



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Points 28 et 29 : Sécurité de l'aviation — Problèmes émergents

#### LA GESTION CONSOLIDÉE DES CONNAISSANCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION : INSTRUMENT DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE AMÉLIORÉE

(Note présentée par la Lituanie au nom de l'Union européenne, de ses États membres<sup>1</sup> et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup>, et par EUROCONTROL)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les constructeurs d'aéronefs prédisent que, d'ici 2030, un accident d'aviation commerciale pourrait se produire tous les trois mois. Afin de tenir compte de ce risque sociétal bien évidemment inacceptable, une approche pleinement consolidée dans l'ensemble de l'industrie est nécessaire, parallèlement au partage des données sur la sécurité, se fondant sur les bases jetées par les programmes nationaux de sécurité et les systèmes de gestion de la sécurité des exploitants, et sur la structure de la nouvelle annexe 19 de l'OACI. Une approche de ce type dépendrait, mais sans s'y limiter, du partage des données sur la sécurité et fournirait des explications plus détaillées, une base et un contexte pour les données afin d'aider à comprendre comment améliorer au mieux la sécurité opérationnelle.

Une approche de ce type devrait être neutre sur le plan des coûts pour l'industrie de l'aviation, simplement rassembler des éléments déjà existants. Les États et les fournisseurs de services aéronautiques bénéficieraient grandement d'une plus large diffusion de renseignements de bonne qualité, ce qui les aiderait à mettre en œuvre aux moindres frais des activités efficaces d'amélioration de la sécurité. La mise en œuvre d'une approche saine, globale de la gestion des connaissances contribuerait à satisfaire à ces besoins de renseignements et à éviter le chevauchement des tâches.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à recommander au Conseil de l'OACI que le Groupe d'experts en gestion de la sécurité songe, notamment et avant tout, dans la poursuite de ses travaux sur l'annexe 19, à encourager largement une approche consolidée de la gestion des connaissances en matière de sécurité, à l'échelle de l'industrie.

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les fabricants d'aéronefs prédisent que, d'ici 2030, un accident d'aviation commerciale pourrait se produire tous les trois mois, sur la base du taux d'accidents actuel et de la reprise prévue du volume du trafic aérien. Il s'agit là d'un risque sociétal inacceptable qui, s'il se concrétisait, mettrait en péril la viabilité économique durable de l'industrie de l'aviation.

1.2 L'OACI a très bien réussi à gérer la sécurité de l'aviation en fournissant aux États un cadre solide de systèmes et d'approches de renforcement de la sécurité, par exemple les programmes nationaux de sécurité, les huit éléments cruciaux du système national de supervision de la sécurité et la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité. En outre, la nouvelle annexe 19 devrait favoriser plus avant une approche structurée de la gestion de la sécurité. Néanmoins, afin de réduire davantage encore le taux d'accidents à l'avenir, une approche pleinement consolidée dans l'ensemble de l'industrie est nécessaire, parallèlement au partage des données sur la sécurité. Des données et renseignements sur la sécurité, largement diffusés et de bonne qualité, sont la « force vitale » des systèmes ci-dessus mentionnés, et il faut les utiliser pour dynamiser les améliorations futures en matière de sécurité opérationnelle.

## 2. OBJECTIF ET PORTÉE

2.1 La présente note a pour objet de défendre le concept de gestion renforcée des connaissances en matière de sécurité de l'aviation dans son ensemble en tant qu'instrument clé de facilitation de l'amélioration future de la sécurité de l'aviation.

2.2 La présente note décrit les limites des utilisations actuelles des données sur la sécurité de l'aviation en tant qu'instrument de facilitation et expose les avantages potentiels d'une approche de gestion des connaissances en matière de sécurité de l'aviation dans son ensemble, ainsi que les principes et éléments sous-jacents appuyant cette approche.

## 3. CONTRAINTES ACTUELLES

3.1 Dans le cadre du système de gestion de la sécurité de l'aviation, les fournisseurs de services aéronautiques apportent des améliorations à la sécurité opérationnelle par le biais des processus d'identification des dangers, d'évaluation et d'atténuation des risques. Mais ces processus reposent actuellement sur des connaissances fragmentées souvent réservées à un fournisseur de services aéronautiques ou un État en particulier, accompagnées d'une gestion globale ad hoc, en quelque sorte, des connaissances en matière de sécurité de l'aviation.

