

Table des matières

| | | |
|------|----------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. | Introduction | 2 |
| 1.1. | Définitions | 2 |
| 1.2. | 9 choses que vous devriez connaître au sujet d'un SMS | 3 |
| 1.3. | Champ d'application du SMS..... | 4 |
| 1.4. | Objectifs du SMS | 4 |
| 1.5. | Piliers du SMS | 4 |
| 2. | Politique et objectifs de sécurité (<i>Safety Policy and Objectives</i>) | 5 |
| 2.1. | Politique de sécurité de l'aéroport de Sion | 5 |
| 2.2. | Objectifs de sécurité | 5 |
| 2.3. | Structure et organisation de la gestion de la sécurité | 5 |
| 3. | Gestion du risque de sécurité (<i>Safety Risk Management</i>) | 7 |
| 3.1. | Rapport d'occurrence de sécurité au sol (<i>GSR</i>)..... | 7 |
| 3.2. | Identification des dangers (<i>HAZID</i>) | 7 |
| 3.3. | Gestion du risque..... | 8 |
| 3.4. | Gestion des non-conformités (<i>SARPs</i>) | 8 |
| 4. | Garantie de la sécurité (<i>Safety Assurance</i>) | 9 |
| 4.1. | Indicateurs de performance de la sécurité | 9 |
| 4.2. | Gestion des changements (<i>Safety Assessment</i>)..... | 9 |
| 4.3. | Audit de sécurité..... | 10 |
| 5. | Promotion de la sécurité (<i>Safety Promotion</i>) | 11 |
| 5.1. | Communication..... | 11 |
| 5.2. | Formation | 11 |
| 5.3. | Culture de la sécurité | 12 |

Annexe :

1. Politique de sécurité
2. Formulaire *Ground Safety Report*

1. Introduction

Conformément à l'Annexe 14 de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et à l'Ordonnance sur l'Infrastructure Aéronautique (OSIA) de l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC), l'aéroport de Sion développe et exploite un :

Systeme de gestion de la sécurité (*Safety Management System - SMS*)

Ce Guide se base sur le Manuel SMS de l'aéroport de Sion et est destiné à tous les employés et les usagers de la plateforme aéroportuaire.

L'objectif de ce document est d'exposer simplement le SMS de l'aéroport de Sion à toutes les personnes actives sur le site. Ceci afin de présenter le système de gestion de la sécurité mis en place et développer ainsi une culture de la sécurité commune à tous les partenaires.

1.1. Définitions

Afin de développer une culture de la sécurité commune, il est aussi nécessaire de parler un langage commun. Pour ce faire, voici quelques définitions importantes ayant trait à la sécurité en milieu aéroportuaire.

| Terme | Signification |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sécurité (<i>Safety</i>) | La sécurité consiste à prévenir la plateforme aéroportuaire et ses opérations de tout événement involontaire (collision, incendie, incursion, négligence, etc). |
| Sûreté (<i>Security</i>) | La sûreté consiste à protéger la plateforme aéroportuaire et ses opérations de tout acte volontaire (vandalisme, attentat, effraction, malveillance, etc). |
| Danger (<i>Hazard</i>) | Un danger est défini comme une situation ou un objet qui a le potentiel de causer des lésions aux personnes, des dommages aux équipements ou aux structures, la perte de matériel, ou la réduction de la capacité d'accomplir une fonction prescrite. |
| Risque | Un risque est l'évaluation d'un événement spécifique à un danger et qui s'exprime en termes de prédiction de probabilité et potentiel d'impact. |
| Probabilité | La probabilité désigne la possibilité de réalisation (fréquence d'occurrence) du risque. Elle peut s'exprimer de manière qualitative ou quantitative. |
| Gravité (<i>Impact</i>) | La gravité désigne la quantification du dommage engendré par la réalisation du risque. Elle peut s'exprimer de manière qualitative ou quantitative. |
| Événement | Accident ou incident |
| Accident | Événement lié à l'exploitation d'un aéronef à l'occasion duquel une personne est blessée ou décédée, ou lorsqu'un aéronef subit un dommage conséquent ou est totalement détruit. |
| Incident | Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation. |
| Changement | Toute modification durable ou temporaire, dont les incidences sur la sécurité des opérations aéroportuaires ne peuvent être exclues avec certitude. |

