion de la sécurité (SGS)

Mise en oeuvre

Q1. Quel est le plan de mise en oeuvre du SGS?

La mise en oeuvre des SGS s'accompagne d'un développement progressif. Cela étant dit, Transports Canada a choisi une approche de mise en oeuvre progressive. Les quatre phases s'étendent sur 3 ans.

Date d'entrée en vigueur de la réglementation	+ 90 jours	+ 1 an	+ 2 ans	+ 3 ans
	Certification initiale	Suivi après 1 an	Suivi après 2 ans	Suivi après 3 ans

Phase 1 : certification initiale

Dans les 3 mois suivant la publication de la réglementation sur les SGS, la certification initiale exige que les demandeurs fournissent les renseignements suivants à Transports Canada :

- le nom du gestionnaire supérieur responsable;
- le nom de la personne responsable de la mise en oeuvre du SGS;
- une déclaration d'engagement de mise en oeuvre du SGS (signée par le gestionnaire supérieur responsable);
- la documentation de l'analyse des écarts entre le système actuel de l'organisme et les exigences réglementaires du SGS; et
- le plan du projet de mise en oeuvre de l'organisme, fondé sur les exigences de l'exemption et l'analyse interne des écarts des titulaires de certificat.

Phase 2 : suivi après un an

Au bout d'un an, les titulaires de certificat démontreront que leur système possède les composantes suivantes :

- un plan de gestion de la sécurité documenté;
- des politiques et procédures documentées se rapportant aux composantes du SGS exigées; et
- un processus de compte rendu des événements, accompagné des éléments d'appui connexes, comme la formation, une méthode de collecte, de stockage et de distribution des données, ainsi qu'un processus de gestion des risques.

Phase 3 : suivi après deux ans

Deux ans après la certification initiale, le titulaire de certificat devra démontrer que, en plus des composantes dont il a déjà démontré la présence durant la phase 2, il possède également un processus d'identification proactif des dangers accompagné de méthodes

connexes de collecte, de stockage et de distribution des données, ainsi qu'un processus de gestion des risques.

Composantes exigées :

- plan de gestion de la sécurité documenté;
- politiques et procédures documentées;
- processus de compte rendu des événements et la formation; et
- processus d'identification proactif des dangers.

Phase 4 : suivi après trois ans

Un an après la phase 3, les titulaires de certificat devront démontrer que, en plus des composantes dont ils ont déjà démontré la présence durant les phases 2 et 3, ils ont également réglé les questions suivantes :

- la formation;
- l'assurance de la qualité; et
- les préparatifs d'urgence.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Mise en oeuvre

Q2. Quand la mise en oeuvre du SGS commencera-t-elle?

Le but visé, c'est que des SGS soient implantés dans tous les organismes de l'aviation civile d'ici 2007. Cela étant dit, la mise en oeuvre des SGS dépend de la date d'entrée en vigueur de la réglementation, après quoi les différentes phases d'étaleront sur trois ans.

Partie du RAC	Entrée en vigueur prévue le
Partie I	En vigueur : 31 mai 2005 Publié : 15 juin 2005
Partie III	
Aéroports (Groupe 1)*	novembre 2006
Aéroports (Groupe 2)*	mars 2007
Héliports	mars 2007
Hydroaéroports	mars 2007
Partie IV	
Unités de formation au pilotage d'un avion ou d'un hélicoptère	mars 2007
Partie V	
Organismes de maintenance agréés (OMA) (seulement 705)	En vigueur : 31 mai 2005 Publié : 15 juin 2005
Organismes de maintenance agréés (OMA) (tous les OMA)	mars 2007
Certification des aéronefs	juin 2006
Partie VII	
702, 703, 704	mars 2007
705	En vigueur : 31 mai 2005 Publié : 15 juin 2005
Partie VIII	novembre 2006

Dernière mise à jour : le 10 novembre 2005

Le plan de mise en oeuvre de Transports Canada en matière de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) en aviation civile est disponible sur notre site Web à : <http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/SGS/oeuvre.htm>.

Pour commander la publication en ligne gratuitement, veuillez visiter le site internet d'achat de publications en ligne de Transports Canada (<http://www.tc.gc.ca/Transact/>) ou communiquer avec le Centre de communications de l'Aviation civile (1 800 305-2059).

* L'avis de proposition de modification (APM) portant sur la Partie III, qui sera présenté à la réunion extraordinaire du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) en juin 2005, ne fait plus la distinction entre les aéroports internationaux et non internationaux. La réglementation en matière de système de gestion de la sécurité (SGS) sera la même pour ces deux groupes; seules les dates d'entrée en vigueur pour la réglementation sont différentes.

Les sections surlignées en bleu, dans la colonne de gauche, sont les parties du *Règlement de l'aviation canadien* qui ont été soumises au processus de consultation dans le cadre des avis de proposition de modification (APM) sur les systèmes de gestion de la sécurité (SGS).

Les sections surlignées en orange, dans la colonne de gauche, font référence aux parties du RAC qui n'ont pas encore été soumises au processus de consultation ou qui en font toujours l'objet.

Les sections surlignées en jaune, précisent les dates actuellement prévues pour l'activité indiquée.

Les dates prévues d'entrée en vigueur indiquées tout à droite se basent sur les éléments suivants :

- l'acceptation en temps opportun des APM par les Comités techniques du CCRAC; et
- respect des dates indiquées dans les deux colonnes centrales pour ce qui est des parties I et II de la *Gazette du Canada*.

De plus :

- tout retard dans l'acceptation des APM par les Comités techniques du CCRAC ou tout retard dans les travaux entourant la publication aux parties I et II de la *Gazette* risquent d'entraîner un report à une date ultérieure de l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires propres aux diverses parties concernées du RAC;
- un certain nombre d'APM ne sont pas encore entrés dans le processus du CCRAC, et aucun des APM n'est encore arrivé au processus de publication aux parties I ou II de la *Gazette*; et
- toutes ces dates d'entrée en vigueur sont sujettes à modification.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Mise en oeuvre

Q3. Quels sont les principaux défis liés à l'introduction d'un SGS et combien de temps faudra-t-il pour le mettre en oeuvre?

Bien que les modifications des procédures et de l'organisation impliquées dans l'introduction d'un SGS soient relativement simples, la mise en oeuvre intégrale dépendra de la taille de l'entreprise. Par exemple, la mise en oeuvre intégrale d'un SGS pourra prendre plusieurs années dans le cas d'une grande entreprise. Cependant, la mise en oeuvre des systèmes et des procédures ne fait que poser les jalons. Le défi principal tient aux changements nécessaires de la culture de l'entreprise. Cela pourrait prendre plusieurs années, et dans un certain sens, cela pourra ne jamais être terminé étant donné que la promotion d'une culture d'entreprise est une tâche permanente et une composante essentielle d'un SGS.

L'accomplissement du changement culturel nécessaire variera énormément d'une grande entreprise à l'autre. Certaines entreprises possèdent déjà une culture saine bien établie, alors que d'autres auront beaucoup à faire.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Mise en oeuvre

Q4. Merlin Preuss, Directeur général d'Aviation civile, Transports Canada, a déclaré, lors d'un discours prononcé à la Conférence mondiale du « Global Aviation Information Network (GAIN) », en septembre 2004, que les principes de base du SGS peuvent sembler simples, mais que leur mise en œuvre nécessite de surmonter des résistances aux changements (tout particulièrement aux changements de culture), le scepticisme et une certaine incompréhension des principes en jeu. Il a également déclaré que Transports Canada avait su, lors de la mise en place de SGS applicables à différentes catégories d'exploitants, tirer les leçons du passé.

