



## SEIZIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/16)

(Kigali, Rwanda, 19 – 23 novembre 2007)

---

### Point 3 : Activités mondiales et interrégionales 3.2 : Plan mondial de sécurité pour l'aviation

#### SURVEILLANCE DE LA SÉCURITÉ, ANALYSE DES DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ ET COMPTES RENDUS ADREP D'ACCIDENT/INCIDENT AU MOYEN DU CADRE COMMUN ADREP/ECCAIRS

(Note présentée par le Secrétariat)

#### SOMMAIRE

La présente note donne des renseignements sur la notification des accidents et des incidents au système ADREP de l'OACI et l'utilisation du Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation (ECCAIRS), qui est le logiciel employé par le système ADREP de l'OACI, logiciel qui a été créé afin de faciliter l'échange de données entre les États et entre les États et l'OACI. Elle rend aussi compte des efforts en cours à l'OACI pour fournir l'ECCAIRS aux États, dans le but d'augmenter les données sur la sécurité disponibles à l'Organisation et à ses États contractants et de faciliter l'analyse des données.

La suite à donner par l'APIRG figure au § 4.

### 1. INTRODUCTION

1.1 En 1976, l'OACI établissait le système de compte rendu d'accident/incident (ADREP) en vue de collecter des renseignements sur les accidents et les incidents. Depuis, le système a évolué de façon à suivre les changements survenant dans les domaines de la technologie de l'information et de l'aviation. Plus récemment, en 2004, l'OACI adoptait l'ECCAIRS comme plate-forme d'exploitation du système ADREP, un logiciel mis au point par le Centre commun de recherche de l'Union européenne à Ispra (Italie). L'OACI a coopéré étroitement à l'élaboration de l'ECCAIRS afin d'assurer l'emploi des taxonomies qu'elle a créées pour faciliter l'échange de données d'événement entre les États et entre les États et l'OACI. Un jour, d'autres organisations pourront aussi tirer parti de l'ECCAIRS.

1.2 Le système ADREP utilisant le cadre commun ECCAIRS peut collecter des données sur les accidents et les incidents suivant un ensemble uniforme de taxonomies de façon à permettre l'analyse

en temps utile de ces données et leur partage entre les États et entre les États et l’OACI. Les États peuvent demander des données portant sur d’anciens accidents ou incidents pour analyse ou information, ce qui peut, entre autres, aider leur service d’enquête à déceler d’éventuelles similarités avec un événement visé par une enquête en cours. Plus le système ADREP se développe et incorpore de nouvelles données d’accident ou d’incident, plus il devient un outil complet grâce auquel les États peuvent améliorer les performances de leurs programmes de sécurité et les évaluer par rapport à des données mondiales.

