



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 26 : Gestion de la sécurité et données de sécurité

ÉLARGISSEMENT DE LA PORTÉE ET DES BESOINS RELATIFS AUX FACTEURS HUMAINS ET LEUR APPLICATION DANS LE NOUVEAU CADRE DE LA SÉCURITÉ

[Note présentée par le Venezuela (République bolivarienne du)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Il est proposé dans la présente note de développer les éléments indicatifs de l'OACI et notamment les facteurs organisationnels, du fait que le comportement ou les actions qui laissent à désirer des personnes qui gèrent, conçoivent, administrent, entretiennent, font fonctionner et supervisent le système aéronautique continuent à être les principales raisons de ses défaillances. Il est important de noter à cet égard que si cette situation est officiellement bien connue, sa prise en compte dans la pratique journalière et opérationnelle ainsi que dans les méthodes de gestion n'a pas encore été réalisée dans certaines organisations de l'aviation et même au sein de certains États. La raison de ce fossé entre la connaissance et la pratique est un sujet de recherche qu'il est utile d'examiner pour atteindre les objectifs de sécurité liés à l'efficacité du rendement de l'être humain, à tous les niveaux des organisations.

Il est important de reconnaître d'autre part les progrès réalisés dans le domaine de la gestion de la sécurité, progrès qui résultent notamment de l'évolution des principes concernant les facteurs humains, la gestion du risque et la qualité. C'est pourquoi, étant donné l'importance des facteurs humains dans le contexte des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et des mécanismes de gestion de la sécurité inscrits dans les programmes nationaux de sécurité (PSN), il est jugé que les États devraient bénéficier d'une assistance revêtant au moins deux formes : d'une part, à la publication de documents et la revue des normes et pratiques recommandées (SARP), en mettant à jour et en développant des aspects particuliers de l'application et de la supervision des facteurs humains, à tous les niveaux organisationnels, en insistant particulièrement sur les besoins liés à l'organisation, et d'autre part, en trouvant des mécanismes permettant d'intégrer ou de développer les renseignements sur l'application des principes et des programmes des facteurs humains, dans le contexte de la gestion de la sécurité du SGS et des PSN et, en particulier, des points de vue de la conception des politiques de la sécurité, de la gestion du risque et de la promotion de la sécurité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à instituer un groupe d'experts chargé de réviser et de développer les renseignements des SARP de l'OACI concernant les besoins, l'application et la supervision des principes des facteurs humains,

¹ Original : espagnol

	notamment dans l'optique de l'organisation et de la gestion ; b) à établir une documentation mise à jour et développée pour aider les États à formuler des normes internes et à superviser l'application des principes des facteurs humains et à augmenter le nombre de cours sur les facteurs humains comprenant des renseignements sur leurs aspects organisationnels ; c) à étudier l'insertion d'éléments indicatifs plus spécifiques sur les principes et programmes des facteurs humains, dans le contexte de l'adoption de mécanismes de gestion de la sécurité tels que les SGS et PSN, en ayant à l'esprit l'opportunité d'établir une nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité.
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A.
<i>Incidences financières :</i>	Celles qui seront nécessaires pour apporter les changements proposés.
<i>Références :</i>	Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i> Doc 9683, <i>Manuel d'instruction sur les facteurs humains</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Une analyse des résultats d'enquêtes sur des incidents récents a fait apparaître que les facteurs humains continuent d'expliquer un pourcentage élevé des raisons qui les ont causés, notamment les accidents qui ont résulté d'une défaillance technologique, de la maintenance ou de la conception de l'aéronef accidenté.

1.2 Le « Modèle de la raison » place la question des facteurs humains dans une dynamique complexe qui fait intervenir à la fois des actions particulières des exploitants et leur contexte organisationnel. L'importance du niveau de l'administration ou de la gestion en cause est fondée sur le fait que les décisions prises par les gestionnaires peuvent créer beaucoup de situations sous-jacentes ou d'incertitudes au sein d'une organisation, qui contribueront par la suite à augmenter la probabilité que le personnel opérationnel se conduira ou agira de manières qui laisseront à désirer (erreurs ou transgressions des règles).

1.3 La gestion de la sécurité est axée sur la prévention des accidents et des incidents dans le contexte d'un mécanisme organisationnel qui permet d'identifier les dangers et d'atténuer avec succès les risques qui leur sont associés, dans les États et dans l'aviation elle-même. Ces mécanismes de gestion sont fondés sur les principes des facteurs humains et sur la gestion du risque, depuis le niveau de l'exploitation jusqu'à celui de la haute direction.

