



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

MISE EN ŒUVRE DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES DE L'OACI CONCERNANT LA COLLECTE ET L'ANALYSE DE DONNÉES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION AINSI QUE LES RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par le Comité aéronautique inter-États au nom de l'Arménie, du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kirghizistan, de l'Ouzbékistan et du Tadjikistan)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail porte sur l'amélioration de l'efficacité des systèmes de collecte et d'analyse des données relatives à la sécurité de l'aviation, ainsi que sur l'échange de ces données sur la base des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- saluer les progrès accomplis et les efforts déployés par l'OACI en ce qui concerne la question de la collecte et de l'analyse des données sur la sécurité de l'aviation, ainsi que la contribution de l'Organisation à la sécurité de l'aviation civile à l'échelle mondiale de ce point de vue ;
- charger le Conseil de l'OACI d'étudier la possibilité de conférer à la taxonomie des comptes-rendus d'accident/incident (ADREP) le statut de SARP de l'OACI, afin qu'une approche unifiée soit appliquée à l'échange d'informations sur les événements liés à l'aviation ;
- charger le Conseil de l'OACI d'étudier la possibilité d'élaborer un format unifié pour l'échange de données relatives à la sécurité de l'aviation qui serait fondé sur la taxonomie ADREP et indépendant des fournisseurs de logiciels ;
- charger le Conseil de l'OACI de continuer d'élaborer et de publier sur son portail un système en ligne pour la collecte, l'analyse et l'échange de données sur les événements liés à l'aviation et les recommandations en matière de sécurité de l'aviation, afin de garantir à la communauté mondiale de l'aviation l'accès à des informations fiables et complètes sur la sécurité de l'aviation ;
- prier le Conseil de l'OACI de procéder à une révision des SARP de l'Organisation afin d'exclure les références et les recommandations relatives à l'utilisation de logiciels de collecte et d'analyse de données sur les événements aéronautiques dont la maintenance n'est pas assurée par l'OACI ;
- inscrire à l'ordre du jour de la prochaine Conférence de haut niveau de l'OACI sur la sécurité l'examen du rapport du Conseil sur les résultats des études mentionnées ci-dessus.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé.</i>
---------------------------------	---

¹ Versions anglaise et russe fournies par le Comité aéronautique inter-États.

<i>Incidences financières :</i>	Il est présumé que les activités de l'OACI indiquées dans le présent document seront mises en œuvre dans les limites des ressources prévues pour chacune des années couvertes par le budget pour 2026-2028 ou, si nécessaire, au moyen de contributions volontaires.
<i>Références :</i>	Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Il ne fait aucun doute que la communauté mondiale de l'aviation a besoin d'une méthode normalisée pour recueillir et partager des informations sur la sécurité de l'aviation, en particulier les accidents et incidents d'aviation, et sur les recommandations en matière de sécurité de l'aviation. Les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI prévoient que chaque État devrait disposer d'un tel système au niveau national, mais l'absence d'une norme mondiale pour la collecte de données relatives à la sécurité de l'aviation entrave l'échange des données en question et empêche par conséquent les États membres de l'OACI d'effectuer une analyse complète de la gestion des facteurs de risque en matière de sécurité de l'aviation pour déterminer s'il est nécessaire de prendre des mesures afin de garantir la navigabilité. L'échange de données à l'échelle mondiale peut faire ressortir l'expérience accumulée dans toute sa diversité et permet donc d'effectuer des analyses systémiques plus exactes des risques pour la sécurité de l'aviation.

1.2 L'échange d'informations sur la sécurité de l'aviation est l'un des principes fondamentaux dans la perspective de la création d'un système mondial de transport aérien sûr et de la réalisation des objectifs des programmes nationaux de sécurité (PNS). Le recensement des problèmes de sécurité aérienne au niveau mondial et la capacité de mettre au point des solutions efficaces pour améliorer la sécurité de l'aviation supposent l'accès à des sources d'informations exactes et pertinentes dans de nombreux domaines.

1.3 Sachant que l'aviation mondiale comprend de nombreux systèmes interconnectés, il faut échanger des informations dans tous les domaines d'activité de l'aviation pour déceler les défaillances à l'échelle du système, élaborer des mesures correctives efficaces et allouer les ressources limitées de manière optimale. Il s'agit de l'une des composantes nécessaires de la mise en œuvre des stratégies destinées à améliorer continuellement la sécurité de l'aviation dans le cadre du système mondial de transport aérien.

1.4 Toutefois, malgré les efforts déployés par l'OACI et la mise en place réussie de systèmes nationaux d'échange d'informations sur la sécurité de l'aviation dans un certain nombre de régions et de pays, il reste des problèmes à résoudre au niveau mondial, s'agissant notamment de définir une approche unifiée de l'élaboration de normes pour la collecte et l'échange de données.

1.5 En élaborant des normes et des éléments indicatifs pour unifier le processus de collecte et d'échange d'informations sur la sécurité de l'aviation, l'OACI permettra aux États membres de bien appliquer les dispositions de ses SARP. En améliorant son portail pour la collecte et l'analyse de ces données, elle les aidera à mener leurs activités de gestion des risques dans le domaine de l'aviation et à assurer la sécurité de l'aviation au niveau national, sachant que ces deux types d'activités sont les principales composantes des programmes nationaux de sécurité.