Quelles sont les résistances auxquelles Transports Canada a continué à vous heurter en 2005?

Pouvez-vous nous donner des exemples de défis que Transports Canada a réussi à surmonter, ou de difficultés qui persistent, dans vos relations avec les exploitants aériens canadiens?

Bien que les modifications des procédures et de l'organisation nécessitées par la mise en place d'un SGS soient relativement simples, la mise en œuvre intégrale de ces derniers pourra prendre plusieurs années dans le cas d'une grande entreprise. Cependant, les systèmes et des procédures mis en place ne constituent que des fondations. Le vrai défi consiste à apporter à la culture de l'entreprise les transformations requises. Cela peut prendre des années, et d'une certaine façon, pourrait constituer une tâche permanente, tant préserver l'intégrité de la culture d'entreprise représente un élément essentiel d'un SGS.

Les difficultés présentées par la transformation de la culture d'entreprise varieront énormément d'une entreprise à l'autre. Certaines entreprises possèdent déjà une culture saine et bien établie, alors que d'autres ont encore beaucoup de chemin à faire en la matière. De façon générale, si l'organisation et les procédures de base du SGS sont en place et opérationnelles, des signes d'amélioration de la sécurité devraient pouvoir être observés dès le cycle de vérification complet suivant.

De plus, comme pour tout système organisationnel, des dispositions doivent être prises afin que les processus mêmes d'un SGS fassent l'objet de vérifications internes, mais indépendantes. Les grandes entreprises pourraient vouloir mettre sur pied une petite unité chargée de cette tâche. Dans la plupart des entreprises cependant, la charge de travail occasionnée ne sera vraisemblablement pas suffisante pour justifier la création

de postes à temps plein. Les entreprises pourraient dès lors préférer considérer les activités de surveillance comme une fonction à temps partiel ou bien impartir ces activités.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

L'application de la loi

Q1. Un programme d'application a-t-il été établi dans le cadre du plan de SGS afin de fournir un moyen de dissuasion des pratiques non sécuritaires et de non-conformité?

Alors que Transports Canada et le milieu aéronautique se lancent dans la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS), l'Application de la loi de l'Aviation civile doit faire preuve d'anticipation dans l'élaboration d'une procédure souple lorsqu'elle prévoit ce cadre de sécurité en évolution. La politique de l'Application de la loi demeure inchangée en ce que les infractions à la *Loi sur l'aéronautique* et au *Règlement de l'aviation canadien* feront toujours l'objet d'enquêtes. Toutefois, cette politique devrait fournir les moyens d'encourager le respect volontaire des exigences réglementaires sans que Transports Canada ait nécessairement recours à des mesures disciplinaires. Ceci peut se faire en donnant la possibilité aux titulaires de certificats assujettis à un SGS de déterminer par eux-mêmes des propositions de mesures correctives visant à empêcher la répétition de l'infraction, ainsi que la meilleure ligne de conduite à adopter pour encourager le respect futur des règlements.

Lorsque le titulaire d'un certificat assujetti à un SGS est présumé avoir commis une infraction non intentionnelle, des procédures d'enquête spécifiques seront adoptées. Celles-ci comprendront un délai d'exécution du processus d'enquête qui est sensé accorder à l'exploitant suffisamment de temps pour élaborer des propositions de mesures correctives et un plan d'action qui permettront de corriger de façon adéquate les défaillances qui ont mené à l'infraction. Cette méthode vise à offrir et à maintenir une culture de la sécurité grâce à laquelle les employés peuvent signaler en toute confidentialité les manquements à la sécurité sans craindre de subir des mesures disciplinaires. Le titulaire de certificat peut alors, sans attribuer de tort ni craindre des mesures d'application de la loi, analyser l'incident et les facteurs humains et organisationnels qui l'ont causé afin de prendre les mesures correctives qui conviennent le mieux pour en empêcher la répétition.

Grâce à l'interaction avec l'inspecteur principal du titulaire du certificat, Transports Canada évaluera alors les mesures correctives proposées, ou les systèmes en place pour corriger la défaillance, et s'il les juge appropriés et susceptibles d'empêcher la répétition de l'infraction et d'assurer la conformité future, l'enquête se terminera sans qu'aucune autre mesure ne soit prise. Dans les cas où Transports Canada estime que les mesures correctives ou les systèmes en place ne sont pas appropriés, il poursuivra son interaction avec le titulaire du certificat dans le but de trouver une solution satisfaisante pour éviter d'autres mesures d'application de la loi.

Dans le cadre du soutien à la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité, les gestionnaires et les inspecteurs de l'Application de la loi sont encouragés à poursuivre le dialogue avec les autres divisions de Transports Canada et avec le milieu aéronautique afin de maintenir les voies de communication ouvertes avec les titulaires de certificats qui s'engagent de manière proactive dans les systèmes de gestion de la sécurité.

Transports Canada ne compromettra pas la sécurité et ne laissera passer aucune infraction aux règlements, mais encouragera l'établissement d'une culture de la sécurité comme élément essentiel du cadre des SGS.

Les procédures spécifiques établies pour faciliter la mise en oeuvre de la politique présentée ci-dessus sont actuellement en cours d'examen et elles seront publiées une fois qu'elles auront été mises au point.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

L'application de la loi

Q2. Quelle sera la réponse de Transports Canada si on l'informe du renvoi d'un employé d'un titulaire de certificat pour avoir signalé des problèmes en matière de sécurité?

Chaque cas devra être examiné individuellement. Le premier élément à considérer est la politique disciplinaire de l'entreprise. L'entreprise a-t-elle veillé à ce que ses employés participent à l'élaboration de sa politique disciplinaire? Encourage-t-elle le compte rendu proactif? Applique-t-elle uniformément ses procédures? La mesure prise par l'employé était-elle un acte délibéré de non-conformité aux règlements et aux procédures ou une simple erreur? Ce n'est pas à Transports Canada de répondre à ces questions. Il incombe à l'entreprise de prouver, par l'entremise de ses politiques, de ses procédures et de ses mesures, qu'elle a une culture de communication de l'information qui lui permet de gérer ses risques. Si l'entreprise n'est pas en mesure de démontrer qu'elle a mis en œuvre un système de compte rendu à des fins de gestion des risques, elle n'est pas dotée d'un système de gestion de la sécurité (SGS) efficace, et elle est en situation de non-conformité.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Vérifications et évaluations

Q1. Comment l'efficacité du SGS d'une entreprise particulière sera-t-elle évaluée?

L'efficacité du SGS d'une entreprise sera déterminée par l'utilisation d'un outil d'évaluation. Cet outil comprend un ensemble d'attentes et de critères d'évaluation afin de déterminer si une entreprise satisfait aux exigences réglementaires et si les programmes mis en place sont efficaces. L'efficacité est déterminée par des entretiens et des examens des composantes du SGS de l'entreprise. Cela comprendra l'évaluation du niveau de connaissances du SGS, en tenant compte de l'utilisation du SGS de la manière prescrite et de la validité des données du SGS. Par exemple, Transports Canada peut choisir d'examiner le nombre, le type et les sources des rapports internes soumis, l'ampleur de l'analyse réalisée et l'efficacité des mesures correctives prises, comme en fait foi l'absence de récurrences des problèmes signalés.

Si nous appliquons le cycle de la qualité « planifier, exécuter, vérifier, agir » de l'analyse, nous pouvons évaluer avec efficacité si le SGS a été planifié, mis en oeuvre, examiné et contrôlé et fait l'objet d'améliorations permanentes.

