



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

MANIÈRE DONT LES AIG PEUVENT AIDER À LA MISE EN ŒUVRE DU PNS

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail contient une proposition visant à renforcer les liens entre les enquêtes et prévention des accidents (AIG) et les fonctions du Programme national de sécurité (PNS) par la révision des dispositions relatives aux enquêtes sur les accidents d'aviation et au système de gestion de la sécurité figurant dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*, ainsi que dans les éléments indicatifs connexes. En outre, la note prie instamment les États à partager les informations, les connaissances et l'expérience relatives aux fonctions du PNS au moyen du Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) de l'OACI, ou de tout autre ensemble de données pouvant faciliter l'échange et le stockage des données et des informations.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte de la présente note de travail ;
- b) à demander à l'OACI d'exiger que les groupes d'experts AIG, SGS (système de gestion de la sécurité) et PNS existants prennent en compte l'élaboration des dispositions, des politiques et des éléments indicatifs de manière à aider les États à renforcer les liens entre les AIG et les fonctions du PNS. Cette demande pourrait nécessiter la révision des Annexes 13 et 19 et de leurs documents connexes ainsi que des questions de protocole (PQ) relatives aux AIG utilisées pour l'évaluation de l'OACI du niveau de mise en œuvre du PNS dans le cadre de l'USOAP ;
- c) à encourager les États à partager régulièrement les informations, les connaissances et l'expérience concernant la gestion des risques de sécurité dans le cadre de leur PNS, et tous ses éléments, y compris les fonctions AIG, et à utiliser à cette fin le Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) de l'OACI, ou tout autre ensemble de données pouvant faciliter l'échange et le stockage des données et des informations.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

Références :	Doc 9756 — <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> , Partie I — <i>Organisation et planification</i> , Partie II — <i>Procédures et listes de vérification</i> , Partie III — <i>Enquêtes</i> et Partie IV — <i>Communication des résultats</i> Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i>
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 Dès le début du XXI^e siècle, les États et le secteur de l'aviation ont commencé à adopter une approche fondée sur le *système global*, de telle sorte qu'ils ont mis en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et des Programmes nationaux de sécurité (PNS) comportant des capacités efficacement intégrées de collecte et d'analyse des données ainsi que des cibles et indicateurs de performance de sécurité clairs et préétablis.

1.2 « *Toutefois, les systèmes de sécurité en place à ce jour se concentrent surtout sur la performance de sécurité individuelle et sur la maîtrise à l'échelon local, en tenant peu compte du contexte général de l'ensemble du système aéronautique. De plus en plus d'acteurs reconnaissent aujourd'hui la complexité du système aéronautique et des différentes organisations qui jouent un rôle dans la sécurité de l'aviation. L'analyse de nombreux accidents et incidents montre que les interfaces entre organisations ont contribué à des résultats négatifs.* » (Paragraphe 2.1.4 d) du Doc 9859 de l'OACI.)

1.3 Il est devenu essentiel de renforcer les liens entre les Annexes 13 et 19 dans plus d'un aspect, le but étant d'intégrer les efforts menés au niveau national en vue d'atteindre les objectifs des enquêtes de haut niveau visant à améliorer la sécurité. Les liens actuels ne sont pas clairement établis, et il n'y a aucune disposition précise dans l'une ou l'autre de ces Annexes destinée à décrire ou à promouvoir de tels liens.

1.4 Les enquêtes sur les accidents menées par les États sont l'un des principaux éléments de la gestion des risques de sécurité au niveau national, et cette composante de risque exige une coordination de base entre le Service d'enquête sur les accidents (AIA) de l'État et l'organisme responsable du Programme national de sécurité (PNS). En particulier, l'analyse fondée sur les risques doit être examinée soigneusement par les États.

1.5 Un exemple de lien entre les Annexes 13 et 19 concerne les recommandations de sécurité. L'Annexe 13 (normes 6.11 et 6.12) exige que l'État mette en place un système permettant de faire le suivi des recommandations de sécurité qu'il émet au cours d'une enquête ou dans le rapport final. Pour qu'elle soit efficace, une recommandation de sécurité doit déterminer les risques en cause, les mesures de contrôle des risques, les causes des carences et les mesures correctrices recommandées.