1.4 L'OACI a formellement reconnu l'importance des facteurs humains lorsqu'en 1986 elle a adopté la Résolution A26-9 sur la sécurité des vols et les facteurs humains. Consciente de cette résolution de l'Assemblée, la Commission de navigation aérienne a formulé un objectif consistant à améliorer la sécurité de l'aviation en invitant instamment les États à prendre plus conscience de l'importance des facteurs humains dans les opérations de l'aviation civile et en leur prêtant une plus grande attention, et aussi en adoptant des textes et des mesures pratiques sur les facteurs humains, établis sur la base de l'expérience des États. Une des méthodes employées pour donner la suite voulue à cette résolution a consisté à publier une série de recueils sur les facteurs humains et, par la suite, en 1998, le *Manuel d'instruction sur les facteurs humains* (Doc 9683).

2. ANALYSE

2.1 Bien que l'OACI ait joué un rôle important à ses déclarations officielles sur la question et par la publication de documents visant à aider les États à atteindre l'objectif proposé, ces activités étaient principalement axées sur l'exploitation, entre 1985 et 1998 environ. L'environnement a maintenant évolué radicalement, tant du point de vue de la réalité de l'exploitation que des objectifs et des stratégies que l'OACI a adoptés pour renforcer la sécurité. Toutefois, avec le temps, la question continue de présenter un intérêt primordial dont le contexte de la cause des incidents et des accidents.

2.2 Les SARP mentionnent la nécessité de principes sur les facteurs humains dans la formulation de certains documents publiés par les organisations, mais elles n'établissent pas clairement comment les systèmes de contrôle des États peuvent les prendre en compte et les surveiller.

2.3 Dans cette optique, la question des facteurs humains appelle une révision, une mise à jour et leur prise en compte dans les nouveaux scénarios de la sécurité, dans le contexte des SARP et dans celui de la publication de documents et de méthodes de formation pertinentes. Le rôle que les facteurs humains jouent dans l'organisation doit lui aussi être mieux explicité.

2.4 Le rôle de la gestion et la responsabilité des organisations en présence d'une atteinte à la sécurité est un sujet complexe qui a fait l'objet d'une attention minime par rapport à l'étude du rôle des facteurs humains dans l'exploitation. À cet égard, la responsabilité des organisations et de ses organes de direction pour ce qui concerne les facteurs humains et l'aspect de prévention n'ont pas été traités de façon assez détaillée dans les SARP de l'OACI.

2.5 Enfin, il est jugé important de progresser dans la prise en compte des facteurs humains de manière plus spécifique, dans le contexte des mécanismes de gestion de la sécurité des SGS et des PSN.

3. CONCLUSIONS

3.1 Les efforts marqués qui ont été faits dans le domaine des facteurs humains sont certes reconnus à leur juste valeur, mais leur connaissance ne semble pas régir les activités quotidiennes de la plupart des organisations de l'aviation ou des États. Il semblerait qu'un fossé existe entre la connaissance des facteurs humains et leur prise en compte dans les modes opératoires quotidiens de l'aviation.

3.2 L'accent mis par les États et l'aviation sur la manière d'améliorer le comportement et les actions de l'être humain a été concentré dans une large mesure sur les personnels opérationnels mais non sur les gestionnaires.

3.3 Il faut donc intensifier les efforts par un examen détaillé des SARP relatives aux facteurs humains et l'adoption de nouvelles lignes directrices qui contribueront à améliorer la sécurité de l'exploitation.

3.4 Il convient d'étoffer et de mettre à jour la documentation qui traite actuellement de cette question.

3.5 Il faut aussi adopter des mécanismes pour faire en sorte que les principes des facteurs humains, en particulier au niveau organisationnel, soient pris en compte dans le contexte de la mise en œuvre des mécanismes de gestion de la sécurité (SGS et PSN).

3.6 Étant donné les répercussions directes de la recherche et l'application des facteurs humains dans l'amélioration de la sécurité, il est recommandé dans la présente note que l'OACI et les États concentrent leurs efforts sur la recherche de mesures et de stratégies qui encourageront la prise de conscience et la formation concernant les facteurs humains, en tenant compte du fait que leur application dépendra du genre d'activités en cause (exploitation aérienne, maintenance des aéronefs, services de navigation aérienne et exploitation d'aéroports entre autres) et des différents niveaux des organisations qui interviendront, en particulier celui de la gestion, question dont l'influence n'a guère été traitée dans la documentation existante.

— FIN —