Transports Canada évaluera les observations en fonction d'un ensemble de critères qui fournissent un cadre utilisé par l'évaluateur afin de déterminer si une compagnie satisfait, dépasse ou ne satisfait pas aux normes minimales d'un SGS. Si une compagnie dépasse les normes minimales, elle sera reconnue comme un système exemplaire.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Vérifications et évaluations

Q2. Un SGS remplacera-t-il les vérifications de Transports Canada?

Le besoin des dites vérifications, ainsi que d'autres formes de surveillance réglementaire, demeurera. Cependant, l'existence d'un SGS efficace sera un facteur important d'évaluation de la fréquence optimale des vérifications d'une entreprise. Les entreprises dotées d'un SGS sain peuvent s'attendre à faire l'objet de vérifications bien moins fréquentes que leurs homologues qui ont moins de succès.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Vérifications et évaluations

Q3. Comment un SGS affectera-t-il l'ampleur et la nature des vérifications de Transports Canada?

Lorsque la mise en oeuvre du SGS dans l'industrie sera achevée, cela devrait permettre des changements de focalisation des vérifications réglementaires. Les vérificateurs seront en mesure de se concentrer davantage sur l'exploitation du SGS, et moins sur les détails relatifs aux procédures de l'entreprise. Un programme de vérification sain devra toujours traiter l'entreprise dans son ensemble, mais la focalisation changera pour une confirmation de l'efficacité du SGS. Dans l'ensemble, cela devrait résulter dans une réduction de la taille de l'équipe de vérification et du temps sur le site. Doublé de la réduction prévue de la fréquence des vérifications, cela devrait produire des économies en matière de ressources et des améliorations de l'efficacité, pour Transports Canada et pour l'industrie.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Vérifications et évaluations

Q4. Dans le cadre de l'introduction du SGS, qui est responsable de mener l'analyse des risques?

Jusqu'au point de l'identification des causes profondes et des facteurs contributifs, le personnel chevronné d'une partie de l'entreprise peut mener l'analyse des risques. Les grandes entreprises pluridisciplinaires peuvent avoir une unité de spécialistes en matière d'analyses consacrée à cette activité. Subsidiairement, le service fonctionnel directement affecté peut exécuter ce travail.

La détermination de la mesure corrective doit toutefois être réalisée sous l'autorité du chef du service fonctionnel applicable. Par exemple, dans le cas d'un OMA, ce sera la personne responsable de la maintenance, et dans le cas d'un exploitant aérien, ce sera le directeur des opérations aériennes. Ce pouvoir peut être délégué à un gestionnaire subordonné, mais le chef du service fonctionnel reste responsable de ce processus.

En aucun cas, l'unité qui sera responsable du suivi ou de la vérification de la mesure corrective ne devrait être impliquée dans cette sélection. Cette exclusion est nécessaire afin d'éviter un conflit d'intérêts et de s'assurer que l'évaluation future de l'efficacité de la mesure prise n'est pas compromise par des idées préconçues relatives au bien-fondé de la mesure prise.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Vérifications et évaluations

Q5. Comment Transports Canada fera-t-il face aux évaluations des risques, qui pourraient être subjectives et peuvent varier d'une entreprise à l'autre?

Les évaluations des risques doivent être le résultat d'une collecte de données saine, d'une analyse logique et d'une prise de décisions réfléchie. Advenant qu'une évaluation des risques passe les tests, Transports Canada l'acceptera. Si l'évaluation des risques est gravement erronée, Transports Canada ne l'acceptera pas.

Les évaluations des risques sont subjectives de par leur nature et ce n'est pas nécessairement une mauvaise chose. Les variations peuvent se révéler raisonnables et acceptables. Manifestement, une décision d'autoriser la non-conformité avec une exigence actuelle constituerait une infraction.

Mis à part la non-conformité réelle, même la décision de ne rien faire dans une situation pour laquelle il aurait pu être plus prudent de prendre une mesure corrective vaut mieux que de ne pas avoir évalué du tout la situation. Au moins, si le problème a été documenté, l'entreprise a établi une sensibilisation. De plus, le défaut de prendre des mesures raisonnables en réponse à un problème réel de sécurité sera un motif légitime de conclusion que le SGS n'est pas efficace.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Vérifications et évaluations

Q6. Les évaluations des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) seront-elles exemptées des demandes d'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels?

À moins que la diffusion des évaluations ou de certaines sections de celles-ci ne soit interdite en vertu des alinéas 20(1)b) et d) (Renseignements de tiers) de la Loi sur l'accès à l'information, Transports Canada ne peut refuser de communiquer les documents propres à une évaluation.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Vérifications et évaluations

Q7. À quel processus pourra recourir un organisme pour contester sa qualification ou son pointage?

Toute entreprise qui désire contester son pointage aura le droit d'en faire appel, tout comme maintenant. Trois scénarios sont envisageables :

1. Lorsqu'un organisme n'est pas en mesure de démontrer qu'il a mis en œuvre un système de gestion de la sécurité qui satisfait à la norme no 3 ou aux exigences minimums, il devra présenter un plan de mesures correctives décrivant la façon dont il satisfera aux exigences de la norme.
2. En ce qui concerne les questions pour lesquelles l'entreprise est jugée non conforme et pour lesquelles les constatations sont assez importantes pour que soient prises des mesures de l'application de la loi ou des mesures concernant sa certification, l'entreprise aura le droit de faire appel devant le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC).
3. Si une entreprise satisfait aux exigences minimums de la norme ou les dépasse, mais désire contester sa qualification, elle peut soumettre de l'information supplémentaire (documentation ou autres éléments) pendant la période d'évaluation afin de démontrer sa réclamation. Les entreprises disposent d'une période de temps adéquate pendant le processus d'évaluation pour démontrer l'efficacité de leur système. Par exemple, l'examen de la documentation débute deux mois avant l'évaluation matérielle. Si de la documentation est inadéquate ou manquante, l'organisme sera avisé de fournir l'information appropriée. De la même façon, dans le cadre de l'évaluation matérielle, les organismes seront avisés amplement à l'avance de rendre disponible le personnel nécessaire au processus d'évaluation.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Vérifications et évaluations

Q8. Où en est Transports Canada en terme d'élaboration de systèmes et de formations visant à permettre aux inspecteurs d'agir ou d'intervenir au niveau du système de l'exploitant plutôt qu'au niveau opérationnel, et en quoi cette formation de réorientation est-elle si importante?

Une formation de quatre jours a été mise sur pied à l'intention du personnel de Transports Canada. La première de ces formations a été offerte en mars 2004 et, depuis lors, 37 cours ont permis de former 650 employés de Transports Canada dans tout le pays. D'ici 2007, tous les agents titulaires d'une délégation auront suivi cette formation.

Ce programme de formation, dans sa forme actuelle, s'appuie sur les documents et sur les outils d'orientation produits par Transports Canada, de même que par d'autres organismes de réglementation de l'aviation civile. Cette formation s'appuie sur des cours, des vidéos et des exercices pratiques.

Afin de respecter son engagement en matière d'amélioration constante de la qualité, Transports Canada révisé régulièrement cette formation lorsque la réglementation est modifiée, que de nouveaux documents d'orientation sont publiés, ou bien afin de tenir compte des commentaires formulés par les participants. Afin que les agents précédemment formés soient informés des principales modifications apportées, une journée additionnelle de formation par vidéoconférence doit être organisée.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Vérifications et évaluations

Q9. Comment Transports Canada compte-t-il s'assurer que l'évaluation des SGS ne devienne trop simpliste ou sujette à d'importants écarts dus au jugement subjectif de l'évaluateur?

