



NOTE DE TRAVAIL

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

- Point 2 : Utilisation des nouvelles technologies dans de bonnes conditions de sécurité et de façon opportune**
2.3 : Édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

ACTIVITÉS VISANT À FAVORISER UNE CULTURE POSITIVE DE LA SÉCURITÉ

[Note présentée par le Japon et coparrainée par l'Australie, les Philippines, la Thaïlande et le Conseil international des aéroports (ACI)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note fait état d'activités menées par des entreprises japonaises de transport aérien et par la Direction de l'aviation civile du Japon (JCAB) pour favoriser une culture positive de la sécurité. Deux centres en particulier, sont symboliques des activités menées pour s'assurer que les accidents passés et les enseignements tirés ne soient jamais oubliés et pour réaffirmer l'importance de la sécurité des vols.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la recommandation figurant au paragraphe 3.3.

1. INTRODUCTION

1.1 En ce qui concerne la promotion d'une culture positive de la sécurité, le *Manuel de gestion de la sécurité (SMM)* (Doc 9859) exige que « tant les États que les prestataires de services encouragent une culture positive de la sécurité afin de favoriser la mise en œuvre efficace de la gestion de la sécurité au moyen des PNS/SGS ». En outre, le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) 2023-2025* de l'OACI stipule également que « le GASP s'efforce de renforcer la sécurité de l'aviation dans le monde en promouvant une culture de [la] sécurité positive ». La présente note fait état des efforts réalisés par certaines compagnies aériennes japonaises pour favoriser une telle culture.

2. ANALYSE

2.1 **Activité d'All Nippon Airways pour favoriser une culture positive de la sécurité¹**

2.1.1 Le 30 juillet 1971, un avion de chasse F-86F Sabre de la Force d'auto-défense japonaise est entré en collision avec le Boeing 727-200 du vol 58 de la All Nippon Airways (ANA) qui était en vol près de Shizukuishi, dans la préfecture d'Iwate, provoquant le crash des deux aéronefs. Les 162 personnes à bord de l'avion de ligne ont péri dans ce qui fut considéré à l'époque comme le plus grave accident d'aviation au Japon en terme du nombre de victimes.

2.1.2 En 2007, le Centre de formation à la sécurité du Groupe ANA a été créé à Tokyo suite à la proposition d'un jeune employé qui a déclaré que le Groupe devait se doter d'une installation pour s'assurer que les accidents passés ne soient jamais oubliés. Le Centre a été transféré à l'ANA Blue Base en 2019 et a ainsi rouvert ses portes aux employés dans un nouveau cadre. Il offre un programme de formation en matière de sécurité qui garde vivante la motivation ayant suscité sa création en 2007. Le programme enseigne aux participants à incarner la sécurité à travers leurs actions sur le lieu de travail en les encourageant à appliquer de manière proactive les trois concepts du Centre : 1) Faire face aux accidents, 2) Comprendre la mentalité des autres, et 3) Discuter avec ses collègues.

2.1.3 Le Centre expose des épaves d'aéronefs pour rappeler aux employés l'impact et les dégâts causés par les accidents. Ces derniers peuvent aussi écouter un commentaire sur les accidents et autres incidents. Le Centre comporte aussi les quatre zones suivantes :

- a) *Espace d'exposition* : il encourage les employés à se confronter aux graves accidents causés par le Groupe ANA et expose des débris de l'épave du vol 58 d'ANA qui s'est écrasé près de Shizukuishi, pour faire un rappel viscéral de l'impact et des dégâts causés par de tels accidents.
- b) *Espace de projection* : ici, sont diffusées des reconstitutions d'accidents sous forme d'animations vidéo, ainsi que des images prises à l'époque des accidents. Il est impératif que nous ne provoquions jamais d'autre accident d'aviation, c'est pourquoi cette vidéo fournit les éléments factuels et les enseignements tirés de ces accidents afin de donner une idée des dégâts causés et de susciter chez les employés un sentiment de responsabilité personnelle les concernant.
- c) *Ciel des promesses* : dans cette zone, les employés peuvent s'informer et méditer sur le ressenti de leurs collègues plus anciens qui ont survécu à des accidents réels. Au centre de cette salle se trouve « le pilier », qui présente les principes de sécurité du Groupe ANA et la déclaration de chaque stagiaire en matière d'actions de sécurité.
- d) *Salon de l'action* : dans cette pièce, les employés font leurs premiers pas vers l'incarnation de la sécurité par leurs actions sur le lieu de travail. Pendant leur passage dans ce lieu, les employés adoptent une vision plus large en échangeant sur les erreurs qu'ils ont commises et en participant à des ateliers avec leurs collègues.