1.2. 9 choses que vous devriez connaître au sujet d'un SMS

1. Qu'est-ce qu'un SMS ?

Un SMS est une série de processus définis à l'échelle de l'organisation permettant la prise de décision basée sur le risque effectif lié vos activités professionnelles quotidiennes.

2. Sur quoi se concentre le SMS ?

Le SMS se concentre sur la maximisation continue des opportunités d'amélioration de la sécurité de la plateforme aéroportuaire.

3. Quels sont les processus clés du SMS ?

- **Identification des dangers** - méthode pour identifier les dangers liés à la plateforme aéroportuaire ;
- **Rapport des occurrences** - processus d'acquisition d'une base de donnée de sécurité ;
- **Mesure de la performance** - gestion d'outils afin d'analyser si les objectifs de sécurité définis sont atteints ;
- **Garantie de la sécurité** - processus qui permettent une amélioration continue de la performance de sécurité de l'organisation.

4. Quels sont les rôles et responsabilités au sein d'un SMS ?

- La Direction de l'aéroport est responsable de l'établissement du SMS et d'y allouer les ressources nécessaires afin de maintenir un SMS efficace ;
- Le Safety Office est responsable de l'implémentation et du développement du SMS ;
- Les employés/usagers sont responsables d'identifier les dangers et de les rapporter.

5. Quels bénéfices le SMS peut apporter à mon organisation ?

- Permet des prises de décisions mieux informées/documentées ;
- Améliore la sécurité par une baisse des accidents ;

- Permet une meilleure allocation des ressources par une augmentation de l'efficacité et une réduction des coûts ;
- Renforce la culture d'entreprise.

6. Quelles sont les qualités clés d'une organisation avec un SMS efficace ?

- Un engagement personnel de la Direction et de tous les employés/usagers afin d'atteindre les objectifs de performance de sécurité ;
- Une définition claire de ce qu'est le SMS et ce qu'il est supposé accomplir ;
- Une pratique établie de communication ouverte et transparente au sein de l'ensemble de l'organisation ;
- Une culture d'une organisation qui cherche continuellement à s'améliorer.

7. Qu'est-ce que n'est pas un SMS ?

- Un processus autorégulé ;
- Un système individuel ;
- Un substitut de supervision ;
- Une charge induite.

8. Qu'est-ce que fait un SMS ?

- Se construit sur des processus établis ;
- Intègre les autres systèmes de gestion en adoptant un cadre réglementaire adapté à l'organisation ;
- Démontre une bonne pratique professionnelle.

9. Quelle est la différence entre un SMS et un *Quality Management System (QMS)* ?

- Le SMS se concentre sur les aspects sécuritaires de l'organisation - Le QMS se concentre sur les services et les produits d'une organisation ;

Les deux systèmes sont des outils de gestion essentiels et complémentaires, et améliorent la sécurité.

Un SMS ne peut être correctement implémenté sans appliquer les principes de gestion de la qualité.

1.3. Champ d'application du SMS

Les procédures et directives définies dans le cadre du SMS sont directement applicables par tout le personnel de l'aéroport ainsi que toutes les instances soumises à la surveillance de l'autorité aéroportuaire civile.

La Base aérienne (BA) et son personnel ne sont pas directement concernés par le SMS de l'aéroport de Sion.

