

Pour être en mesure d'évaluer le niveau et l'évolution des normes de sûreté de l'aviation suisse, l'OFAC est tributaire des informations fournies par l'industrie. Le système de gestion de la sécurité ne se maintient en quelque sorte en vie que s'il est alimenté par un grand nombre de données, que l'on peut catégoriser, comparer et évaluer et qui après analyse laissent apparaître les mesures à prendre pour renforcer la sécurité. Les données sont principalement transmises par deux canaux. Il s'agit d'une part des incidents signalés par les acteurs eux-mêmes ou par des tiers; d'autre part, des constatations faites par l'OFAC à l'occasion d'inspections et d'audits réalisés auprès de l'industrie.

A la recherche de dénominateurs communs

Conformément aux prescriptions internationales et au droit aérien suisse, les événements (occurrences en anglais) qui pourraient avoir une incidence sur la sécurité doivent être annoncés à l'autorité de surveillance. Cette obligation s'applique à tous les domaines de l'aéronautique, de l'exploitation aérienne à la maintenance en passant par les services de navigation aérienne, les aéroports et le personnel aéronautique (pilotes, mécaniciens, contrôleurs aériens, etc.). En Suisse, tous les comptes rendus d'événements sont centralisés à l'OFAC par l'unité de Gestion de la sécurité et des risques (SRM). Les événements importants sont d'abord saisis dans une base de données avant d'être analysés par des spécialistes et comparés avec d'autres incidents recensés dans l'intention de découvrir des dénominateurs communs, que ce soit dans leur genèse, leurs causes, leur déroulement ou leurs conséquences. L'unité SRM procède ensuite à une évaluation du risque sur la base de ces éléments.

Le cas est alors renvoyé à la division compétente à laquelle il incombe, à la lumière de l'analyse et de l'évaluation de l'unité SRM, de décider des mesures appropriées pour éviter qu'un événement analogue ne se reproduise. L'unité SRM supervise cette procédure et contrôle l'efficacité des mesures prises afin d'en tirer des enseignements supplémentaires pour le futur.

Prendre en compte l'interaction homme-machine

L'OFAC traite de la même manière les résultats ou les constatations (findings) des contrôles (audits et inspections) réalisés par ses propres inspecteurs. Toutes les constatations enregistrées lors des inspections et des audits sont également recensées par l'unité SRM, ce qui permet d'avoir une vue d'ensemble et de déceler en temps utile les évolutions ayant des incidences sur la sécurité.

Ces données sont comparées avec les données issues des comptes rendus d'événement (Occurrence Reporting). A l'aide de méthodes scientifiques éprouvées, les experts de l'unité SRM recherchent les causes communes se dégageant des constatations. Elle utilise notamment à cet effet le modèle SHEL (**S**oftware, **H**ardware, **E**nvironment, **L**iveware), qui décrit l'interaction entre les facteurs humains et les systèmes techniques dans l'aviation. Les experts tentent ce faisant d'identifier des points faibles ou des tendances affectant tout ou partie du système aéronautique. A titre d'exemple, si on enregistre dans un domaine particulier une accumulation de constatations sur une période donnée, cela peut vouloir dire que le système de sécurité en place est défaillant. L'OFAC ordonne alors des mesures pour remédier aux lacunes constatées et réduire les risques pour la sécurité, à moins qu'il ne cherche à obtenir davantage d'informations par des inspections ou en interrogeant les milieux concernés.

Comparaisons sur le long terme

Les données recueillies et dépouillées constituent également une source statistique précieuse pour la direction de l'office qui peut s'y référer pour définir des priorités stratégiques en matière de surveillance. Surtout, elles permettent de comparer sur le long terme la manière dont les acteurs de l'industrie abordent les questions de sécurité et la manière dont l'OFAC remplit son rôle d'autorité de surveillance. Cette approche globale permet de réagir assez rapidement à des tendances que l'analyse partielle des incidents ou des résultats d'inspection ne feraient pas forcément apparaître et qui risqueraient, au pire, de ne se révéler qu'après un accident.

Pour la première fois l'année dernière, l'OFAC a systématiquement récolté et évalué les informations disponibles fournies à partir d'événements et d'inspections. Si la base de données est donc encore relativement maigre, elle s'enrichira au cours des années à venir et permettra à l'OFAC de mieux appréhender l'évolution du niveau de sécurité de l'aviation suisse.