2. ANALYSE

2.1 L'Annexe 13 exige que les États mènent des enquêtes sur les accidents, les incidents graves ainsi que sur certains incidents en conformité avec les exigences nationales de l'État. À cet égard, l'État a la responsabilité de déterminer la nécessité d'enquêter sur un événement et la portée de cette enquête. La décision de mener une enquête sur un incident est basée sur l'évaluation du niveau

d'exposition au risque associé à cet incident et non sur l'obligation d'enquêter sur les accidents et les incidents graves (pour certains critères).

2.2 Dans la détermination des dangers, la méthode *réactive* constitue un élément particulièrement important de la gestion des risques de sécurité. Les indications fournies par l'enquête sur l'accident ou l'incident permettent de définir clairement les dangers. Les enquêtes fondées sur une analyse approfondie qui établit les causes profondes contribuent de manière importante à améliorer la sécurité, alors que celles qui ne vont pas au-delà d'un niveau de causalité élémentaire réduisent la valeur de l'enquête.

2.3 La gestion du PNS relève de plusieurs organismes nationaux d'aviation et dans la plupart des États, l'autorité de l'aviation civile nationale est responsable de la mise en œuvre de la plus grande partie du PNS. La responsabilité de l'AIA en ce qui concerne le PNS consiste à établir le lien entre les causes de l'accident et les facteurs du PNS. Les résultats de l'enquête devraient être intégrés aux autres éléments du PNS grâce à une disposition prévoyant une représentation de l'AIA au sein du groupe de coordination du PNS.

2.4 Cette interconnexion est appuyée par la Recommandation 5.2.2 de l'Annexe 19 qui considère le rapport final comme étant une source supplémentaire à utiliser pour le suivi de la mise en œuvre des mesures visant à prévenir les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité. Un point d'intersection important est l'intégration des données issues des enquêtes aux systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité (SDCPS) qui doivent être mis en place conformément à l'Annexe 19. Ces systèmes facilitent l'analyse des informations relatives aux carences réelles ou potentielles en matière de sécurité.

2.5 Le rapport final constitue l'élément de base qui permet à l'AIA d'exposer ses conclusions sur les risques de sécurité et de formuler des recommandations de sécurité. Ainsi, la transmission d'un rapport final contenant les recommandations de sécurité aux États concernés et à l'OACI permet à l'AIA d'apporter une contribution à la base de données du PNS. Il en va de même pour le répertoire de l'OACI contenant les recommandations de sécurité de portée mondiale (SRGC).

2.6 La communication des recommandations de sécurité ne se limite pas au rapport final. En effet, la manière et le moment de communiquer les recommandations de sécurité dépendent du niveau de risque associé au problème de sécurité sous-jacent. Toutefois, la diffusion du rapport final offre une autre possibilité aux États qui ont de petites bases de données d'utiliser les sources offertes à l'échelle internationale pour la détermination des dangers et la gestion des risques de sécurité.

2.7 Selon le principe du *système global*, l'AIA doit prendre en compte de nombreuses capacités pour atteindre les objectifs de l'enquête. Parmi ces capacités, on retrouve ce qui suit :

- Une *législation efficace* qui donne au Service d'enquête sur les accidents le pouvoir de recueillir les données relatives aux facteurs humains et organisationnels qui sont considérés comme étant la pierre angulaire de toute enquête reposant sur le PNS. Les enquêteurs de l'AIA devraient être autorisés à examiner les dossiers de l'organisation, y compris ceux des membres de la haute direction dans un souci de déterminer les dangers liés à la culture organisationnelle, au dilemme de gestion et à l'engagement de la direction à l'égard de la sécurité. Pour déterminer les dangers liés à ces aspects organisationnels, les enquêteurs devraient pouvoir consulter les sources de données sur les facteurs humains, ce qui pourrait nécessiter l'examen de dossiers

personnels qui pourraient être considérés comme étant confidentiels dans certains États.

