



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION**

**COMITÉ EXÉCUTIF**

**Point 15 : Programmes d'audits — Méthode de surveillance continue**

**UTILISATION D'UNE APPROCHE THÉORIQUE ET PRATIQUE GLOBALE DE LA  
FORMATION DU PERSONNEL INTERVENANT DANS LES ENQUÊTES SUR LES  
ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION**

(Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom des 54 États africains<sup>1</sup>)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note de travail propose la création, grâce à l'innovation et à la technologie, d'un environnement d'apprentissage qui aidera les États à répondre à toutes les exigences liées aux questions de protocole (QP) de l'OACI relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG). Elle aborde par ailleurs la question de la pénurie de ressources humaines nécessaires pour effectuer les audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI dans le cadre des AIG et pour améliorer les délais de réponse en vue de la réalisation d'audits de sécurité ou de missions de validation coordonnées (ICVM) de l'OACI à la demande des États. La note de travail propose aussi de remédier à la pénurie de personnel formé et qualifié en créant des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO).

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) examiner la nouvelle approche de formation consistant à recourir à cette approche théorique et pratique globale pour mener des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ;
- b) charger un groupe de travail de mettre au point cette nouvelle approche des AIG, l'objectif étant qu'elle soit approuvée par l'OACI pour aider les États à atteindre une mise en œuvre effective (EI) supérieure à la moyenne mondiale dans le cadre des résultats des audits des AIG ;
- c) charger un groupe de travail de réaliser une analyse des lacunes des QP relatives aux AIG en ce qui concerne les États les plus touchés, en particulier ceux en développement, afin d'établir les insuffisances communes ;
- d) passer en revue et modifier au besoin les QP relatives aux AIG pour tirer parti des innovations et des technologies actuellement disponibles.

<sup>1</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

<i>Objectifs stratégiques</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières</i>	Analyse coûts-avantages par chaque État
<i>Références</i>	Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Annexe 1 — <i>Licences du personnel.</i> Doc 9946 — <i>Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents.</i> Doc 9841 — <i>Manuel sur l'agrément des organismes de formation.</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 La plupart des cours de formation en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) couvrent la théorie et certains exercices pratiques portant notamment sur les causes des accidents et incidents et leurs effets. Ils traitent d'ordinaire des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 13, des documents pertinents de l'OACI et de diverses études de cas. Parfois, ces cours comprennent une maquette fixe permettant d'acquérir une expérience pratique et psychologique.

1.2 La présente note de travail met l'accent sur la formation spécifique nécessaire pour aider à répondre convenablement aux QP des AIG et sur l'utilisation de simulateurs pour créer des scénarios d'accident ou d'incident et des études de cas connexes basés sur les QP. Les exigences des QP relatives aux AIG ne s'en trouveront en aucun cas compromises. Toutefois, pour certains États, notamment ceux d'Afrique, il peut se révéler nécessaire d'intégrer une méthodologie différente, axée sur la compréhension des exigences des QP afin d'y répondre de façon satisfaisante. La technologie et l'innovation dans le domaine des simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) ont permis d'améliorer largement et en toute sécurité la formation et les opérations de vol depuis leur début dans les années 1910.

1.3 On peut dire la même chose de la conception et de la construction des aéronefs, où l'amélioration constante de la recherche et de la mise en œuvre de la sécurité a conduit à une diminution des accidents et incidents d'aviation. Il est de moins en moins pratique pour les États d'attendre qu'un accident ou incident grave se produise pour clore les QP des AIG. De plus, il ne s'agit pas forcément d'une détermination précise de la capacité de supervision de la sécurité d'un État en matière d'AIG ni d'une mesure réaliste d'un environnement aérien sûr. Un État qui n'a pas connu d'accident d'aviation ou d'incident grave ne devrait pas être jugé comme étant dépourvu de l'aptitude ou de la capacité à gérer avec succès les enquêtes sur les accidents et incidents.

1.4 En tout état de cause, l'absence d'accidents d'aviation ou d'incidents graves peut tout aussi bien dénoter l'existence d'un système solide de sécurité et de supervision. Il convient de changer de paradigme de sorte que les États puissent s'attaquer de façon proactive et satisfaisante aux exigences des QP relatives aux AIG sans attendre qu'un accident d'aviation ou incident grave se produise effectivement pour répondre aux questions concernant la mise en œuvre ou pour clore les constatations d'audit des AIG connexes.