3.2 Les connaissances actuelles en matière de sécurité dépendent largement, sans s'y limiter, du partage des données correspondantes. Le simple fait d'améliorer la collecte, le stockage et le partage des données « vitales » ne suffit pas à maintenir la sécurité de l'industrie à long terme. Il faut convertir les faits et les chiffres en connaissances réelles – renseignements sur la sécurité – qui donnent une explication générale, un contexte et une compréhension anticipative, profonde et systématique quant à la façon de procéder exactement pour améliorer la sécurité opérationnelle des vols.

#### 4. AVANTAGES

4.1 Une approche de gestion universelle renforcée des connaissances en matière de sécurité de l'aviation consiste essentiellement en la diffusion et le partage des meilleures pratiques dans l'ensemble de l'industrie. Ce n'est que par une approche de ce type que la communauté de l'aviation peut réunir les rares – du point de vue statistique – événements liés à la sécurité et en tirer les leçons. L'approche proposée rassemblerait systématiquement les divers éléments de la chaîne des connaissances en matière de sécurité de l'aviation, fournissant un moyen plus économique et efficace d'améliorer la sécurité, tout en réduisant le chevauchement des tâches.

4.2 Passer d'un régime principalement axé sur le partage des données sur la sécurité à un concept de gestion intégrale des connaissances en matière de sécurité de l'aviation va pleinement dans le sens des éléments nouveaux de l'Annexe 19 et est, en Europe, entièrement conforme à la direction et aux politiques futures de l'UE dans ce domaine.

#### 5. LA GESTION DES CONNAISSANCES EN MATIÈRE SÉCURITÉ COMME PRINCIPAL INSTRUMENT DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE AMÉLIORÉE

5.1 L'application d'une approche du type décrit ici au processus d'amélioration de la sécurité opérationnelle garantirait que les États et les fournisseurs de services aéronautiques peuvent plus efficacement mettre en œuvre des améliorations en matière de sécurité opérationnelle et donc être mieux préparés pour relever les défis correspondants à l'avenir.

5.2 Il est proposé qu'une approche de gestion des connaissances en matière de sécurité<sup>3</sup> repose sur les principes et éléments suivants :

- a) **Intégralité.** La couverture totale des meilleures pratiques de tous les segments de l'aviation, des différentes régions géographiques et d'environnements opérationnels variés ;
- b) **Traçabilité.** L'origine des meilleures pratiques, des exigences réglementaires, des pratiques et signes de résistance en matière de gestion de la sécurité, et des faiblesses doit être traçable ;
- c) **Accessibilité, qualité et crédibilité.** L'accès universel pour les professionnels de la sécurité de l'aviation est l'élément clé. Les connaissances en matière de sécurité elles-mêmes doivent être crédible et fiables ;
- d) **Disponibilité et facilité d'utilisation.** Les éléments de connaissances en matière de sécurité de l'aviation sont très nombreux. Un mécanisme intelligent d'une capacité de recherche rapide pour localiser les renseignements souhaités s'impose.

---

<sup>3</sup> La plateforme en ligne SKYbrary, projet commun d'EUROCONTROL, de l'OACI, de la Flight Safety Foundation, du Flight Safety Committee du Royaume-Uni, de l'Initiative européenne de sécurité stratégique de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de l'Équipe de sécurité de l'aviation commerciale dirigée par la FAA, de la Fédération internationale de navigabilité aérospatiale et du Groupe de collaboration internationale sur les systèmes de gestion de la sécurité est un prototype d'outil qui s'appuie sur les principes exposés au paragraphe 5.2 de la présente note.

- e) ***Souplesse***. L'approche et le processus correspondant devront être suffisamment souples afin de pouvoir modifier les éléments structurels ;
- f) ***Efficacité et durabilité***. L'approche ne doit pas imposer de fardeau supplémentaire à la communauté de l'aviation et elle devrait tirer pleinement parti des processus et outils existants.

## 6. CONCLUSION

6.1 L'Assemblée est invitée à recommander au Conseil de l'OACI que le Groupe d'experts en gestion de la sécurité songe, notamment et avant tout, dans la poursuite de ses travaux sur l'Annexe 19, à encourager largement une approche consolidée de la gestion des connaissances en matière de sécurité, à l'échelle de l'industrie.

— FIN —