

Sécurité aérienne et retour d'expérience

Conférence donnée le 4 avril 2016
À l'Université de droit de Bordeaux

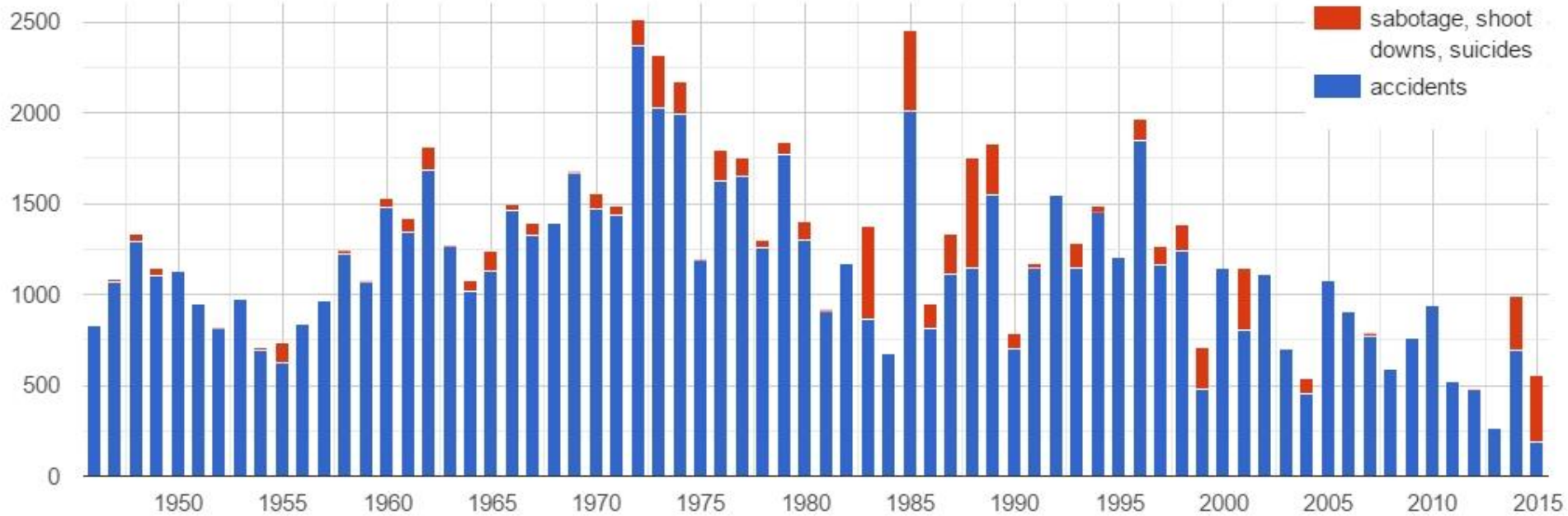
Par Jean-Paul Troadec

*Ancien directeur du Bureau enquêtes et
analyses de l'aviation civile*

Membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace

Worldwide airliner accident fatalities

Aviation**Safety**Network



Victimes françaises d'accidents de transport aérien commercial

Année	Nombre de victimes françaises	Dont sur des compagnies françaises	Observations
2009	99	73	Rio-Paris/Yémenia
2010	1	0	
2011	0	0	
2012	0	0	
2013	9	0	
2014	63	4	Air Algérie/Moscou
2015	1	0	
Moyenne	26	11	

Vol 358 d'Air France à Toronto le 2 août 2005



Les moteurs de l'amélioration de la sécurité

- **Les machines**
- L'environnement
- Les hommes
 - Au plan individuel
 - Au plan collectif
- Le retour d'expérience