Transports Canada a pris soin, dans le cadre de l'élaboration de la méthodologie de surveillance applicable à l'évaluation des SGS, d'éviter que les employés aient à prendre des décisions qui puissent être arbitraires ou subjectives. Si l'évaluation par Transports Canada vise essentiellement à juger de l'efficacité et de la conformité d'un système, elle s'effectue également dans un cadre normalisé qui se fonde sur la réglementation applicable et définit un certain nombre d'attentes, de critères de notation et de questions ouvertes afin de garantir une interprétation uniformisée.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Vérifications et évaluations

Ce qui suit est une reproduction de la question 11 sous la catégorie de gestionnaire supérieur responsable.

Q10. Avec quel degré de précision le gestionnaire supérieur responsable doit-il effectuer l'évaluation du SGS? Dans quelle mesure le personnel sur le terrain doit-il comprendre et utiliser la terminologie du SGS afin de définir ses rôles et ses activités?

Le gestionnaire supérieur responsable occupe un rang plus élevé que les différents titulaires de certificat. Par exemple, au sein d'une grande compagnie aérienne, un seul gestionnaire supérieur responsable a la responsabilité générale de toutes les activités réalisées conformément aux certificats de certificat d'exploitant aérien (CEA), d'organisme de maintenance agréé (OMA), d'organisme agréé d'ingénierie de navigabilité (OAIN) et d'organisme de formation agréé (OFA). Les chefs des services responsables de chacun de ces certificats (les gestionnaires des certificats) doivent rendre compte au gestionnaire supérieur responsable de la bonne gestion des activités de certification qui relèvent d'eux.

Les différents gestionnaires des certificats doivent en particulier informer le gestionnaire supérieur responsable de tout éventuel problème de sécurité, ainsi que des mesures nécessaires pour corriger ou atténuer ce dernier, y compris, le cas échéant, le besoin de ressources, financières ou autres, additionnelles. Il incombe au gestionnaire supérieur responsable d'établir et de maintenir la culture d'entreprise générale et de fournir aux chefs de service responsables les ressources nécessaires au maintien de la conformité à la réglementation et du niveau de sécurité requis.

Le gestionnaire supérieur responsable doit comprendre le fonctionnement du SGS, et savoir quels sont les employés visés et les principaux problèmes de sécurité de l'entreprise. Le degré d'engagement du gestionnaire supérieur responsable dans la gestion du SGS dépendra de la personne en charge, de même que de la taille et du degré de complexité de l'entreprise.

Les différents employés participants doivent comprendre le fonctionnement général du système de gestion de la sécurité, le rôle et les fonctions qu'ils doivent y assumer, ainsi que l'approche et les principes adoptés par leur entreprise. L'étendue de leurs connaissances variera bien entendu en fonction de leur rôle dans le système. Un analyste d'événement, par exemple, devra pouvoir être capable d'expliquer en détail le fonctionnement du système dans le langage organisationnel du SGS de son entreprise, tandis qu'un simple employé n'a besoin d'en connaître que le fonctionnement général,

mais il doit être capable de remplir un rapport de sécurité, et connaître les politiques et les modalités de communication de son entreprise.

Le gestionnaire supérieur responsable et le personnel sur le terrain doivent suffisamment connaître le SGS pour pouvoir s'acquitter sans hésitation et avec succès des fonctions susmentionnées. Transports Canada s'engage à mettre à leur disposition les ressources nécessaires à leur formation. Tout employé relevant d'un titulaire de certificat est invité à participer à l'une des séances d'information sur le Système de gestion de la sécurité organisées par l'Aviation civile de Transports Canada. Ces séances sont offertes deux fois par an en divers points du pays et la prochaine aura lieu à Montréal en mai 2006. Ces séances ont pour objectif de fournir aux participants des renseignements de base au sujet de la mise en œuvre d'un SGS, une vue d'ensemble détaillée des règlements, des exemptions et des différentes phases de la mise en œuvre progressive, ainsi que l'occasion d'échanger de l'information et des meilleures pratiques. Pour de plus amples renseignements sur les séances d'information sur le SGS, passées et à venir, veuillez consulter notre site Web à : <http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/SGS/Info/menu.htm>

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Vérifications et évaluations

Q11. Qu'a à gagner un exploitant en obtenant des points supplémentaires dans le cadre de l'évaluation de son SGS?

Les notes seront attribuées en fonction d'un ensemble d'attentes définies. Les attentes sont définies en fonction de l'élément évalué. Par exemple, un plan de gestion de la sécurité doit contenir une politique de sécurité. L'une des attentes, au regard de la politique de sécurité, est que cette dernière contienne une déclaration comportant des engagements et des objectifs clairement définis. Étant donné que la mise en place des systèmes de gestion de la sécurité est un processus progressif, nous nous attendons à observer une amélioration constante de ces systèmes, tout comme nous nous attendons à constater des variations dans les politiques de sécurité mises en place. Ces attentes ont pour but d'orienter les exploitants vers certains types d'éléments pouvant y constituer une réponse acceptable. Elles ne sauraient constituer une liste de contrôle, pas plus qu'elles ne sauraient être considérées comme exhaustives. Ce ne sont que des indicateurs fournis afin de clarifier ce qu'un bon élément pourrait contenir et d'uniformiser la procédure d'évaluation.

Chaque élément évalué se voit attribuer une note de (1) à (5) fondée sur un ensemble de critères précis, selon des paliers qui ne sauraient être inférieurs à 0,5. Les critères définis doivent servir de lignes directrices pour la notation des divers éléments.

Tant que la réglementation n'aura pas été entièrement modifiée afin de refléter le Modèle de système de gestion de la sécurité de l'aviation civile, Transports Canada n'évaluera pas les composantes ou les éléments qui ne sont pas exigés par le Règlement. Néanmoins, Transports Canada encourage les entreprises à inclure l'ensemble des composantes et des éléments décrits dans les documents d'orientation relatifs au cadre du SGS en prévision des modifications devant être apportées à la réglementation. Les entreprises qui n'incluent pas de composantes ou d'éléments optionnels dans leur SGS ne seront pas pénalisées, car ces composantes ou éléments ne seront pas pris en compte dans la note globale attribuée au SGS. Les exploitants dont le SGS est exemplaire pourraient en tirer des avantages tels que le prolongement de leur cycle de vérification/d'évaluation, des pouvoirs délégués accrus et une surveillance réglementaire moindre.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Avantages

Q1. Les organismes du milieu de l'aviation qui éprouvent peut-être des difficultés financières, particulièrement les petits exploitants, auront-ils les moyens de mettre un SGS en place?

À l'exception de certains frais de formation initiaux, le SGS ne devrait pas être particulièrement onéreux à mettre en place. Le règlement tiendra compte du fait que le SGS doit être adapté à l'exploitation individuelle; et par conséquent, les changements exigés d'un petit exploitant devraient être relativement modérés et dans le cadre de leurs capacités financières.

Les avantages financiers d'une entreprise plus sûre sont manifestes - une réduction du temps perdu en raison d'accidents du travail, etc. Dans l'immédiat, le SGS fournit la possibilité d'identifier les processus inefficaces et non rentables, ce qui résultera dans des améliorations de la productivité et une réduction des déchets, etc. Plutôt que de constituer une dépense additionnelle, un SGS mis en oeuvre de manière adéquate devrait résulter dans une nette amélioration des résultats essentiels d'une compagnie.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Avantages

Q2. Comment le SGS peut-il être appliqué à une petite exploitation et comment les frais peuvent-ils être justifiés?