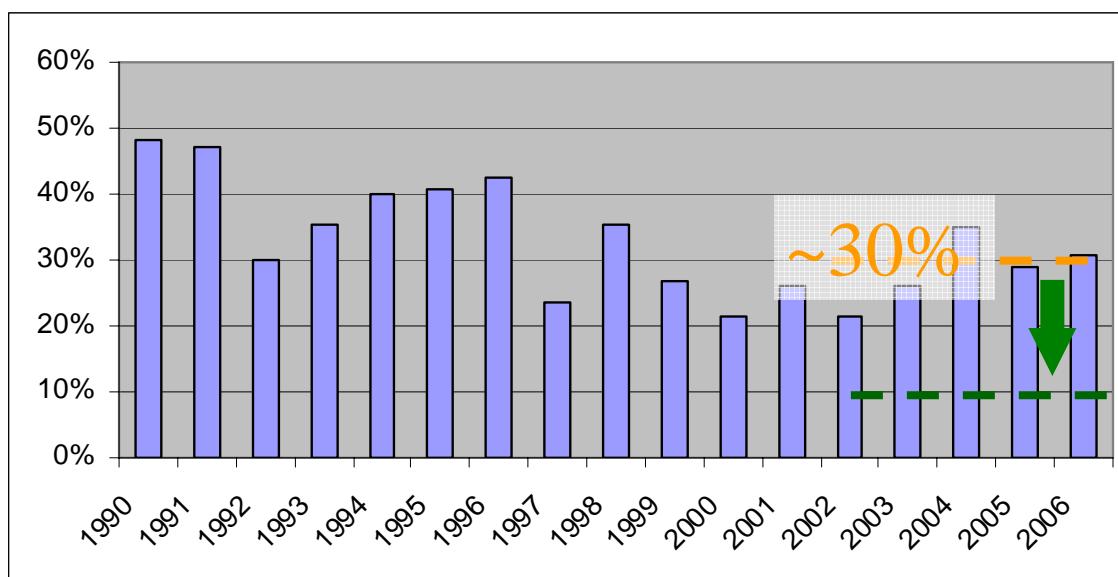
1.3 Au mois d’octobre 2007, une quarantaine d’États et six organisations internationales avaient installé le logiciel ECCAIRS, qui leur permet de rendre compte d’événements de sécurité au système ADREP de l’OACI. L’OACI dispose ainsi d’un ensemble de données plus complet et à jour. Ces États en tirent parti également, puisqu’ils n’ont plus à remplir à la main les formulaires de compte rendu ADREP de l’Organisation. De plus, du fait de la coopération plus étroite rendue possible par les communications électroniques avec les fournisseurs de données, la classification des événements s’est améliorée. Des renseignements sur l’état actuel de mise en œuvre du logiciel ECCAIRS figurent en appendice.

1.4 Comme il a été conçu pour la collecte de renseignements sur les accidents et les incidents, le logiciel ECCAIRS devrait faire partie de tout système visant à recueillir des données sur la sécurité en vue de leur analyse, ce qui est l’un des principes des systèmes de gestion de la sécurité.

## 2. CULTURE DU COMPTE RENDU

2.1 Un bonne culture de la sécurité dépend d’une solide culture du compte rendu « sans but punitif ». À l’heure actuelle, plus d’une centaine d’États dans le monde notifient à l’OACI moins de 75 % des événements à signaler conformément aux dispositions de l’Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation*. Cinquante-huit États notifient à l’OACI moins de 25 % des événements à signaler. Pour la Région Afrique, le taux d’événements non indiqués a été calculé à 64 %, et seulement 9 % des comptes rendus de données sont saisis dans le système ADREP. Le reste des comptes rendus est constitué de notifications initiales ou de comptes rendus préliminaires.

2.2 Le graphique ci-dessous indique le pourcentage mondial d’événements à signaler figurant dans le système ADREP qui n’ont pas fait l’objet d’un compte rendu officiel à l’OACI par l’État d’occurrence. En moyenne, 30 % des événements à signaler sont portés à la connaissance de l’OACI par



les médias et d'autres sources et ne sont pas officiellement notifiés à l'OACI par les États. On estime que ce nombre devrait être inférieur à 10 % pour que l'OACI puisse calculer des taux d'accidents fiables basés sur l'ensemble des accidents et non seulement ceux qui font des victimes.

### **3. MESURES PRISES PAR L'OACI**

3.1 Dans le but de faciliter le processus de compte rendu des événements au système ADREP de l'OACI, le siège a remis une centaine d'exemplaires du logiciel ECCAIRS aux bureaux régionaux pour qu'ils les distribuent aux États de leurs régions respectives. Une cinquantaine d'autres exemplaires ont été distribuées à différentes parties lors de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée, en septembre 2007.

3.2 Le bureau régional NACC a coordonné, avec le siège de l'OACI, la prestation de cours de formation au Costa Rica et à Mexico en mars et juin 2007, respectivement. D'autres cours sur l'ECCAIRS sont prévus pour novembre et décembre 2007 au Guatemala, en Jamaïque et à Dakar.