1.4. Objectifs du SMS

Les objectifs du SMS sont les suivants:

- Consolider toutes les procédures de fonctionnement du SMS dans un document complet permettant une vue globale du fonctionnement et de la mise en application du SMS ;
- Assurer une communication simple, claire et précise sur les objectifs, la gestion et le traitement de tout ce qui concerne la sécurité sur la plateforme aéroportuaire de Sion ;
- Assurer un suivi et une coordination optimale en définissant de manière détaillée le fonctionnement du SMS et les responsabilités de chaque entité intervenant dans le domaine de la sécurité ;
- Donner un outil de travail important pour le Safety Office en créant un recueil unique contenant toutes les procédures et systèmes utilisés pour son travail quotidien.

1.5. Piliers du SMS

De manière générale, un SMS est composé des quatre piliers fondamentaux suivants :

- **Politique et objectifs de sécurité** (*Safety Policy and Objectives*) :
Une politique de sécurité explicite définie pour l'organisation par la direction permet de cibler les efforts en matière de gestion de la sécurité.
- **La gestion du risque de sécurité** (*Safety Risk Management*) :
Les dangers et risques liés aux opérations sont identifiés, catégorisés et traités de manière systématique afin d'assurer un niveau de risque aussi bas que raisonnablement possible.
- **La garantie de la sécurité** (*Safety Assurance*) :
Le concept de garantie de la sécurité permet un suivi continu du niveau de la sécurité et de la performance du SMS
- **La promotion de la sécurité** (*Safety Promotion*) :
Afin que les personnels opérant sur la plateforme aient les compétences adéquates en matière de sécurité, diverses communications et formations sont mises en place.

2. Politique et objectifs de sécurité (Safety Policy and Objectives)

2.1. Politique de sécurité de l'aéroport de Sion

Un haut niveau de sécurité globale, ainsi qu'une promotion active de la culture de sécurité, communs à toutes les instances et les partenaires évoluant sur la plateforme aéroportuaire de Sion, sont les fondements d'une exploitation sûre et d'un développement stable de l'aéroport de Sion.

De ce fait l'aéroport de Sion développe une Politique de Sécurité permettant d'atteindre ces objectifs.¹

2.2. Objectifs de sécurité

Les objectifs actuels de sécurité de l'aéroport de Sion sont :

- Maintenir la certification OACI d'aérodrome ;
- Améliorer la gestion des accès dans l'enceinte aéroportuaire ;
- Améliorer la sécurité des mouvements (véhicules et personnes) sur les aires de trafic ;
- Clarifier les opérations des aéronefs au sol ;
- Promouvoir une culture de la sécurité commune avec tous les usagers de l'aéroport, y compris avec la BA.

2.3. Structure et organisation de la gestion de la sécurité

Direction de l'aéroport

- Approuve et favorise la politique de sécurité de l'entreprise ;
- Participe activement aux activités, aux audits et aux évaluations de sécurité ;
- Encourage activement le personnel à s'intéresser à la gestion de la sécurité.

Le Directeur de l'aéroport, et chef de place, est garant de la sécurité sur la plateforme aéroportuaire.

Safety Office

Le Safety Office, géré par le Safety & Security Manager, est directement rattaché à la Direction de l'aéroport et n'a pas de responsabilité hiérarchique envers le service AIS et le service de piste.

Le Safety Office agit en toute liberté et immunité dans le cadre de sa mission et rapporte directement à la Direction de l'aéroport. Il s'occupe de la gestion de la sécurité de l'exploitation aéronautique sur la plateforme aéroportuaire de Sion.

¹ Voir annexe 1 : Politique de Sécurité

Employés

Les employés, à tout niveau de l'entreprise, sont directement responsables de la sécurité dans leurs fonctions et domaines d'activité. Cet engagement est démontré dans la politique de sécurité de l'entreprise.

Entreprises tierces

Les entreprises tierces et les usagers sont directement responsables de la sécurité dans leurs domaines d'activité. Le personnel desdites entreprises est directement responsable de la sécurité dans ses fonctions.

Chaque entreprise tierce possède au sein de son organisation un répondant en matière de sécurité. Celui-ci est responsable d'assurer l'implémentation et le respect des directives aéroportuaires de sécurité à l'interne. Le répondant en matière de sécurité a également la responsabilité de transmettre au Safety Office toutes informations relatives à la sécurité générale de la plateforme aéroportuaire.

