

ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION TECHNIQUE

## Point 28 : Sécurité de l'aviation — Normalisation

## UNE APPROCHE PROACTIVE DE L'ASSURANCE DE LA SÉCURITÉ

(Note présentée par la Fédération de Russie)

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les recommandations figurant aux § 6.11 et 6.12 de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* indiquent qu'il faut enregistrer les mesures prises pour donner suite aux recommandations de sécurité et en suivre la mise en œuvre. Avec l'adoption par le Conseil de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, un système efficace de suivi de la mise en œuvre des mesures d'assurance de la sécurité doit devenir une garantie d'adéquation du niveau de sécurité acceptable établi. Le présent document examine certaines questions concernant des méthodes envisageables pour suivre la mise en œuvre des mesures d'assurance de la sécurité.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à recommander que le Conseil accélère l'élaboration et l'adoption d'une méthode unifiée d'officialisation des recommandations et mesures de sécurité et qu'il ouvre à l'OACI un débat sur la mise au rang de norme des recommandations figurant aux § 6.11 et 6.12 de l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*.

<i>Objectifs Stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i> Doc 9914, <i>Réunion enquêtes et prévention des accidents à l'échelon division (2008)</i> Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>

<sup>1</sup> Version russe fournie par la Fédération de Russie.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les normes de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* régissent la façon dont les États déterminent l'efficacité de l'assurance du niveau de sécurité acceptable à réaliser.

1.2 En vue de la réglementation des activités de gestion de la sécurité, l'Annexe 19 contient les normes de collecte et d'analyse des données qui figuraient auparavant dans l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*. Ainsi, les résultats de l'analyse des données de sécurité collectées récemment dans le cadre de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 13 devraient servir de données préliminaires pour la détermination de l'efficacité de l'assurance du niveau de sécurité acceptable.

1.3 Le *Manuel de gestion de la sécurité (MGS)* (Doc 9859) insiste sur l'importance d'utiliser les données d'autres systèmes en plus de la base de données sur les accidents et incidents d'aviation, qui contient des renseignements sur des incidents de moindre gravité. En termes de données sur la sécurité, ces systèmes sont considérés comme étant proactifs.

1.4 Les dispositions du Doc 9859 ne restreignent par le droit d'un État de choisir les méthodes et outils lui permettant d'obtenir les données supplémentaires voulues pour mettre en place et faire fonctionner ses systèmes d'assurance de la sécurité, mais elles ne définissent pas non plus d'exigences minimales pour la fourniture d'une garantie d'adéquation de l'assurance du niveau de sécurité acceptable établi.

1.5 En tout état de cause, les événements qui se produisent sont consignés dans des systèmes de collecte et d'analyse des données sur la sécurité. Ils ne se distinguent que par la gravité plus ou moins grande de leurs conséquences.

1.6 Cela étant, outre l'information que ces bases de données fournissent sur les événements en établissant le lien logique qui unit le type d'événement (Qu'est-il arrivé ?) au facteur causal (Pourquoi est-ce arrivé ?), on peut obtenir des renseignements sur l'objet (Que faire ?) et les résultats (Quelle efficacité ?) de la gestion de la sécurité.

## 2. CRÉATION ET UTILISATION DE BASES DE DONNÉES SUR LES RECOMMANDATIONS ET MESURES EN MATIÈRE D'ASSURANCE DE LA SÉCURITÉ

2.1 Le but d'une enquête réalisée conformément à l'Annexe 13 est de prévenir les accidents et incidents d'aviation. Il est en partie atteint par la formulation de recommandations de sécurité. L'Annexe 13 recommande aux États d'adopter des procédures pour enregistrer les mesures de mise en œuvre des recommandations d'assurance de la sécurité et suivre cette mise en œuvre.

2.2 Une démarche analogue peut être appliquée aux autres résultats des événements de moindre conséquence ne nécessitant pas d'enquête, mais l'information sur les causes de ces événements est utilisée dans le système de gestion de l'assurance de la sécurité.

2.3 Les recommandations formulées aux § 6.11 et 6.12 de l'Annexe 13 invitent les États à établir des procédures pour consigner les mesures qu'ils prennent en vue de mettre en œuvre les recommandations d'assurance de la sécurité et assurer le suivi de leur mise en œuvre.

2.4 En règle générale, les recommandations de sécurité sont enregistrées dans les mêmes bases de données que les événements représentant, ou pouvant représenter, une menace pour la sécurité. Ces recommandations se transforment en mesures de prévention des accidents d'aviation, mesure qui, bien souvent, s'écartent de ce que les recommandations de sécurité proposaient.

2.5 La mesure élaborée sur la base d'une recommandation de sécurité est le fruit d'une étude des diverses conditions, circonstances et conséquences, de sorte qu'elle doit garantir la réalisation d'un niveau de sécurité acceptable. Dans l'élaboration de cette mesure, les spécialistes tiennent compte non seulement des circonstances et des causes de l'événement à l'origine de leurs travaux, mais aussi de l'expérience acquise grâce aux études déjà effectuées dans le même domaine ou dans des domaines similaires.

