



STA/10-WP/44
25/11/09

DIXIÈME SESSION DE LA DIVISION DES STATISTIQUES (STA/10)

Montréal, 23 – 27 novembre 2009

PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 11 DE L'ORDRE DU JOUR

Le 26 novembre 2009, la Plénière approuve le projet de rapport sur le point 11.

Point 11 : Accidents d'aéronefs et analyse de la sécurité

Consultation et utilisation de la base de données statistiques intégrée (ISDB) aux fins d'analyse des données sur la sécurité (WP/22)

11.1 DOCUMENT

11.1.1 La note WP/22 explique qu'afin de mesurer les progrès enregistrés par l'OACI dans la réalisation de son Objectif stratégique en matière de sécurité, les données d'exposition relatives au trafic tirées de la base de données statistiques intégrée (ISDB) de l'OACI ont été liées aux données d'occurrence fournies par le Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation (ECCAIRS), avant d'être associées aux bases de données du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), afin de permettre des analyses plus détaillées de la sécurité. L'ISDB joue un rôle important en conservant les données recueillies auprès des États dans le cadre du Programme statistique. Grâce à ses nombreuses catégories de fichiers de référence, les informations figurant dans un tableau peuvent être reliées à celles d'un autre tableau, permettant ainsi des analyses plus variées. La note examine les liens entre les bases de données de l'ISDB, de l'ECCAIRS et de l'USOAP et détermine la nécessité d'en harmoniser les tableaux de références en appliquant des structures de codage normalisées, de manière à permettre la réalisation d'analyses significatives de la sécurité aérienne pour l'Organisation.

11.2 ANALYSE

11.2.1 La Division note qu'en 2009 la Direction de la navigation aérienne a fait l'objet d'une restructuration et que la base de données sur les accidents et incidents d'aviation relève maintenant de la Section de la gestion intégrée de la sécurité (ISM), nouvellement créée.

11.2.2 L'observateur de l'AESA est d'avis que l'OACI devrait instituer sans plus tarder un groupe de travail ad hoc pour effectuer une mise à jour, requise depuis déjà trop longtemps, de la taxinomie du système ADREP. La Division note à ce propos qu'une des priorités de la nouvelle section est de diriger et de publier une nouvelle édition de la taxinomie d'ADREP en 2010.

11.2.3 Vu l'importance que le Conseil accorde à la capacité de mesurer la réalisation des Objectifs stratégiques de l'Organisation relatifs à la sécurité, la Division adopte la recommandation suivante :

Recommandation 11/1

La Division recommande que :

l'OACI achève sans plus attendre ses travaux sur l'harmonisation des systèmes de codage normalisés utilisés dans les bases de données requises pour effectuer les analyses de la sécurité aérienne.

Accidents et incidents graves d'aviation (WP/23)**11.3 DOCUMENT**

11.3.1 La note WP/23 indique que l'OACI entérine actuellement l'utilisation du système ECCAIRS par les États contractants pour recueillir les données sur les accidents et incidents d'aviation. Elle précise également que les accidents et incidents graves qui ne font pas l'objet de comptes rendus officiels soumis à l'OACI par les États d'occurrence représentent en moyenne 32 %. Les données relatives aux accidents mortels, aux autres types d'accidents et aux incidents graves sont donc recueillies auprès d'autres sources telles que les médias, l'industrie, les assureurs, etc. Les données sur les incidents graves sont plus difficiles à obtenir d'autres sources et l'OACI dépend des informations sur les incidents communiquées par les États contractants. Les données sur les incidents sont essentielles pour les fonctions et le processus d'analyse de la sécurité de l'OACI. Afin d'élargir la couverture de notification et de compte rendu des accidents et incidents graves, de faciliter la vérification et la validation de la base de données ADREP et de renforcer la fonction d'analyse de la sécurité, la réunion STAP/14 a recommandé l'introduction d'un nouveau formulaire de compte rendu du transport aérien (Formulaire GS) pour la collecte et la communication sur une base annuelle des données sur les accidents et incidents graves de l'aviation civile.

11.4 ANALYSE

11.4.1 La Division note que le projet de formulaire de compte rendu figurant en Appendice C à la note WP/23 a été élaboré sur la base d'une norme ADREP maintenant périmée. Constatant l'importance de la collecte de données proposée pour compléter et valider les données sur la sécurité communiquées par les États, la Division convient en principe d'adopter le nouveau formulaire de compte rendu sous réserve que le Secrétariat l'examine de manière approfondie pour s'assurer qu'il satisfait aux exigences de compte rendu des accidents et incidents graves d'aviation. Par conséquent, la Division adopte la recommandation suivante :

Recommandation 11/2**La Division recommande que :**

- a) l'OACI introduise le Formulaire GS du transport aérien — Accidents et incidents graves d'aéronefs civils — Exploitants commerciaux qui devra être communiqué par les États contractants sur une base annuelle ;
- b) l'OACI examine le Formulaire GS proposé pour en vérifier la conformité avec les normes ADREP actuelles avant qu'il ne soit adopté par le Conseil.