3. Gestion du risque de sécurité (*Safety Risk Management*)

Dans la gestion du risque de sécurité, le Safety Office se base sur la méthodologie décrite par l'OFAC dans le guide de la Gestion du risque de sécurité sur les aérodromes (AD I-005 F, 2013).

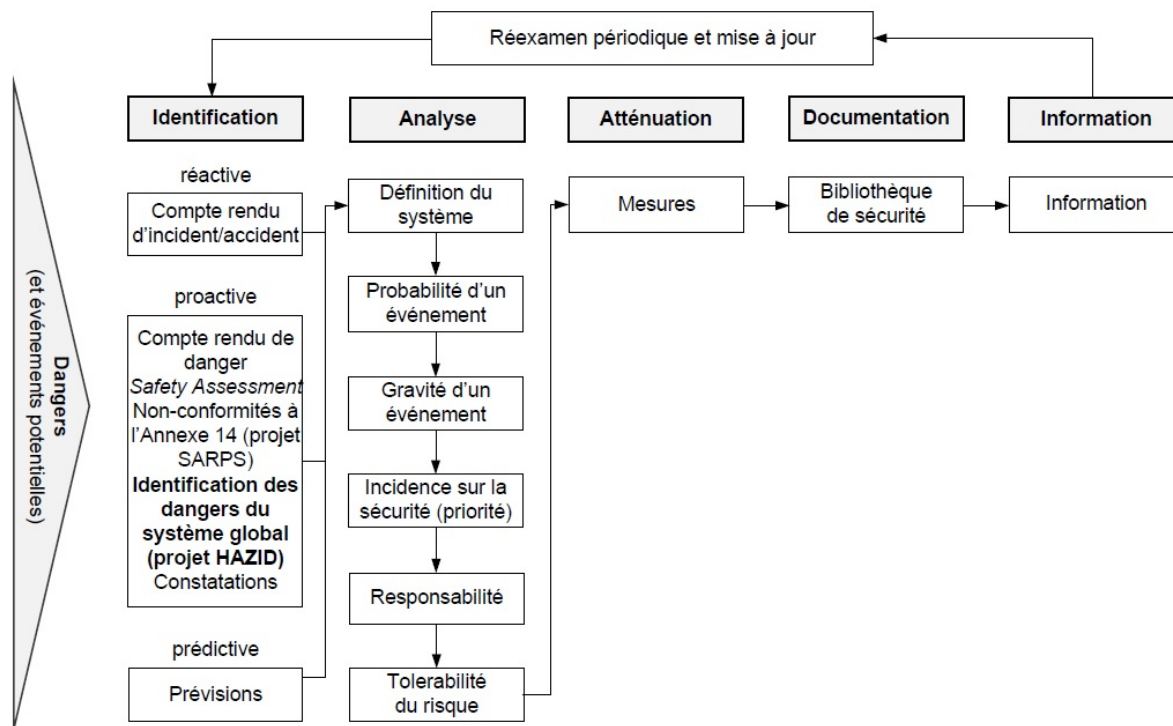


Schéma de gestion du risque de sécurité (*Safety Risk Management*)

3.1. Rapport d'occurrence de sécurité au sol (*GSR*)

Conformément à la Directive de l'OFAC AD I-015 F Comptes rendus obligatoires sur les aérodromes suisses, chaque plateforme aéroportuaire doit mettre en place un système de compte-rendu d'incidents afin de permettre la collecte des informations concernant d'éventuels points faibles en matière de sécurité. Ce système de compte-rendu est l'un des éléments fondamentaux du SMS de l'aéroport de Sion.

Ce système permet à toute personne évoluant sur la plateforme aéroportuaire de Sion de rapporter au Safety Office tout événement (ou occurrence, sous forme d'un incident ou accident).