2.6 La mesure de sécurité devrait donc être vue comme le résultat d'études de sécurité de grande ampleur. Cela dit, les données objectives obtenues sur la base des résultats du résumé et de l'analyse des mesures de sécurité (leur documentation) font l'objet d'une comptabilisation pour juger si le niveau de sécurité établi est acceptable au regard des buts et objectifs fixés dans le cadre général du système de sécurité aérienne adopté.

2.7 Aujourd'hui, les sources d'information sur les recommandations et mesures de sécurité sont nombreuses. Si nombreuses qu'il peut être difficile d'y trouver le fil reliant, dans des conditions données, le type d'événement (Qu'est-il arrivé ?) aux mesures à prendre (Que faire ?) et au résultat escompté (Quelle efficacité ?) de la gestion de la sécurité.

2.8 Synthétiser les recommandations et mesures de sécurité, et rendre compte de leur lien avec les dangers réels ou potentiels qu'elles visent à écarter, permet de juger objectivement si le niveau de sécurité réalisé est acceptable et dans quelle mesure les systèmes de gestion de la sécurité sont efficaces.

2.9 Actuellement, il n'est proposé de méthodes normalisées d'établissement du lien puis d'analyse que pour les événements qui compromettent la sécurité. Ces méthodes sont utilisées dans le système de compte rendu d'incident/accident (ADREP) et dans d'autres systèmes utilisant des opérateurs de classification semblablement structurés. Bien que l'ADREP permette d'officialiser les recommandations de sécurité, les méthodes qu'il propose pour ce faire ne brillent pas par le niveau de détail poussé que présente par exemple l'étude du type d'accident ou d'incident et des facteurs de causalité. L'ADREP ne résout pas non plus le problème de la justification logique des mesures qui sont élaborées et mises en œuvre.

2.10 La question d'une base de données où verser les recommandations de sécurité a été la première fois débattue lors de la réunion enquêtes et prévention des accidents (AIG) de 1999. Il en est résulté l'adoption de la Recommandation 1.4/2, demandant que l'OACI mette en place une base de données que les États utiliseraient dans le but prévenir les accidents d'aviation.

2.11 Par la suite, la réunion AIG-2008 a adopté la Recommandation 1.6/5, qui inclut des instructions sur la manière d'identifier, de compiler et de suivre la mise en œuvre des recommandations de sécurité, et la Recommandation 1.6/6, concernant un outil et une taxonomie communs pour les recommandations de sécurité.

2.12 L'avancement de la mise en œuvre de ces deux recommandations de la réunion AIG-2008 n'est pas connu. Compte tenu de la nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité et des objectifs de l'approche proactive, il s'impose de trouver une solution au problème de l'établissement et de

l'adoption de méthodes pour officialiser non seulement les recommandations de sécurité mais aussi les mesures élaborées à ce sujet.

### 3. CONCLUSIONS

3.1 Les dispositions de l'Annexe 19 régissent la façon dont les États établissent l'efficacité de l'assurance du niveau de sécurité acceptable à réaliser. L'Annexe renvoie au *Manuel de gestion de sécurité (MGS)* (Doc 9859), mais il n'y a pas dans ce manuel d'exigences minimales permettant de garantir que le niveau de sécurité acceptable établi est adéquat.

3.2 L'objet des mesures d'assurance de la sécurité, et l'efficacité de leur mise en œuvre, caractérisent la justesse avec laquelle l'assurance du niveau de sécurité acceptable a été défini.

3.3 Le problème de la mise en place d'un moyen d'identifier les recommandations de sécurité et d'en suivre la mise en œuvre, grâce à l'adoption d'une taxonomie commune, comme c'est le cas pour le suivi des menaces concernant la sécurité, n'est toujours pas résolu, ce qui pourrait créer de sérieux problèmes dans la mise en œuvre des exigences de la nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité.

### 4. SUITE À DONNER

4.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre les mesures appropriées pour mettre en œuvre les Recommandations 1.6/5 et 1.6/6 de la réunion Enquêtes et prévention des accidents à l'échelon division de 2008 (AIG-2008), qui concernent, la première, des instructions sur la manière d'identifier, de compiler et de suivre la mise en œuvre des recommandations d'assurance de la sécurité, et la seconde, l'adoption d'un outil et d'une taxonomie communs pour les recommandations de sécurité ;
- b) faire accélérer l'élaboration et l'adoption d'une méthode uniforme d'officialisation des recommandations et mesures de sécurité ;
- c) examiner la question de la mise au rang de norme de la recommandation figurant au § 6.11 de l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, sur la procédure pour enregistrer les suites données aux recommandations de sécurité émises, et de la recommandation formulée au § 6.12, concernant la procédure pour suivre la mise en œuvre des mesures prises pour donner suite aux recommandations de sécurité, compte tenu des dispositions de l'Annexe 19 se rapportant à l'établissement par les États d'un niveau acceptable d'assurance de la sécurité.