- Une *formation* qui permet aux enquêteurs d’acquérir des compétences en ce qui concerne les fonctions d’analyse des risques de sécurité. La formation traditionnelle des enquêteurs ne permet pas d’améliorer leurs compétences en matière d’enquête sur les facteurs humains et organisationnels. Cela ne signifie pas que les enquêteurs doivent recevoir une formation spécialisée sur les facteurs humains, mais la formation offerte devrait leur permettre de déterminer quand ils doivent faire appel à un spécialiste des facteurs humains.
- Des *éléments indicatifs* efficaces, lesquels sont essentiels pour la détermination et l’analyse de tous les dangers liés aux interfaces de gestion de la sécurité entre les organisations qui ont joué un rôle opérationnel dans l’événement. La détermination et l’analyse des dangers devraient prendre en compte les facteurs organisationnels de chacune des organisations mises en cause dans l’événement ainsi que la manière dont le système de gestion de la sécurité a permis de déterminer et d’atténuer les carences en matière de gestion de la sécurité organisationnelle. L’enquête ne devrait pas se limiter aux interactions humaines, mais devrait examiner comment l’interaction entre la culture, l’engagement de la direction à l’égard de la sécurité et les facteurs contextuels peuvent créer de nouveaux dangers.
- Les États doivent assurer l’*efficacité des mesures préventives* sur la base de leurs recommandations de sécurité. L’établissement d’indicateurs de performance clé pourrait être un bon outil de mesure du niveau d’efficacité des recommandations de sécurité.

2.8 Pour faire ressortir à l’échelle mondiale la nécessité d’établir des liens solides entre les enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation et le SGS/PNS, il est essentiel que l’OACI améliore les éléments indicatifs sur les enquêtes en ce qui concerne la gestion des risques. Il faudrait accorder une attention spéciale à l’amélioration des dossiers de mise en œuvre et de suivi des recommandations de sécurité (paragraphe 6.11 et 6.12 de l’Annexe 13) pour faire en sorte qu’ils contiennent des informations sur la détermination des dangers, le contrôle des risques, les carences et les mesures correctrices recommandées. Ces données devraient figurer dans les dossiers de l’État qui émet la recommandation de sécurité ainsi que de celui qui la reçoit.

2.9 L’amélioration du système de suivi des recommandations de sécurité des États, la diffusion de rapports finaux contenant les résultats de l’analyse des risques de sécurité et les conclusions pertinentes et le répertoire de l’OACI des SRGC permettront de renforcer les capacités des États en ce qui concerne les activités de détermination des dangers et de la gestion des risques en contribuant à l’enrichissement de la base de données et à l’augmentation de la validité des données pour l’analyse des risques au niveau national.

2.10 Pour assurer une meilleure efficacité des liens entre l’AIG et le PNS, l’OACI doit améliorer les éléments indicatifs figurant dans le Doc 9756 et le Doc 9859 en présentant des domaines et des modèles d’interface AIG-PNS, en soulignant les responsabilités des États qui participent à une enquête et leurs rôles en ce qui concerne la mise en œuvre des recommandations de sécurité, et en établissant une plateforme de dialogue entre les États concernés. Le Système intégré d’analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) de l’OACI, lorsqu’il est modifié selon les besoins,

constitue une bonne plateforme pour permettre ce genre de dialogue entre les États et aider ceux-ci à enrichir leur base de données sur la gestion des risques de sécurité ainsi que leur capacité d'analyse.

2.11 Il est essentiel d'améliorer les questions de protocole (PQ) relatives aux AIG utilisées pour l'évaluation de l'OACI du niveau de mise en œuvre du PNS dans le cadre de l'USOAP. Il pourrait être nécessaire d'étendre la portée des PQ afin d'y inclure les capacités mentionnées au paragraphe 2.7 de la présente note de travail en plus des éléments des trois PQ actuelles : amélioration des compétences d'enquêteur ; éléments indicatifs ; et traitement des aspects des enquêtes liés à la gestion des risques.

— FIN —