Les principes du SGS et les exigences globales en matière de rendement restent les mêmes sans égard à la taille de l'entreprise que met en oeuvre le système. Cependant, le besoin de mécanismes de soutien du système perfectionnés et onéreux sera considérablement réduit pour les petits exploitants. Un SGS mis en oeuvre de manière adéquate devrait réduire les frais d'exploitation; par conséquent, les coûts ne sont pas le facteur ultime.

Néanmoins, Transports Canada reconnaît que les petits exploitants peuvent faire face à leurs propres défis personnels en matière d'interprétation et de mise en oeuvre des nouvelles exigences. C'est pour cette raison que le SGS est d'abord mis en application pour les plus grands exploitants. Cela permettra aux compagnies ayant les ressources les plus importantes d'exécuter le travail initial et de fournir aux petits exploitants un modèle qui peut servir de base pour leurs propres systèmes plus simples.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Avantages

Q3. Quelle est la réponse de Transports Canada à un petit exploitant en exploitation depuis de nombreuses années sans accidents ou incidents sérieux? Pourquoi ledit exploitant, avec un registre sans aucune réserve, devrait-il mettre en oeuvre le SGS?

Nous ne parlons pas d'un programme additionnel. Les exploitants sécuritaires ont probablement la majorité des composantes du SGS déjà en place. Le SGS signifie simplement la gestion explicite des risques, intégrée dans chaque décision opérationnelle. Par conséquent, un petit exploitant sans accidents / incidents gère déjà les risques. Notre expérience et notre recherche indiquent que plutôt que de représenter une dépense additionnelle, un SGS mis en oeuvre de manière appropriée doit résulter dans une nette amélioration des résultats essentiels de la compagnie.

Il est important de reconnaître que l'absence d'accidents n'est pas nécessairement synonyme de sécurité - cela peut simplement indiquer la bonne vieille chance! Le fait est qu'un exploitant individuel peut tout simplement ne pas avoir le nombre nécessaire de départs pour créer des données statistiques valides sur la base des accidents seulement. Cela s'applique également à un grand exploitant aérien fréquemment utilisé; par conséquent, c'est sans aucun doute vrai pour un exploitant 703 typique.

L'énoncé précédent peut facilement être confirmé en prenant en considération l'incidence d'un seul accident mortel dans les registres de l'exploitant en matière de sécurité. Avec ce seul événement, les données statistiques de l'exploitant pourraient être transformées d'apparemment parfaites à bien pires que la moyenne nationale. C'est pour cette raison que nous avons besoin du SGS - nous devons mesurer autre chose que les accidents, parce que même un seul accident peut être beaucoup trop. Les incidents sont une meilleure indication, mais si nous limitons ce terme aux incidents devant être signalés, nous n'avons pas encore une population suffisante.

L'avantage du SGS est qu'il nous permet de mesurer des éléments qui se produisent suffisamment souvent pour avoir une importance statistique - les précurseurs des accidents. Si nous pouvons les corriger, nous pouvons éviter les accidents et les incidents avant qu'ils se produisent.

Si la justification susmentionnée fait défaut, un argument économique réussira peut-être. Tout comme un programme de fiabilité sûr et une formation technique appropriée peuvent entraîner des économies en éliminant les composantes non nécessaires du changement, un SGS efficace peut couvrir plus que ses coûts en identifiant simplement les procédures organisationnelles non rentables et inefficaces.

Bien sûr, certains exploitants ne seront peut-être jamais convaincus. Malheureusement, ils seront probablement ceux qui ont le plus besoin du SGS et auront besoin de la surveillance la plus intensive afin de s'assurer qu'ils l'utilisent de manière appropriée.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Avantages

Q4. Avec le SGS, les inspecteurs de Transports Canada auront-ils moins de possibilités d'évaluer la capacité de l'industrie à fournir des moyens de transport sûrs et efficaces?

Non, mais l'approche sera différente. Il ne s'agit pas d'un exercice de déréglementation. Cependant, l'existence d'un SGS au sein d'une entreprise fournit à l'inspecteur un outil additionnel d'évaluation de sa sécurité.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Avantages

Q5. Dans le cadre de l'introduction du SGS, Transports Canada se fier-t-il à l'industrie en matière de surveillance et de correction des problèmes?

Transports Canada a toujours dû se fier à l'industrie en ce qui concerne son rôle actif de résolution des problèmes. Nos limites en termes de ressources empêchent Transports Canada d'intervenir directement au niveau opérationnel.

Étant donné l'ampleur et la complexité actuelles de l'industrie, l'utilisation la plus efficace des ressources est d'établir des normes et de s'assurer qu'elles sont maintenues. Un SGS facilite cette approche, en permettant à Transports Canada de se concentrer davantage sur les systèmes, et par conséquent, en fournissant la meilleure occasion de s'assurer que les problèmes sont évités avant qu'ils ne se produisent, plutôt qu'en essayant de réagir en fonction de ces problèmes après coup.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Avantages

Q6. Une fois le SGS mis en oeuvre, comment Transports Canada expliquera-t-il aux voyageurs l'auto-vérification et l'établissement de rapports par l'industrie?

Le SGS s'ajoute au système actuel et accroît la responsabilisation des titulaires de certificat en matière d'amélioration du rendement. Il ne s'agit pas d'un exercice de déréglementation, mais le SGS renforce plutôt la réglementation actuelle en imposant plus de responsabilités et d'obligations de rendre compte à l'industrie.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Avantages

Q7. Une fois le SGS mis en oeuvre, quels mécanismes seront utilisés pour évaluer sa contribution à la sécurité des vols?

Sensiblement, les même outils que nous avons à l'heure actuelle seront utilisés à des fins d'évaluation de la contribution du SGS à la sécurité. À l'échelle de l'entreprise, le programme du SGS devrait fournir la confirmation nécessaire. À l'échelle nationale, Transports Canada aura accès à des données génériques liées à la sécurité qui aideront à identifier les tendances et les secteurs sur lesquels nous devons concentrer notre attention. La confirmation finale, dans plusieurs années, sera une réduction graduelle des taux d'accidents.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Avantages

Q8. Comment les objectifs en matière de sécurité de *Vol 2005* peuvent-ils être satisfaits lorsque la mise en oeuvre du SGS de la manière prescrite dans *Vol 2005* ne sera pas achevée d'ici 2005?

Les objectifs en matière de sécurité de *Vol 2005* ne sont pas fondés sur le SGS, mais reflèteront les autres initiatives de réglementation de ces dernières années. Les avantages globaux du SGS ne seront réalisés que plusieurs années après son introduction.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Avantages

Q9. Pouvez-vous nous expliquer quelles sont les inquiétudes de Transports Canada quant à une éventuelle pénurie, dans l'aviation civile, de personnel technique à même de s'acquitter des activités de contrôle conventionnelles, et en quoi les SGS constituent, selon Transports Canada, la solution à ce problème?