1.5 Durant les enquêtes, les États ont tendance à agir de façon réactive afin de prendre en compte les avantages de la rétrospective pour diagnostiquer les racines et les causes profondes qui

mèneraient à des défis et demandes de sécurité prévisionnels, lesquels tendent à être plus proactifs dans le cas des problèmes de sécurité.

## 2. ANALYSE

2.1 Contrairement à l'obligation faite de fournir des preuves satisfaisantes fondées sur les enquêtes sur des accidents réels, il est possible, le cas échéant, d'obtenir des preuves à partir d'études de cas théoriques et de scénarios pratiques qui tirent parti des FSTD de niveau D pour simuler des accidents et incidents d'aviation. Dans le cadre de l'USOAP-CMA actuel de l'OACI, un État peut ne pas répondre de manière satisfaisante à toutes les PQ des AIG en raison de l'absence de démonstration d'éléments de preuve liés aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, le statut de ces QP restant « non satisfaisant ».

2.2 L'approche de formation proposée sera fondée sur trois objectifs principaux définis dans les Annexes, les documents et les résolutions de l'Assemblée de l'OACI, la Convention de Chicago et l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) de l'OACI.

2.3 Le premier objectif est que la conception de la formation s'appuie sur l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Appendice 2 — Organisme de formation agréé, le Doc 9841 — *Manuel sur l'agrément des organismes de formation* et d'autres documents complémentaires de l'OACI.

2.4 Le deuxième objectif consiste à intégrer la Résolution A40-27 de l'Assemblée sur l'innovation, en tenant compte de l'intention initiale de l'OACI énoncée aux articles 44 et 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. Le troisième objectif est de contribuer et d'intégrer l'objectif de l'initiative NCLB de l'OACI, qui comprend la nécessité d'aider les États à mettre en œuvre les SARP de l'OACI et à résoudre les préoccupations significatives de sécurité (SSC).

## 3. APPROCHE THÉORIQUE ET PRATIQUE GLOBALE

3.1 Une approche théorique globale examine l'accident ou l'incident dans son ensemble, c'est-à-dire qu'elle considère que toutes ses facettes sont étroitement liées entre elles.

3.2 Cette approche devrait englober les outils facilement accessibles, notamment les études de cas d'accidents et d'incidents figurant dans la base de données de l'OACI, les QP des AIG, ainsi que les Annexes et documents de l'OACI relatifs aux AIG.