2. ANALYSE

2.1 Aux termes de la norme 8.1 de l'Annexe 13 (*Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*), « [I]es États établiront et tiendront à jour une base de données sur les accidents et incidents, pour faciliter l'analyse efficace des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité ainsi que pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires ».

2.2 La norme 5.1 de l'annexe 19 (*Gestion de la sécurité*) dispose que « [I]es États mettront en place des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour effectuer la saisie, le stockage et l'agrégation des données de sécurité et des informations de sécurité et en permettre l'analyse » ; en outre, des éléments indicatifs sur les SDCPS sont fournis au chapitre 5 du Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859).

2.3 Selon le paragraphe 5.3.1 du Doc 9859, « [I]es données de sûreté devraient idéalement être classées selon des taxonomies, assorties de définitions, afin qu'elles puissent être saisies et stockées sur la base de termes utiles. Les taxonomies et définitions courantes établissent un langage normalisé, ce qui améliore la qualité de l'information et de la communication. » Le système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) est cité à titre d'exemple d'une telle taxonomie au paragraphe 5.3.2 : « La taxonomie ADREP des catégories d'événements fait partie du système de comptes rendus d'accident et d'incident de l'OACI ». Il s'agit d'une compilation d'attributs et de valeurs associées qui permettent d'analyser les tendances de sécurité pour ces catégories.

2.4 Parallèlement, le paragraphe 2.1.2 de la Partie IV (*Communication des résultats*) du *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) indique ce qui suit : « Ces comptes rendus peuvent être envoyés [par courrier électronique ou] dans un format compatible, tel que celui du Centre européen de coordination des systèmes de notification des accidents et incidents d'aviation (ECCAIRS). » En outre, le *Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9962) comporte une section (paragraphe 12.2) sur le système ECCAIRS, où il est notamment précisé que « [I]es États sont encouragés à mettre en œuvre leur base de données d'accidents et incidents en se fondant sur ECCAIRS, qui est disponible gratuitement. »

2.5 Il semblerait donc que tout se passe bien dans ce domaine et que les États disposent des documents, des normes et des outils nécessaires, mais ce n'est pas le cas. Premièrement, le système ECCAIRS n'est en réalité pas un outil qui existe à l'heure actuelle, les services correspondants n'étant plus assurés depuis 2019. Deuxièmement, il est également exagéré d'affirmer que « [I]a taxonomie ADREP des catégories d'événements fait partie du système de comptes rendus d'accident et d'incident de l'OACI ».

2.6 Il est vrai que des documents sur la taxonomie ADREP sont disponibles sur le site de l'OACI, sur la page « ADREP Taxonomy » de la Section des enquêtes sur les accidents de la Direction de la navigation aérienne². Cependant, ces documents font référence à la norme de définition des données « ECCAIRS Aviation 1.3.0.12 », qui date de 2013 : en d'autres termes, ils n'ont pas été mis à jour depuis 12 ans et, surtout, ils ne font pas partie des SARP de l'OACI. Le système ADREP n'a pas encore fait l'objet d'un document publié par l'OACI.

2.7 Malgré ces incohérences, lorsque les États font l'objet d'un audit dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI, les auditeurs de l'Organisation sont encouragés à vérifier la compatibilité des bases de données des États avec « le système

² <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/ADREP-Taxonomies.aspx>

ADREP/Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation (ECCAIRS) ».

2.8 Il convient également de noter que l'OACI ne possède pas actuellement de base de données moderne sur les accidents et les incidents d'aviation, et qu'elle utilise soit le système ECCAIRS obsolète, soit la version suivante « ECCAIRS-2 » de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA), ce qui l'empêche de pleinement remplir son rôle de premier plan dans la mise à jour de la taxonomie ADREP.

2.9 Pour trouver des données sur la sécurité de l'aviation, la communauté mondiale de l'aviation est obligée de se tourner soit vers les sources d'information nationales, soit vers des organisations indépendantes ou publiques. La taxonomie est gérée par la communauté de passionnés de l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI³.

2.10 Tout ceci complique le développement et la facilitation des systèmes de collecte et d'analyse des données sur la sécurité de l'aviation, ainsi que l'échange de données dans un format compatible qui soit compréhensible pour toutes les parties, et entrave l'exécution des programmes nationaux de sécurité dans le domaine de l'échange d'informations relatives à la sécurité de l'aviation.

2.11 À cet égard, il semblerait opportun de redonner à l'OACI son rôle de chef de file dans le domaine de la collecte et de l'analyse des données relatives à la sécurité de l'aviation. Pour ce faire, il serait nécessaire d'uniformiser la taxonomie ADREP et de mettre au point un protocole d'échange de données qui ne soit pas lié à un logiciel spécifique, ainsi que de créer et de publier sur le portail de l'Organisation un système moderne d'information en ligne pour la collecte, l'analyse et l'échange d'informations entre les États. L'OACI s'y emploie déjà, en particulier par l'intermédiaire du Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP), et elle a besoin, pour ce faire, de l'appui des États.

— FIN —

³ <https://www.intlaviationstandards.org/>