La mise en œuvre du SGS, lorsqu'elle sera achevée dans l'ensemble de l'industrie, devrait permettre de recentrer l'objet des vérifications réglementaires. Les vérificateurs seront alors en mesure de se concentrer davantage sur l'exploitation du SGS, et moins sur les détails relatifs aux procédures de l'entreprise. Bien sûr, un programme de vérification digne de ce nom doit toujours traiter l'entreprise dans son ensemble, mais il s'agira principalement, désormais, de confirmer l'efficacité du SGS. De façon générale, cela devrait permettre de réduire la taille des équipes de vérification, ainsi que le temps passé sur place. Combiné à une réduction prévue de la fréquence des vérifications, le SGS devrait entraîner des économies de ressources et des améliorations de l'efficacité, tant pour Transports Canada que pour l'industrie.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Avantages

Q10. Estqu'il y a des exploitants aériens su tirer parti du lien direct existant entre sécurité et rentabilité?

Les exploitants aériens ont-ils nécessairement à modifier leur système de comptabilité financière afin de constater les répercussions de l'amélioration de la sécurité due au SGS sur leurs résultats financiers?

Il y a des exemples des écoles de pilotage, des aéroports, des organisations maintenance et les exploitants aériens qui ont également constaté une corrélation positive entre la sécurité et la rentabilité. Transports Canada n'a pas eu vent que des exploitants aient dû modifier leur système comptable afin d'assurer le suivi des améliorations dues au SGS.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Composantes

Q1. Que signifie une culture d'établissement de rapports?

Une gestion efficace de la sécurité exige un libre échange des renseignements relatifs à la sécurité, au sein d'une entreprise et entre l'entreprise et ses partenaires en matière de sécurité. Cela s'applique tant aux incidents et accidents réels se produisant au sein d'une entreprise qu'aux dangers, précurseurs des accidents et vulnérabilités inhérentes au système qui peuvent être identifiés. Par conséquent, l'entreprise doit non seulement avoir un système d'établissement de rapports en place, mais également favoriser une culture qui encourage vivement son utilisation par le personnel à tous les niveaux et dans tous les services.

Une telle culture évitera non seulement les facteurs de dissuasion - comme « blâmer le messager » ou sanctionner les personnes réalisant des erreurs honnêtes - mais fournira également au personnel une confirmation positive que tous les rapports sont pris au sérieux et soumis à une analyse des risques appropriée. Cela n'implique pas qu'il devrait y avoir un milieu « sans blâmes ». L'idée est plutôt d'obtenir un environnement « équitable » ou « juste » qui fera la distinction entre les erreurs et les actes volontaires et reconnaît que parfois, même les dérogations délibérées aux procédures officielles peuvent avoir une bonne intention.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Composantes

Q2. Pourquoi une entreprise devrait-elle autoriser de plein gré l'autorité de réglementation à prendre connaissance de ses erreurs par l'entremise d'une collecte de données internes dans l'entreprise? Qu'est-ce qui empêchera l'entreprise de se protéger afin d'éviter les répercussions? De plus, qu'est-ce qui empêche les concurrents d'avoir connaissance des problèmes par la suite?

Un des concepts du SGS est une culture d'établissement de rapports libre et sans restrictions qui favorise la collecte de données qui ne sont pas utilisées contre l'auteur du rapport en cas de violations par inadvertance et involontaire.

L'objet de l'inspection des registres par Transports Canada n'est pas de sanctionner l'entreprise. Plutôt, TC inspecte afin de confirmer que l'entreprise a répondu de manière appropriée aux problèmes signalés.

En ce qui a trait à la probabilité que les concurrents aient connaissance des problèmes, en règle générale, Transports Canada ne fera aucune copie, à l'exception de circonstances extrêmement rares dans lesquelles elles sont nécessaires comme preuves d'actions fautives délibérées. Étant donné que les renseignements ne seront pas insérés dans les registres de Transports Canada, nous n'aurons aucune obligation relative aux demandes afférentes à la *Loi sur l'accès à l'information*. De plus, les prochaines modifications de la *Loi sur l'aéronautique* exempteront expressément lesdits renseignements, même s'ils devaient être insérés dans les registres de TC.

Cette exemption s'applique non seulement au contenu des registres, mais également à tous les renseignements à un échelon plus macroéconomique, comme le nombre de rapports soumis pour un sujet donné. Un nombre important de rapports n'est pas nécessairement une indication d'un problème, mais peut très bien être une indication d'une culture d'entreprise saine en matière de sécurité. Beaucoup plus important que le nombre total de rapports est l'absence de rapports récurrents sur un sujet particulier lorsque la mesure corrective nécessaire a été mise en oeuvre.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Composantes

Q3. Quel rôle joue l'analyse des risques en matière d'établissement des rapports?

Chaque rapport reçu (et chaque nouvelle initiative importante ou chaque changement important mis en oeuvre par l'entreprise) doit être soumis à une analyse des risques officielle et documentée qui résultera dans la décision d'accepter le risque ou de prendre des mesures afin d'éliminer, de réduire ou d'atténuer le risque. L'élimination ou la réduction des risques implique l'identification de la cause profonde du problème, ainsi que des facteurs contributifs. Il est primordial d'avoir une documentation appropriée afin de permettre le suivi ainsi que d'identifier les tendances. Ces dernières sont particulièrement importantes dans les cas pour lesquels il est décidé d'accepter un risque. Bien qu'une telle décision puisse être appropriée en réponse à un incident isolé, s'il se révélait par la suite que cet incident fait partie d'une tendance, la décision peut devoir être réévaluée.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Composantes

Q4. La *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur l'accès à l'information* et/ou la *Loi sur la protection des renseignements personnels* doivent-elles être modifiées pour faire en sorte que l'information sensible ne soit pas divulguée?

Transports Canada a proposé des modifications à la *Loi sur l'aéronautique* qui, si elles sont acceptées, contribueront à protéger l'information sensible sur la sécurité.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Composantes

Q5. Pourquoi est-il important de laisser un certain degré de liberté aux exploitants canadiens en matière de mise en œuvre du SGS (plutôt que de leur imposer des exigences rigides)? Transports Canada décourage-t-il pour autant les exploitants de s’inspirer des politiques de sécurité élémentaires (ou d’autres pratiques similaires) d’autres exploitants?

Un des principes de base du SGS, afin de garantir le succès de ce dernier, est que les entreprises doivent élaborer leur propre système. Transports Canada souhaite que les entreprises trouvent elles-mêmes leurs propres solutions. Le *Règlement de l’aviation canadien* (RAC) est fondé sur le rendement, ce qui signifie que Transports Canada fixe des objectifs de rendement et qu’il revient aux entreprises de déterminer le meilleur moyen pour elles d’atteindre ces objectifs. Le Canada possède tout un éventail de titulaires de certificats travaillant dans des conditions aussi diverses qu’extrêmes, et il serait absurde de vouloir croire qu’un même modèle pourrait convenir à tous. Ainsi, par exemple, ce qui convient parfaitement un gros transporteur aérien ne conviendrait absolument pas à un petit aéroport du Nord canadien. Pareillement, le SGS d’un aéroport international est beaucoup trop complexe pour une petite compagnie de taxi aérien exploitée par une seule personne.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Composantes

Q6. Transports Canada fait partie des organismes de réglementation qui jugent que des plans d'intervention en situation d'urgence constituent un élément essentiel d'un SGS. Comment se fait-il que, un tel lien ayant été établi, un lien similaire entre le SGS et la sécurité aérienne ne l'ait pas été aussi?

Aussi efficace que soit le SGS d'une entreprise, il est inévitable que des erreurs se produisent. Le SGS peut, grâce à la gestion des risques, l'analyse des dangers, la définition des profils de risques, et d'autres outils similaires, permettre de limiter les répercussions de telles erreurs. Néanmoins, la préparation aux situations d'urgence demeure indispensable pour que l'entreprise puisse limiter, dans le cadre général d'un plan d'intervention, les répercussions d'un tel événement.