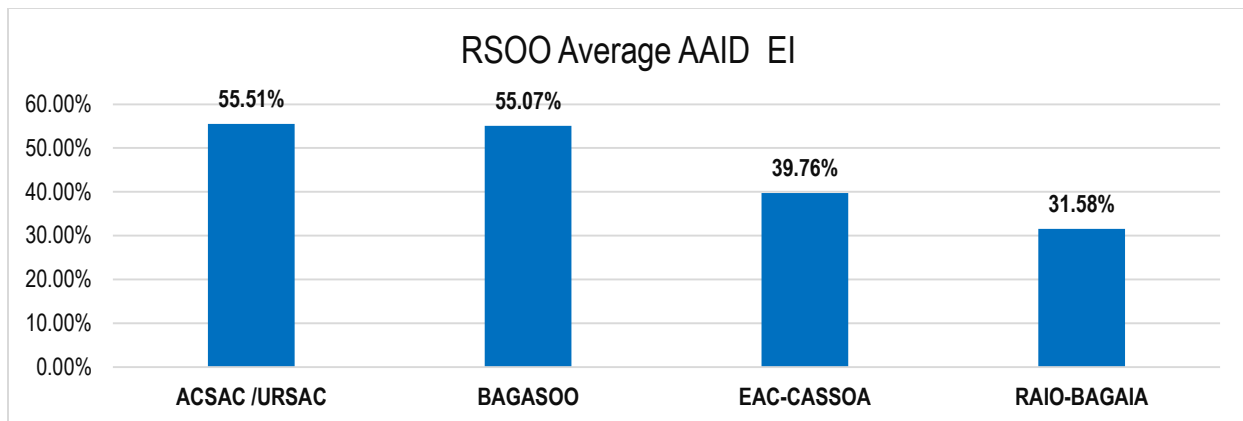
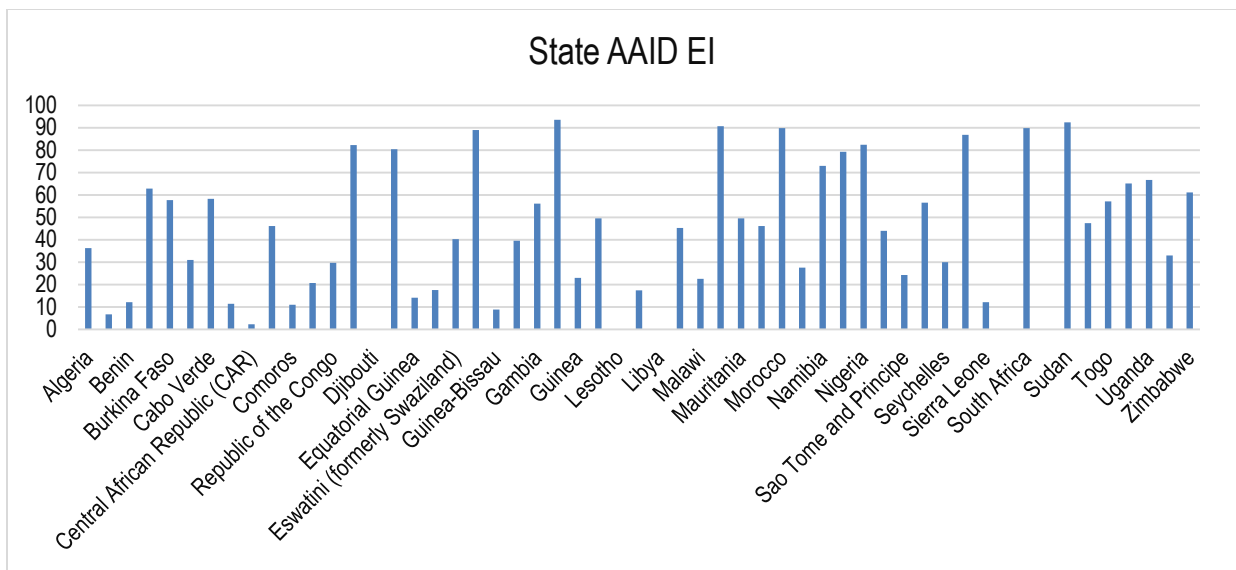
3.3 Elle comprend aussi une formation appropriée jusqu'au niveau des auditeurs et instructeurs d'AIG de l'OACI. Dans le cas de la région Afrique-océan Indien (AFI), les experts des États membres dont les résultats d'audit sont supérieurs à la moyenne devraient être choisis en priorité pour devenir instructeurs. Ce processus peut être facilité par la philosophie déjà établie des programmes de partage d'expertise des organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO).

3.4 Une approche pratique intégrant de façon pragmatique l'utilisation de documents et d'outils facilement accessibles prévoit le recours à des simulateurs comme ceux qui servent à la formation des aviateurs. Il est possible d'employer la même approche pour reconstituer et analyser les accidents et incidents.

3.5 Dans le cadre de la formation, les instructeurs peuvent créer ou simuler des scénarios FSTD conduisant à un accident ou incident. L'événement simulé ne se limitera pas à un « écrasement d'avion », mais fera appel à l'ensemble du personnel ou des services intervenant dans une enquête afin qu'ils assument leurs responsabilités, comme l'indiquent les QP correspondantes.

3.6 Le renforcement de la coordination entre les États membres offrira aux États africains concernés un éventail global de solutions en matière de délégation de fonctions ou d'activités de sécurité et permettra une utilisation plus efficace de ressources limitées.

#### 4. ANALYSE DE LA MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DES AIG DANS LES ÉTATS AFRICAINS



## 5. CONCLUSION

5.1 Il convient de déployer des efforts concertés pour élaborer un plan d'action visant à améliorer l'efficacité de la mise en œuvre chez les États africains en structurant une analyse des lacunes des QP relatives aux AIG qui mettra l'accent sur les questions les plus difficiles à l'échelle continentale.

5.2 Les auditeurs/instructeurs de l'OACI devraient s'habituer à fournir une formation sur la compréhension des exigences des QP en mettant l'accent sur les QP qui ont le plus grand nombre de constatations communes. Dans le cadre de la sélection du personnel appelé à remplir les fonctions d'auditeur et d'instructeur des AIG, il conviendrait de tenir compte des candidatures des États africains ayant obtenu des résultats positifs lors des audits des AIG. Ce processus peut être facilité par la philosophie déjà établie du partage d'expertise entre les RSOO.

5.3 Il est nécessaire de passer en revue et de modifier au besoin les QP relatives aux AIG pour tirer parti des innovations et des technologies actuellement disponibles. La réévaluation des QP relatives aux AIG demeure valable compte tenu de la mise en place de ces innovations et de technologies facilement accessibles.

— FIN —