3.3 L'OACI continue de fournir l'application ECCAIRS compatible avec le système ADREP (actuellement disponible en français, en anglais et en allemand seulement) aux États qui en font la demande et s'efforcera de continuer à donner des cours de formation aux États sur demande. Les États hôtes doivent toutefois supporter les frais afférents aux instructeurs. À ce sujet, les Directeurs régionaux sont encouragés à faire le nécessaire pour que des membres du personnel régional assistent aux cours sur l'ECCAIRS et deviennent des usagers certifiés du système ADREP/ECCAIRS.

### **4. SUITE À DONNER PAR L'APIRG**

4.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note des efforts du Secrétariat pour encourager les États à rendre compte des accidents et des incidents au système ADREP de l'OACI conformément aux dispositions de l'Annexe 13 ;
  - b) continuer d'encourager les États à utiliser l'ECCAIRS ou un système compatible comme outil de compte rendu de données sur la sécurité et dans le cadre de leurs programmes de sécurité sans but punitif ;
  - c) continuer de coordonner, avec le Secrétariat, l'organisation de cours de formation sur l'ECCAIRS dans les États ;
  - d) continuer d'encourager les États à échanger des renseignements sur la sécurité.
-

## APPENDIX A

### CURRENT STATUS OF ECCAIRS IMPLEMENTATION



## Status as of 11 October 2007

EU CAA's	Installed	Status	Operated by/Contact
Austria			
Belgium	Version 4.2	Operating	<a href="#">Kris Van Humbeeck</a>
Bulgaria			
Czech Republic	Version 4.2	Evaluating	<a href="#">Jiri Racek</a>
Cyprus	Version 4.2.6 SP1 HF1	Evaluating	<a href="#">Tasoula Mappoura</a>
Denmark			
Estonia	Version 4.2	Operating	<a href="#">Vjatseslav Klusin</a>
Finland	Version 4.2	Operating	<a href="#">Mikael Haggblom</a>
France	Version 4.2	Operating	<a href="#">Jean-Marc Bittoun</a>
Germany	Version 4.2	Operating	<a href="#">Thomas Kuchenbuch</a>
Greece	Version 4.2	Evaluating	<a href="#">Nikos Pouliezos</a>
Hungary			
Ireland	Version 4.2	Operating	<a href="#">Mark Kane</a>
Italy	Version 4.2.6 SP1 HF1	Operating	<a href="#">Alfonso Izzo</a>
Latvia	Version 4.2.6 SP1 HF1	Operating	<a href="#">Uldis Gailis</a>
Lithuania	Version 4.2	Operating	<a href="#">Virgilius Danilevicius</a>
Luxembourg	Version 4.2	Operating	<a href="#">Jean Claude Medernach</a>
Malta			
Netherlands	Version 4.2.6 SP1 HF1	Operating	<a href="#">Astrid van Eeten</a>
Poland	Version 4.2.6 SP1 HF1	Operating	<a href="#">P. Kaczmarczyk</a>
Portugal	Version 4.2	Operating	<a href="#">Vasco Morao</a>
Romania			
Slovak Republic	Version 4.2	Evaluating	<a href="#">Maros Jancula</a>
Slovenia			
Spain	Version 4.2	Evaluating	
Sweden	Version 4.2 SP1 HF1	Operating	<a href="#">Asa Lundstrom</a>