Il est prévu d'introduire des exigences similaires dans le règlement applicable en matière de sûreté aérienne. Ces dernières demeurent cependant hors du champ d'application du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Dans les faits, de nombreux titulaires de certificat canadiens incluent déjà la sécurité aérienne, de même que des exigences en matière de santé et sécurité au travail (SST) et d'environnement, à leur analyse de SGS.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Leadership au niveau international

Q1. Comment Transports Canada joue-t-il un rôle de leader dans la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité?

Transports Canada collabore avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'agence fédérale états-unienne de réglementation de l'aviation (FAA) et l'autorité chinoise de l'aviation civile (CAAC), ainsi qu'avec d'autres autorités nationales de l'aviation civile, à promouvoir une vision commune des SGS, et à aider d'autres autorités chaque fois que cela s'avère possible. Transports Canada participe ainsi à l'élaboration de réglementations et de documents d'orientation, ainsi qu'à des activités de formation et de mise en œuvre. Il a également fourni du personnel et du matériel afin d'organiser des activités de SGS en Chine, en Amérique du Sud, en Amérique centrale, aux États-Unis et à l'OACI.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Leadership au niveau international

Q2. Comment pensez-vous que, malgré les différences de cultures et de modes de fonctionnement, les SGS puissent s'imposer comme une solution mondiale, et en quoi la mise en œuvre des SGS au Canada, à ce jour, tend-elle à confirmer votre optimisme?

Le succès des SGS repose sur une transformation culturelle, tant de l'industrie que des organismes de réglementation. La mise en place d'une culture de sécurité efficace doit se fonder sur l'établissement d'un lien de confiance entre l'entreprise et l'employé, l'employé et l'organisme de réglementation, l'organisme de réglementation et l'industrie. Dans certains cas, ces liens de confiance existent déjà, mais, dans la plupart des cas, il faudra un certain temps afin de bâtir les fondations d'une telle relation. Certains outils, comme des politiques de signalement qui soient, dans la mesure du possible, non punitives, une bonne communication à tous les niveaux de dialogue, une rétroaction efficace sur le fonctionnement du système, ainsi que l'amélioration permanente de ce dernier, peuvent accélérer le processus.

Au Canada, il a fallu un certain temps pour que Transports Canada puisse mettre en place l'infrastructure réglementaire nécessaire et convaincre les organismes, avant même la mise en place du cadre réglementaire, d'instaurer des programmes favorisant une telle culture. Ainsi Transports Canada a-t-il adopté une nouvelle [politique d'application de la loi](#) qui encourage la mise en place de SGS afin de mieux gérer les risques humains et organisationnels. Désormais, si un organisme qui découvre un problème le signale à Transports Canada en certifiant qu'il n'était pas le résultat d'un acte volontaire ou délibéré et prend des mesures correctives appropriées, aucune mesure d'application de la loi ne sera prise contre lui.

Comme pour toute initiative, il est préférable de prêcher par l'exemple. Ainsi, depuis que Transports Canada a mis en œuvre sa nouvelle [politique d'application de la loi](#), il y a un an de cela, l'industrie est devenue plus réceptive à l'idée des SGS. Comme les compagnies canadiennes ont déjà une culture de sécurité assez avancée, et que l'organisme réglementaire dispose de fondations solides pour promouvoir les SGS, il est à prévoir qu'il faudra probablement un peu plus de temps pour que d'autres pays, dont les fondations, en matière de culture de sécurité, sont moins avancées, puissent promouvoir efficacement la mise en place de SGS.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Leadership au niveau international

Q3. Pourriez-vous nous expliquer comment Transports Canada, de sa propre initiative ou en réponse à des demandes, aide les autorités de l'aviation civile, ou les compagnies aériennes étrangères à adapter et mettre en place les principes, les pratiques exemplaires et les programmes de formation requis par les SGS?

Transports Canada a déjà collaboré avec de nombreux organismes de réglementation de l'aviation civile, partout dans le monde, à mettre en place des SGS. À la fin des années 1990, Transports Canada a plus particulièrement collaboré avec l'agence fédérale états-unienne de réglementation de l'aviation (FAA) et l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni à promouvoir la gestion des facteurs humains et organisationnels. Ce travail s'est poursuivi en Amérique du Sud, en Amérique centrale et en Chine. Transports Canada participe également activement aux efforts déployés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le cadre du Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCA) en Asie du Nord afin de promouvoir et de mettre en place des SGS en Chine. À ce jour, Transports Canada a fourni des experts en SGS, en gestion des risques, en analyse des écarts et en évaluation des SGS, et continue, afin d'encourager la mise en place des SGS, à offrir son expertise en matière de formation, d'information et de réglementation. Transports Canada collabore actuellement avec l'OACI à l'établissement des exigences de cette dernière en matière de SGS, ainsi que sur différents problèmes relatifs à leur mise en œuvre.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Leadership au niveau international

Q4. D'après vous, les exploitants aériens et les organismes de réglementation de l'aviation civile des pays en voie de développement (qui disposent de peu de ressources) peuvent-ils également tirer parti des SGS pour améliorer rapidement leurs résultats en matière de sécurité?

Il est possible, pour les pays en voie de développement, de tirer parti des SGS pour améliorer rapidement leurs résultats en matière de sécurité, pour autant qu'ils adoptent, pour ce faire, une approche progressive. Comme je l'ai déjà expliqué, il peut s'avérer très difficile de mettre en place des SGS efficaces si l'on ne dispose pas déjà d'une infrastructure nationale adaptée. Il faut pour cela que les autorités de réglementation nationales adoptent des principes élémentaires tels que la mise en place de politiques non punitives, de programmes de sensibilisation et d'information, et de programmes de signalement simplifiés. Grâce à ces mesures relativement peu coûteuses, il devient possible de recueillir l'information nécessaire pour entreprendre des analyses de tendance simples qui permettront d'établir de premiers objectifs en matière de sécurité. Dans la plupart des cas, un pays en développement ne dispose pas des ressources nécessaires pour mettre en place un système de SGS complexe. Il est donc préférable de faire preuve de bon sens et de commencer modestement, puis d'améliorer progressivement le système mis en place. Les résultats positifs obtenus, en confirmant les bienfaits du système, n'encourageront pas seulement l'élargissement et l'amélioration de ce dernier, mais convaincront d'autres pays d'adopter un système de SGS comparable.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Général

Q1. Existe-t-il des précédents de SGS dans d'autres pays et(ou) industries?

Transports Canada est probablement le chef de file mondial en ce qui a trait à une réglementation officielle de l'aviation. Cependant, il existe plusieurs situations dans lesquelles des organismes de l'industrie aéronautique ont volontairement introduit des systèmes similaires. Par exemple, certains secteurs au sein de NAVCAN ont une forme de SGS depuis leur création.

Si nous regardons à l'extérieur de l'industrie aéronautique, l'industrie chimique se distingue comme une industrie dans laquelle plusieurs entreprises ont introduit des systèmes similaires. Au Royaume-Uni, Shell, Dupont et INCO ont tous introduit des formes de SGS. En ce qui a trait aux exigences relatives au cadre supérieur responsable, certains pays sont allés beaucoup plus loin; par exemple, à la suite d'une tragédie maritime, le Royaume-Uni a introduit les dispositions de « corporate killing » (meurtres commis par les entreprises) dans le code pénal, ce qui rend les cadres supérieurs des entreprises susceptibles d'emprisonnement.

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Général

Q2. Transports Canada aidera-t-il les exploitants à mettre en oeuvre le SGS?