¹ Centre de formation à la sécurité du Groupe ANA : <https://www.ana.co.jp/group/en/safe/culture/asec/>



Zone 1 : Espace d'exposition



Zone 2 : Espace de projection



Zone 3 : Ciel des promesses



Zone 4 : Salon de l'action

2.2 **Activité de Japan Airlines pour favoriser une culture positive de la sécurité²**

2.2.1 Le 12 août 1985, le Boeing 747SR-100 du vol 123 de Japan Airlines (JAL) a subi une grave défaillance structurelle en vol, suivie d'une décompression, 12 minutes après le décollage. Après avoir poursuivi son vol sous contrôle minimal pendant encore 32 minutes, le Boeing 747 s'est écrasé dans la région du mont Osutaka, dans la préfecture de Gunma, désignée sous le nom d'Osutaka-no-one (crête d'Osutaka). Les 15 membres d'équipage et 505 des 509 passagers à bord ont péri dans le crash, ne laissant que quatre survivants. Le crash du vol 123 est l'accident le plus meurtrier de l'histoire de l'aviation mettant en cause un seul aéronef.

2.2.2 Le Groupe JAL a ouvert le Centre de promotion de la sécurité le 24 avril 2006 afin de réaffirmer l'importance de la sécurité des vols et d'ancrer dans les esprits les enseignements tirés de cet accident. Le Centre est considéré comme une « forteresse de la sécurité » et le point de départ d'opérations sécurisées et fiables. Il est rappelé à chaque membre du personnel que des vies et des biens précieux lui sont confiés dans le cadre de son travail.

2.2.3 Le Centre de promotion de la sécurité comporte deux salles :

- a) La *Salle d'exposition* expose des débris de l'aéronef, y compris la cloison de pressurisation arrière, dont le dysfonctionnement aurait été la principale cause de l'accident du vol JAL123, l'épave du fuselage arrière, l'enregistreur de conversations du poste de pilotage, les effets personnels des passagers, des articles de journaux et des photographies du lieu du crash.

² Centre de promotion de la sécurité du Groupe JAL : <https://www.jal.com/en/safety/center/>

- b) La *Bibliothèque* relate l'histoire de la sécurité aérienne, en décrivant les améliorations apportées en matière de sécurité en fonction des enseignements répertoriés sur les accidents, et comporte des écrans numériques qui narrent des cas réels d'atténuation d'accidents graves, etc. Sont également présentées des cartes contenant des messages du personnel du Groupe JAL qui expriment un engagement personnel à la sécurité.



Vestibule



Bibliothèque



Salle d'exposition



Salle d'exposition

2.2.4 La plupart des employés actuels ont rejoint ces deux entreprises de transport aérien après l'accident, et il y a donc maintenant moins d'employés qui étaient présents lors de l'accident. Ainsi, ces installations sont ouvertes non seulement aux employés à titre de centres de formation afin de veiller à ce que les accidents passés ne soient pas répétés et pour réaffirmer l'importance de la sécurité aérienne, mais aussi aux membres du public qui s'intéressent à la sécurité aérienne afin de préserver les leçons de l'accident pour les générations futures (une réservation est obligatoire).

2.3 **Activité de la JCAB pour favoriser une culture positive de la sécurité**

2.3.1 L'engagement de la haute direction à l'égard de la sécurité, tel que prescrit par l'Annexe 19, *Gestion de la sécurité*, est indéniablement important, mais pour éviter que le message qu'elle envoie ne soit à sens unique, une initiative permettant aux subalternes d'évaluer leurs superviseurs a été introduite en 2019. De plus, le département de la sécurité et de la sûreté de la JCAB a établi une vision et des valeurs, qui sont affichées sur le mur, et chaque membre du personnel se fixe des objectifs semestriels basés sur ces valeurs, lesquels ont évalués par son superviseur.

2.3.2 La JCAB organise également des activités périodiques d'éducation et de formation en matière de sécurité pour ses employés (par exemple, en leur faisant visiter le Centre de promotion de la sécurité de la JAL, en organisant des randonnées commémoratives au mont Osutaka pour prier sur les pierres tombales gravées des noms des victimes, etc.).

2.3.3 Malheureusement, une incursion sur piste s’est produite à l’aéroport de Haneda au début de l’année 2024, qui a causé un accident d’aviation. Il est à espérer que la culture de la sécurité sera encouragée davantage à l’avenir afin d’éviter que de tels accidents ne se reproduisent, non seulement au Japon, mais aussi ailleurs dans le monde.

3. CONCLUSION

3.1 La culture de la sécurité découle de valeurs, d’attitudes, de compétences et de comportements individuels et organisationnels liés à la sécurité, notamment encourager le signalement des dangers, traiter équitablement les personnes qui font les comptes-rendus, tenir compte des nouvelles exigences et tirer des enseignements des dangers au fur et à mesure qu’ils surviennent.

3.2 Il est à espérer que les efforts susmentionnés menés par des entreprises de transport aérien et par la JCAB serviront de catalyseurs pour favoriser une culture de la sécurité et seront aussi bénéfiques à d’autres États et secteurs.

3.3 Compte tenu de ce qui précède, la Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 2.3/x — Activités visant à favoriser une culture positive de la sécurité

Il est recommandé que la Conférence :

- a) prenne note des activités menées par des entreprises de transport aérien japonaises et par la Direction de l’aviation civile du Japon (JCAB) pour favoriser une culture positive de la sécurité ;
- b) encourager les États et les secteurs à partager leurs données d’expérience et leurs bonnes pratiques en matière de mise en œuvre d’initiatives visant à renforcer une culture de la sécurité.