



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 31 : Sécurité de l'aviation — Problèmes émergents

**RECHERCHE DE SUBSTANCES POSANT PROBLÈME CHEZ LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE
DE CONDUITE À LA SUITE D'UN ACCIDENT**

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les États et le secteur de l'aviation ont augmenté le niveau de sécurité et réduit le taux d'accidents de l'aviation grâce à des initiatives de sécurité qui incluent l'intégration des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI dans les structures réglementaires nationales. Ces améliorations s'expliquent en grande partie par une large adhésion aux SARP de l'OACI, qui a grandement contribué à une approche collaborative accrue en matière de prévention internationale des accidents. Pour que la prévention demeure un élément principal de la réduction des accidents, l'OACI et les États doivent s'efforcer d'identifier les domaines dans lesquels les SARP peuvent être interprétées différemment en ce qui a trait aux enquêtes sur les accidents ou pourraient être mises à jour de manière utile. La recherche de substances posant problème chez les membres d'équipage de conduite suite à un accident constitue l'un de ces domaines. Bien que les SARP de l'OACI fassent référence à l'exécution de tests suite à un accident, l'absence d'approche commune des enquêtes sur les accidents, en particulier de tels tests, peut empêcher certains États de déterminer dûment si des substances posant problème étaient présentes ou si elles ont été à l'origine d'une défaillance.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) à recommander que l'OACI examine les SARP et les éléments indicatifs existants afin de déterminer si une norme spécifique s'impose, en vue de promouvoir la recherche diligente de substances posant problème parmi les membres d'équipage de conduite après un accident d'aviation ;
- b) à recommander que l'OACI, après examen et consultation, présente à la 39^e session de l'Assemblée des recommandations d'amendement ou d'élaboration d'une norme sur cette activité.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Annexe 1 — <i>Licence du personnel</i> Annexe 6 — <i>Exploitation des aéronefs</i> Annexe 13 — <i>Enquête sur les accidents et incidents d'aviation</i> Doc 8984, <i>Manuel de médecine aéronautique civile</i> Doc 9654, <i>Manuel sur la prévention de l'usage de substances posant problème sur les lieux de travail en aviation</i>

1. INTRODUCTION

1.1 De formidables avancées ont été réalisées dans le domaine de la sécurité de l'aviation au cours de la dernière décennie. Le voyage aérien est plus sûr que jamais, principalement grâce à la coopération et à la collaboration entre les États, l'OACI et le secteur dans la façon d'aborder leurs missions de manière commune et normalisée. En cas d'accident d'aviation, il est crucial que les États et le secteur de l'aviation unissent leurs efforts afin de déterminer les facteurs qui ont peut-être conduit à l'accident, de réduire les dangers constatés et, au bout du compte, de prévenir de futures accidents en identifiant les facteurs qui ont contribué à l'accident. L'adhésion aux SARP des Annexes de l'OACI contribue grandement à garantir la cohérence et l'harmonisation des efforts internationaux de prévention des accidents.

1.2 Les États doivent veiller à ce que les enquêtes se concentrent sur l'obtention d'un maximum d'informations pour aider à la détermination rapide des causes des accidents et des mesures recommandées pour réduire les risques futurs. Par conséquent, il est essentiel d'examiner tous les facteurs ayant pu contribuer à un accident. En particulier, les facteurs liés aux performances humaines constituent des éléments significatifs des événements aboutissant à un accident et sont fréquemment cités comme cause principale. Immédiatement après un accident d'aviation, les enquêteurs doivent être en mesure de collecter, conserver et tester les indices périssables et de déterminer si des substances posant problème ont pu amoindrir les performances du personnel crucial pour la sécurité. Les SARP et les éléments indicatifs actuels de l'OACI n'exigent pas expressément que les membres d'équipage de conduite survivants et les autres personnes cruciales pour la sécurité fassent l'objet de tests suite à un accident.