Un principe fondamental pour le succès d'un SGS est que les entreprises l'élaborent elles-mêmes. Transports Canada veut impliquer activement les entreprises afin qu'elles trouvent leurs propres solutions. Ceci dit, Transports Canada s'engage à fournir des conseils et du matériel d'orientation. En plus, le matériel d'orientation a déjà été élaboré.

Ce qui suit est une liste des matériels d'orientation de Transports Canada au sujet de SGS :

Guide sur les procédures de mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) (TP 14343)—Le présent guide a été rédigé dans le but d'aider les organismes concernés à mettre en œuvre leur système de gestion de la sécurité. Le présent guide donne également des renseignements pouvant aider les organismes à choisir leur gestionnaire supérieur responsable.

Guide d'évaluation des systèmes de gestion de la sécurité (TP 14326)—Le présent guide d'évaluation contient tous les renseignements nécessaires pour établir le protocole d'évaluation du titulaire d'un certificat. Il englobe un aperçu du déroulement d'une évaluation. Chaque étape est résumée et les graphiques et les tableaux nécessaires sont inclus.

Le guide, qui doit servir à préparer l'évaluation, contient le protocole principal, qui est modifié selon les renseignements de Transports Canada et les antécédents au chapitre de l'évaluation. Les attentes et les questions qui s'y rattachent sont incluses, de même que les méthodes d'établissement des observations et d'application des critères de mesure. Le guide se termine par la méthode d'évaluation et le système de notation de Transports Canada.

Systèmes de gestion de la sécurité propres aux petites exploitations aériennes : Un guide de mise en œuvre pratique (TP 14135)—Ce colis contient un guide et un CD trousse d'outils qui devraient être utilisés ensemble. Le guide offre des conseils pratiques sur le développement et l'implémentation d'un SGS pour un petit exploitant aérien. La trousse d'outils contient des outils pratiques et un échantillon de filières dans MS Word et format PDF pour aider un exploitant aérien à développer un système de gestion de la sécurité.

Systèmes de gestion de la sécurité destinés aux exploitants aériens et aux organismes de maintenance des aéronefs - Un guide de mise en œuvre (TP 13881)—Ce guide, rédigé par la direction de l'Aviation commerciale et d'affaires et la direction de la Maintenance et de la construction des aéronefs, met l'accent sur les entreprises de

transport aérien régies par la sous-partie 705 et sur les grands organismes de maintenance d'aéronefs. Ce guide explique les principaux composants d'un SGS.

Introduction aux systèmes de gestion de la sécurité (TP 13739)—Ce manuel aborde les concepts et principes de base des systèmes de gestion de la sécurité, souligne l'importance d'établir une culture de sécurité dans une organisation et donne les principales caractéristiques d'un système bien intégré. À lire en premier pour les novices en SGS.

Pour commander une publication en-ligne, veuillez visiter le site internet d'achat de publications en ligne de Transports Canada (<http://www.tc.gc.ca/Transact/>) ou communiquer avec le Centre de communications de l'Aviation civile (1 800 305-2059).

[Retour à la liste de questions](#)

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Général

Q3. Comment le SGS affectera-t-il le travail quotidien des inspecteurs de TC?

En règle générale, on peut s'attendre à un changement de focalisation d'une surveillance opérationnelle directe vers la surveillance des systèmes organisationnels et de leur efficacité.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Général

Q4. Toute cette focalisation sur le système n'a-t-elle pas tendance à diluer le besoin que les individus soient responsables de leurs actions?

Non. En fait, il est primordial pour le SGS que tous les employés, y compris le gestionnaire supérieur responsable, soient responsables pour des actions particulières. Les responsabilités traditionnelles des individus clés exerçant des privilèges particuliers en vertu du RAC - comme les pilotes commandants de bord, les contrôleurs aériens et les TEA - restent en vigueur et sont un élément essentiel du système dans son ensemble.

Ce que le SGS ajoute, c'est la reconnaissance du fait que les individus ne travaillent pas dans le vide. Généralement, les erreurs humaines ne sont pas simplement le résultat de l'incompétence d'une seule personne, même si cette personne peut effectivement en assumer la responsabilité légale ultime. Le plus souvent, les erreurs sont le résultat d'un large éventail de facteurs, de l'environnement physique à l'interaction avec les autres. Le SGS ne se préoccupe pas d'attribuer le blâme, mais d'identifier et de corriger les circonstances qui peuvent entraîner des erreurs et des omissions. L'intégrité des individus clés, parmi toutes les personnes impliquées, reste une composante essentielle du processus.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Général

Q5. L'adoption du programme de SGS a-t-elle fait l'objet d'une évaluation des risques?

Non, la décision d'introduire un SGS a été prise avant que l'évaluation des risques soit devenue une exigence pour les modifications réglementaires. Le processus est désormais suffisamment avancé pour rendre une analyse officielle des risques superflue. Nous croyons qu'il s'agit d'une situation dans laquelle les avantages vont de soi et la consultation publique dans le cadre du CCRAC servira à fournir une évaluation des coûts et des avantages impliqués. Bien sûr, les APM qui ont officiellement introduit le SGS seront assujettis au REIR en tant que partie intégrante du processus législatif normal.

[Retour à la liste de questions](#)

Systeme de gestion de la sécurité (SGS)

Général

Q6. Si le système fait défaut, que peut faire Transports Canada à ce sujet? Par exemple, une entreprise peut avoir un SGS, et cependant, être victime d'un accident. Disons qu'un pilote perd le contrôle lors d'une approche IFR. Transports Canada blâme-t-il le SGS? Est-ce une « erreur du pilote »? En fait, est-ce que quelque chose a changé dans la manière dont nous traitons la situation?

D'abord, le cadre réglementaire actuel continuera à exister. Le SGS est un ajout aux exigences actuelles, et par conséquent, ne peut pas être blâmé pour un accident. En fait, rien ne changera en ce qui a trait à la manière dont nous répondons à un accident, un incident ou une infraction réglementaire donné(e). Cependant, un SGS inefficace peut constituer en lui-même un motif de suspension immédiate du certificat.

Étant donné que nous avons maintenant connaissance de la causalité de l'accident, il est peu probable qu'un accident lié à une perte de contrôle puisse avoir une seule cause. Le SGS adopte une approche exhaustive en matière de sécurité et de gestion des risques. Le SGS évitera les accidents en traitant les dangers et les risques de manière proactive. Transports Canada reconnaît que nous n'éliminerons jamais tous les risques et que même les compagnies sécuritaires auront des accidents. Cependant, le SGS résultera dans une augmentation globale de la sécurité de l'industrie.

En utilisant l'exemple susmentionné comme base, le SGS aurait éventuellement pu aider à éviter l'accident, à condition que les individus affectés aient signalé des situations similaires antérieures qui n'avaient pas entraîné d'accident. Cela aurait permis d'analyser le problème et d'identifier les causes profondes. Est-ce une question de formation ou d'expérience? L'aéronef était-il équipé de manière adéquate et en bon état de service? Les procédures de l'entreprise jouent-elles un rôle? La pression de la direction est-elle un facteur? Naturellement, il n'est possible de répondre à ces questions et à des questions semblables que s'il existe un système d'établissement de rapports efficace et cela ne peut exister que dans le cadre d'une culture en matière de sécurité acceptable. Malheureusement, parfois l'absence d'une culture saine en matière de sécurité ne peut être signalée qu'après un accident, mais même cela peut fournir des preuves à l'appui de mesures relatives aux certificats.

[Retour à la liste de questions](#)