Ce type de rapport est désigné sous l'appellation Rapport d'occurrence de sécurité au sol (*Ground Safety Report, GSR*)².

3.2. Identification des dangers (*HAZID*)

Le projet HAZID (*HAZard IDentification*) est une manière « proactive » (identification avant réalisation) d'identifier les dangers de la plateforme aéroportuaire. Ce module est aussi l'un

² Voir annexe 2 : Formulaire GSR de l'aéroport de Sion (disponible sous <http://sionairport.ch/securite/>)

des piliers fondamentaux du SMS. Il permet à l'organisation de développer une cartographie des dangers inhérents au système aéroportuaire et ainsi de créer un catalogue exhaustif de dangers pour la plateforme.

Ce catalogue est un recueil évolutif qui regroupe l'ensemble des informations utiles à la gestion des dangers et risques identifiés pour le système global et constitue la base essentielle sur laquelle se fondent les décisions stratégiques et opérationnelles en matière de sécurité.

3.3. Gestion du risque

La gestion du niveau de risque est une partie intégrante du concept de gestion de la sécurité au travers d'un SMS. Afin de déterminer le niveau de risque résultant, chaque danger reconnu est classifié en utilisant des critères de gravité (G) et de probabilité (P). Une matrice de risque est utilisée afin de présenter de manière graphique le degré de risque qu'implique un danger particulier ($R = G \times P$).

La matrice de risque de l'aéroport de Sion est basée sur le Guide de l'OFAC Gestion du risque de sécurité sur les aérodromes (AD I-005 F, 2013) et adaptée aux caractéristiques spécifiques de la plateforme aéroportuaire de Sion.

| | | | | | |
|-------|---|----|----|----|----|
| 5 | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 |
| 4 | 4 | 8 | 12 | 16 | 20 |
| 3 | 3 | 6 | 9 | 12 | 15 |
| 2 | 2 | 4 | 6 | 8 | 10 |
| 1 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| G \ P | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

| R | Classification | Définition |
|---------|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 - 4 | Risque acceptable | Risque non significatif ou maîtrisable. |
| 4 - 9 | Risque tolérable | Risque toléré et maîtrisé en vue de pouvoir bénéficier d'avantages opérationnels. |
| 10 - 25 | Risque inacceptable | Risque inacceptable, quels que soient les avantages pour les personnes concernées (<i>Top Hazard</i>). |

3.4. Gestion des non-conformités (SARPs)

L'OACI exige que les administrations de l'aviation civile de chaque pays membre démontre, pour chacun des aérodromes accueillant un trafic aérien de type international (ayant obtenu la Certification d'Aérodromes - COFA), leur conformité aux standards et recommandations (*Standards And Recommended Practices*, SARPs) émis.

4. Garantie de la sécurité (*Safety Assurance*)

4.1. Indicateurs de performance de la sécurité

Le suivi de la performance de sécurité du système aéroportuaire est fait avec des indicateurs de sécurité (*Safety Performance Indicators*) spécifiques. Ces indicateurs sont répartis dans les catégories suivantes :

- Indicateurs permanents

Les indicateurs permanents utilisés par le Safety Office pour effectuer le suivi de la performance en matière de sécurité sont :

- La base de données GSR et son extrait annuel ;
- La base de données des interventions de la Prévention du Péril Animalier (PPA) ;
- Le suivi des audits de sécurité.

- Indicateurs spécifiques

L'analyse de la base de données GSR actuelle a permis d'identifier plusieurs indicateurs spécifiques qui constituent des axes de travail à moyen terme afin de contribuer et continuer à améliorer la sécurité sur la plateforme aéroportuaire. Les domaines suivants ont été identifiés comme étant problématiques et nécessitent un suivi tout particulier en commençant par l'identification de leurs causes :

- Périmètre et accès ;
- Jet Blast et Downwash ;
- Manquements au niveau du suivi des directives et procédures (facteurs humains).