2. ANALYSE

2.1 L'OACI a traité la question de l'usage de substances posant problème et de l'aptitude psychologique dans ses Annexes et ses éléments indicatifs. Les normes de l'Annexe 1, *Licences du Personnel*, et de l'Annexe 2, *Règles de l'air*, concernent les personnes chargées de fonctions cruciales pour la sécurité en ce qui a trait à l'usage de substances posant problème. Selon ces normes, une personne ne peut pas exercer les privilèges de sa licence et les qualifications associées, ni assurer une fonction cruciale pour la sécurité lorsqu'elle est sous l'emprise d'une substance psychoactive pouvant amoindrir ses performances. Les personnes ont également reçu la directive de n'utiliser aucune substance posant problème. L'une des pratiques recommandées porte sur le rôle des États contractants dans le processus de prévention de l'usage de substances posant problème en aviation. Les États contractants devraient veiller, autant que possible, à ce que tous les titulaires de licences assurant des fonctions critiques pour la sécurité qui font un usage de substances qui pose des problèmes soient identifiés et relevés de ces fonctions. La reprise de ces fonctions critiques pour la sécurité pourra être envisagée après un traitement satisfaisant ou lorsque l'intéressé aura cessé de faire un usage de substances posant des problèmes.¹

2.2 Le *Manuel sur la prévention de l'usage de substances posant problème sur les lieux de travail en aviation* (Doc 9654) de l'OACI fournit des orientations sur des programmes de lutte contre la toxicomanie, mais il ne contient aucune indication expresse sur un rôle particulier de l'État de l'exploitant ou de l'exploitant dans l'identification et la prévention de l'usage de substances posant problème par des membres d'équipage de conduite et d'autres personnes assurant des fonctions cruciales pour la sécurité, même si l'État de l'exploitant et l'exploitant sont particulièrement bien placés pour résoudre le problème. L'État de l'exploitant est toutefois bien placé pour exiger de ses exploitants qu'ils testent leurs employés chargés de fonctions cruciales pour la sécurité afin de déterminer s'ils font usage de substances posant problème.

¹ Annexe 1 de l'OACI, recommandation figurant au Chapitre 1, § 1.2.7.3.

2.3 Étant donné que les heures suivant immédiatement un accident d'aviation sont critiques pour l'examen ciblé des facteurs possibles de l'accident, les États-Unis estiment que les dispositions des Annexes de l'OACI n'insistent pas suffisamment sur l'exécution, suite à un accident, de tests à la recherche de substances posant problème chez les membres du personnel assurant des fonctions cruciales pour la sécurité.

2.4 Bien que les cas d'usage de substances posant problème aient été peu nombreux jusqu'ici, l'exécution de tests à la suite d'un accident peut rapidement éliminer un des facteurs possibles de l'accident. De surcroît, l'exécution systématique de tests suite à un accident peut contribuer à faire en sorte que l'usage de substances posant problème par le personnel chargé de fonctions cruciales pour la sécurité demeure relativement rare.

2.5 L'établissement d'une norme de l'OACI définissant une approche commune à suivre par les États pour la recherche, suite à un accident, de substances posant problème chez le personnel assurant des fonctions cruciales pour la sécurité favoriserait l'acceptation et la mise en œuvre internationales de programmes en ce sens. À ce sujet, il est prévu qu'en cas d'accident, l'exploitant exécute en temps utile les tests suite à l'accident dans le cadre d'un programme établi conformément aux normes mises en œuvre par l'État de l'exploitant. L'exploitant serait tenu de prendre les dispositions nécessaires aux tests sans tenir compte du lieu de l'accident. Si l'État de l'exploitant n'a pas établi d'exigences appropriées pour l'exécution de tests après accident conformément aux protocoles internationaux, il devrait le faire. De plus, la norme devrait permettre à l'État d'occurrence de demander la réalisation de tests si l'État de l'exploitant n'a pas établi d'exigence à ce sujet. Étant donné que l'exécution systématique de tests suite à un accident toucherait à des renseignements personnels sensibles, le processus et les méthodes employés pour se conformer à la norme doivent être déterminés.