Caravelle

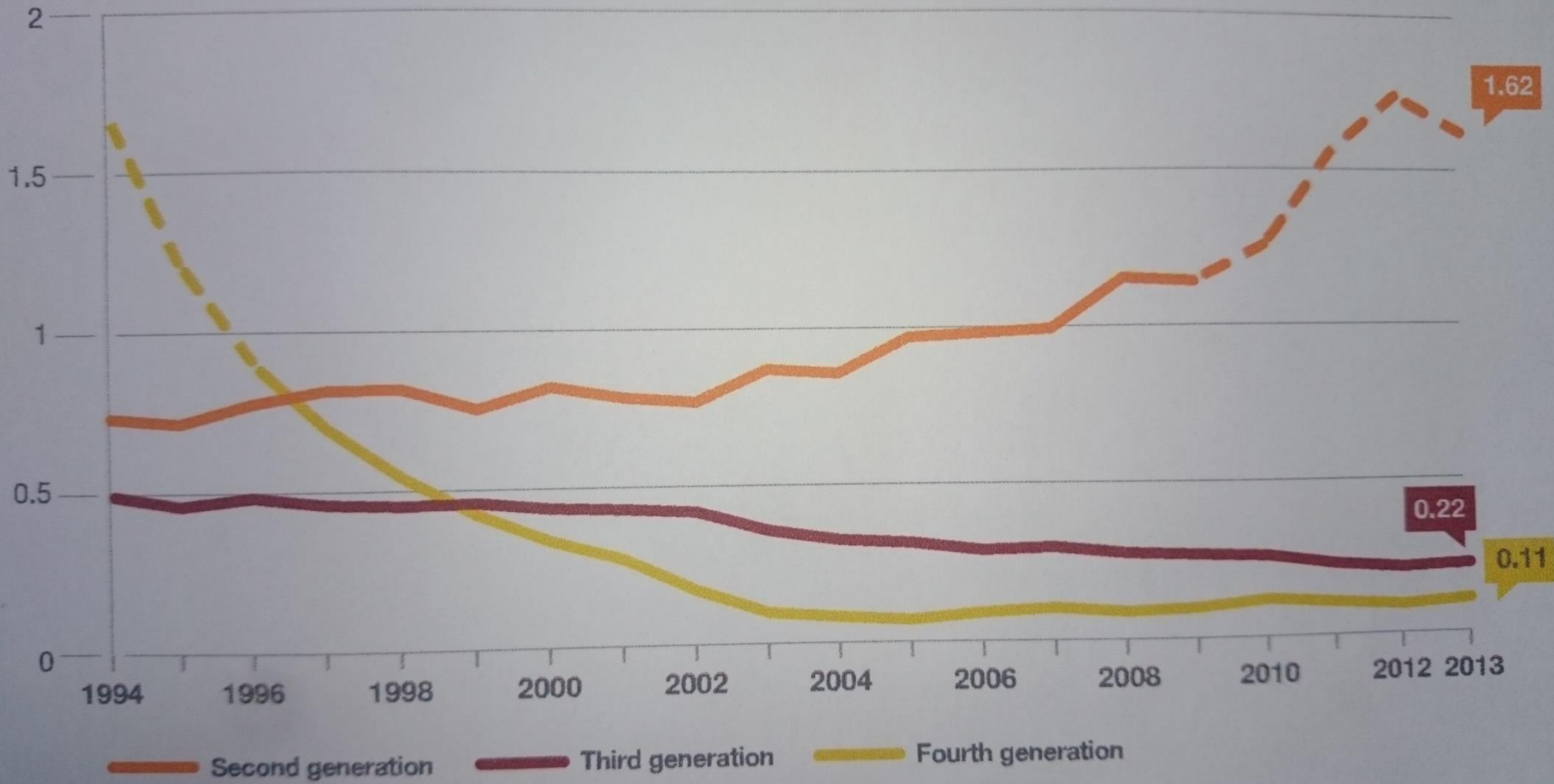








10 year moving average accident rate per million flights



Les moteurs de l'amélioration de la sécurité

- Les machines
- **L'environnement**
- Les hommes
 - Au plan individuel
 - Au plan collectif
- Le retour d'expérience

Les moteurs de l'amélioration de la sécurité

- Les machines
- L'environnement
- **Les hommes**
 - Au plan individuel
 - Au plan collectif
- Le retour d'expérience

Les moteurs de l'amélioration de la sécurité

- Les machines
- L'environnement
- Les hommes
 - Au plan individuel
 - Au plan collectif
- **Le retour d'expérience**

Les différents niveaux du retour d'expérience

- L'analyse systématique de tous les incidents au sein de l'opérateur
- Le partage avec les partenaires aéronautiques
- Les enquêtes par les autorités en cas d'accident grave ou d'accident

BEA

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile

Les recommandations

- La majorité des recommandations s'adresse aux autorités de sécurité, souvent aussi aux constructeurs et opérateurs
 - Elles peuvent intervenir sans attendre le rapport final
- Les destinataires doivent informer l'autorité émettrice des suites données dans un délai de 3 mois
- Celle-ci doit dire si elle considère la réponse comme adéquate ou sinon pourquoi dans un délai de 2 mois

Les conditions favorables au retour d'expérience

- La « culture juste »
 - Non punitive pour les erreurs ponctuelles
 - Mais non permissive pour les erreurs répétées ou l'incompétence
 - Et sévère pour les violations délibérées
- La « culture juste » vise à créer un climat de confiance dans lequel les erreurs sont rapportées, analysées et corrigées
- Ce n'est pas l'impunité

Règlement 376/2014

- Les États membres, l'Agence et les organisations ne mettent pas à disposition ou n'utilisent pas les informations sur les événements:
 - a) en vue de l'imputation de fautes ou de responsabilités; ou
 - b) pour toute autre fin que le maintien ou l'amélioration de la sécurité aérienne.
- Des accords administratifs préalables visent à assurer un juste équilibre entre la nécessité d'une bonne administration de la justice, d'une part, et la nécessaire disponibilité permanente des informations relatives à la sécurité, d'autre part.

Le nouveau modèle de gestion de la sécurité aérienne

- Le respect de la réglementation reste la condition nécessaire
- Il doit être complété par une étude systématique des risques et des moyens de prévention : l'outil est le SGS
- L'efficacité de ce modèle repose sur:
 - une culture de sécurité partagée
 - la culture juste

Cadre pénal et sécurité aérienne

- L'enquête pénale ne contribue pas à la sécurité aérienne
- Un protocole BEA/Justice organise le déroulement en parallèle de l'enquête de sécurité et de l'enquête pénale
- La recherche systématique de responsabilités peut inciter les acteurs aériens à ne pas rapporter certains événements

Merci de votre attention

Avez-vous des questions?

Jpjm.troadec@gmail.com