4.2. Gestion des changements (*Safety Assessment*)

Un aéroport, comme tout système complexe, subit constamment des changements au niveau des infrastructures, des systèmes d'exploitation ou des opérations. Des dangers sont alors susceptibles d'être créés et introduits dans le système aéroportuaire. En effet, ces changements peuvent affecter les opérations aéroportuaires et impliquer une augmentation significative des risques inhérents à l'exploitation.

Afin de traiter les risques potentiellement générés par un changement et de répondre aux exigences de l'OFAC en matière de Certification d'Aérodrome et de Gestion de la Sécurité, un processus de gestion des changements (*Change Management*) est mis en œuvre.

Le but du processus est dans un premier temps d'analyser tout changement prévu et de déterminer s'il aura un impact sur la sécurité de l'exploitation aéroportuaire. Si un impact a été identifié, le processus permet dans un second temps d'identifier les risques potentiels afin de définir des mesures d'atténuation avant la mise en œuvre de ces changements.

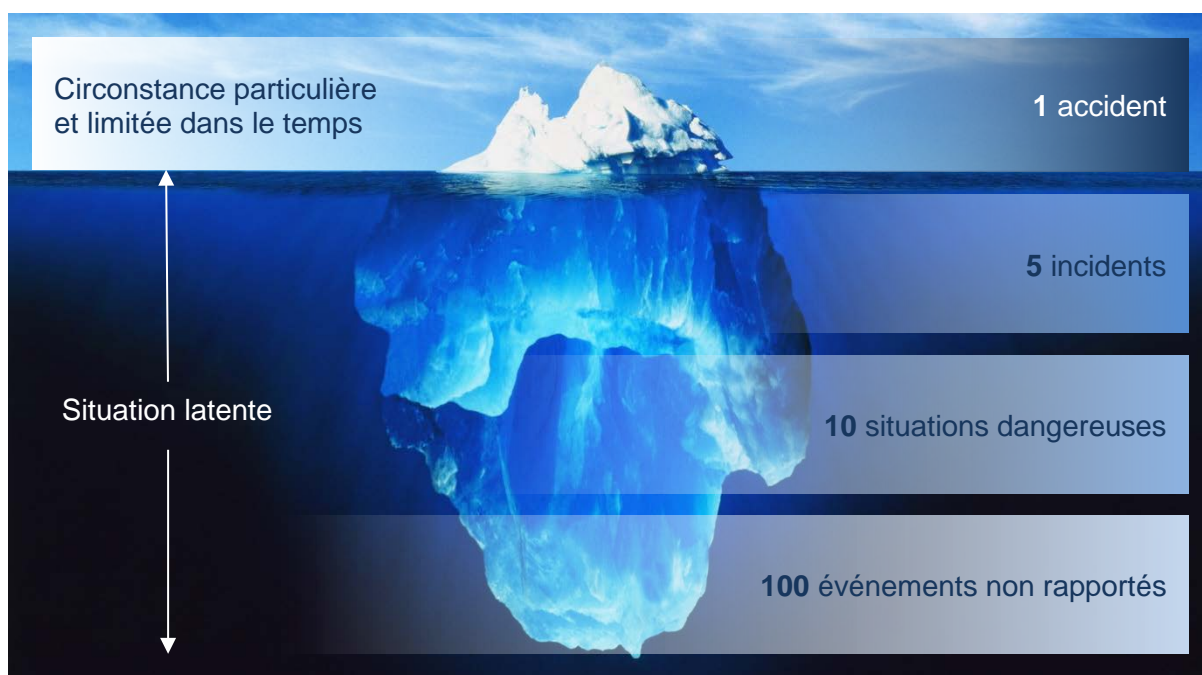
Le système doit être capable de traiter les risques liés au changement sans altérer de manière négative la mise en application du projet. Cette seconde étape de la gestion des changements, appelée analyse de risque (*Safety Assessment*), a pour objectif de garantir la sécurité de l'exploitation de la plateforme aéroportuaire de Sion.