<b>United Kingdom</b>	<b>Version 4.2</b>	<b>Evaluating</b>	<b><u>Lesley Skibinska</u></b>
<b>EU AIB's</b>	<b><u>Installed</u></b>	<b><u>Status</u></b>	<b>Operated by/Contact</b>
Austria	Version 4.2	Operating	<u>Martin Veit</u>
Belgium			
Bulgaria			
Czech Republic	Version 4.2	Operating	<u>Jan Zelinka</u>
Cyprus			
Denmark	Version 4.2.6 SP1	Operating	<u>Martin Puggaard</u>
Estonia	Version 4.2	Operating	Tonu Ader
Finland			
France	Version 4.2.6 SP1 HF1	Operating	<u>Philippe Durgeat</u>
Germany	Version 4.2.6 SP1 HF1	Operating	<u>Frank Goeldner</u>
Greece			
Hungary	Version 4.2	Operating	<u>Laszlo Meszaros</u>
Ireland	Version 4.2	Evaluating	<u>Graham Liddy</u>
Italy			
Latvia			
Lithuania			
Luxembourg			
Malta			
Netherlands			
Poland			
Portugal			
AIB Romania	Version 4.2	Operating	<u>Catalin Radu</u>
Slovak Republic			
Slovenia			
Spain	Version 4.2	Operating	<u>F. Rodriguez Maillo</u>
Sweden			
United Kingdom			
<b>EU ANSP's</b>	<b><u>Installed</u></b>	<b><u>Status</u></b>	<b>Operated by/Contact</b>
Austria			
Belgium			
Bulgaria			
Czech Republic			
Cyprus			

Denmark			
Estonia			
Finland			
France			
Germany (DFS)	Version 4.2	Operating	<a href="#"><u>Heino Kuester</u></a>
Greece			
Hungary			
Ireland			
Italy			
Latvia			
Lithuania			
Luxembourg			
Malta			
Netherlands			
Poland			
Portugal			
Romania			
Slovak Republic			
Slovenia			
Spain			
Sweden			
United Kingdom			
Non Auth./AIB/CAA/ANSP	EU	Installed	Status
			Operated by/Contact
AIB Australia		Version 4.2	<a href="#"><u>Joe Motha</u></a>
AIB Brazil		Version 4.2	<a href="#"><u>Fernando Camargo</u></a>
AIB Iceland		Version 4.2	<a href="#"><u>Thorkell Agustsson</u></a>
AIB Mexico		Version 4.2.6 SP1 HF1	P.A. Jorge A. Garcia Gallegos
AIB Singapore		Version 4.2	<a href="#"><u>Michael Toft</u></a>
AIB Switzerland		Version 4.2	
CAA Cameroon		Version 4.2	<a href="#"><u>Léopoldine N Eloundou</u></a>
CAA Canada		Version 4.2	<a href="#"><u>Sherry Sunstrum</u></a>
CAA Costa Rica		Version 3.5	<a href="#"><u>Phil Giles</u></a>
CAA El Salvador		Version 4.2.	<a href="#"><u>Marcos Paredes</u></a>
CAA Iceland 		Version 4.2.6 SP1 HF1	<a href="#"><u>Yngvi Rafn Yngvason</u></a>
CAA Norway		Version 4.2.6 SP1 HF1	<a href="#"><u>Cato Sætermo</u></a>

<b>CAA South Africa</b>	<b>Version 4.2</b>	<b>Operating</b>	<b><u>Tony Reddy</u></b>
<b>CAA Switzerland</b>	<b>Version 4.2</b>	<b>Operating</b>	
<b>CAA Tunisia</b>	<b>Version 4.2</b>	<b>Operating</b>	<b><u>Samir Arfaoui</u></b>
<b>Others</b>	<b>Installed</b>	<b>Status</b>	<b>Operated by/Contact</b>
<b>EUROCONTROL-EEC</b>	<b>Version 4.2</b>	<b>Evaluating</b>	<b><u>Florin Cioran</u></b>
<b>JRC</b>	<b>Version 4.2 SP1 HF1</b>	<b>Operating</b>	<b><u>Wietse Post</u></b>
<b>NLR</b>	<b>Version 4.2</b>	<b>Operating</b>	<b><u>Gerard van Es</u></b>
<b>EASA</b>	<b>Version 4.2 SP1 HF1</b>	<b>Operating</b>	<b><u>Reinhard Menzel</u></b>
<b>ICAO</b>	<b>Version 4.2</b>	<b>Operating</b>	<b><u>Yuri Fattah</u></b>
<b>WHO-WFP</b>	<b>Version 4.2</b>	<b>Operating</b>	<b>Flight safety Unit: Mario Sibria</b>

— FIN —