4.3. Audit de sécurité

En tant qu'exploitant de la plateforme aéroportuaire, l'aéroport de Sion a la responsabilité d'assurer un haut niveau de sécurité pour toute l'exploitation aéroportuaire. De ce fait, et afin de s'assurer que les services internes ainsi que les autres partenaires du site respectent la réglementation et les directives et procédures de sécurité mises en place, le Safety Office a la responsabilité d'effectuer des contrôles et des audits de sécurité réguliers.

L'objectif principal de ce processus est de participer à l'amélioration globale et continue de la sécurité sur la plateforme ainsi qu'au développement et à l'appropriation par tous de la culture sécurité de l'aéroport.

Identifions et maîtrisons ce qui se trouve sous la surface



5. Promotion de la sécurité (*Safety Promotion*)

5.1. Communication

La communication est le fondement du processus de promotion de la sécurité. La sécurité doit être promue afin d'être constamment dans les esprits de chacun, transversalement aux niveaux hiérarchiques et aux organisations. Ceci afin que la sécurité soit une valeur de la plateforme aéroportuaire de Sion et non simplement un coût.

Le Safety Office se positionne en point de contact central pour les informations liées à la sécurité opérationnelle. Il a à sa disposition les moyens de communication suivants :

Courriel

Certaines informations (Safety Info, informations générales, etc.) sont envoyées par courriel. Le Safety Officer de chaque organisation assure la transmission de l'information à l'ensemble de ses collaborateurs.

Formation

La formation permet de faire passer le message de la sécurité en direct en bénéficiant, en plus du face à face, de tous les outils utilisés pour la réussite d'un cours. De plus, outre l'aspect communication, la formation peut aller plus loin dans le discours et dans la vérification de son assimilation du fait de la sanction par examen de certaines d'entre elles.

Les formations sont mises sur pieds selon les besoins internes et l'évolution des procédures et des équipements.

Les entreprises partenaires ou au bénéfice d'une concession, ont la responsabilité de s'assurer du bon niveau de formation de leurs employés.

Groupes de travail de l'aéroport de Sion

Le Safety Office et les différents services de l'aéroport organisent plusieurs séances au cours desquelles sont traités les sujets ayant trait à la sécurité. Ces séances sont également l'occasion de faire un retour d'expérience sur les occurrences rapportées et de mettre en avant certains aspects de la sécurité opérationnelle.

Affiches

Que ce soit pour un point de sécurité spécifique ou pour annoncer une campagne, l'affichage reste un très bon media de communication.

5.2. Formation

La formation et l'éducation de toutes les catégories de personnes actives sur la plateforme aéroportuaire (internes et externes à l'aéroport de Sion) sont des éléments essentiels au développement d'une culture positive de la sécurité sur le site.

Sur demande, différentes formations peuvent être organisées par le Safety Office :

- Safety Management System de l'aéroport (SMS) ;
- Sécurité aéroportuaire en général (Airside Safety) ;
- Culture de la sécurité (Safety Culture) ;
- Rapport d'occurrence de sécurité au sol (GSR) ;
- Prévention du Péril Animalier de l'aéroport (PPA).

5.3. Culture de la sécurité

La culture de sécurité est une notion large puisqu'elle englobe plusieurs aspects spécifiques de la culture d'entreprise :

- la culture de l'information ;
- la culture du Reporting ;
- la culture de l'apprentissage ;
- la capacité de s'adapter aux nouveaux événements ou contraintes.

Le développement d'une culture de sécurité positive doit permettre une amélioration continue du niveau de sécurité sur l'aéroport de Sion. Pour atteindre ce but, il est important de savoir ce qu'il en est réellement sur le terrain.

Pour que ce système fonctionne dans un climat de confiance, sans tomber dans la dénonciation ou la rétention d'informations, l'aéroport de Sion instaure une approche de la culture juste de la sécurité. Cette dernière se situe entre la culture de la sanction et l'impunité.

