



CONFÉRENCE DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE L'AVIATION CIVILE SUR UNE STRATÉGIE MONDIALE POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Montréal, 20 – 22 mars 2006

Thème 1 : Le point sur l'état actuel de la sécurité de l'aviation

Sujet 1.3 Initiatives des États et de l'industrie

Thème 2 : Renforcement de la sécurité de l'aviation

Sujet 2.1 Transparence et partage des informations sur la sécurité

COORDINATION ET INTÉGRATION DES INITIATIVES DE SÉCURITÉ ET TRANSPARENCE ET PARTAGE DE L'INFORMATION SUR LA SÉCURITÉ

(Note présentée par l'Australie)

SOMMAIRE

L'Australie appuie fermement l'amélioration de la coordination et de l'intégration des initiatives mondiales en matière de sécurité de l'aviation et convient que la transparence et le partage de l'information sur la sécurité sont des principes fondamentaux d'un système de transport aérien sécuritaire. La présente note soutient les points prioritaires énoncés dans les notes DGCA/06-WP/4 et DGCA/06-WP/5 en ce qui a trait à la protection, la collecte et l'utilisation de l'information sensible sur la sécurité ainsi qu'à l'amélioration de la disponibilité et de la qualité des données des enregistreurs de bord.

1. INTRODUCTION

1.1 L'Australie appuie le plan d'action proposé par la Conférence décrit dans les notes DGCA/06-WP/4 et DGCA/06-WP/5. La présente note de travail a pour objectif de présenter une proposition afin d'améliorer la disponibilité, la protection et le partage de l'information sur la sécurité au sein des parties intéressées en tant que pierre d'assise pour des initiatives coordonnées et intégrées en matière de sécurité.

¹ Les versions française et espagnole sont fournies par l'Australie.

2. ANALYSE

Amélioration de la disponibilité de l'information sur la sécurité

2.1 L'Australie soutient fermement le plan d'action de la Résolution A35-17 visant à améliorer la circulation de l'information sur la sécurité afin d'en permettre l'utilisation proactive dans le cadre de la réduction des accidents. Il pourrait s'avérer pratique de compléter les données utiles préparées par le Secrétariat dans la note DGCA/06-WP/2 en faisant référence aux données de la fin de 2005 publiées par l'Aviation Safety Network dans le numéro du 10 au 16 janvier 2006 de *Flight International* et dans l'analyse entreprise par la Fondation pour la sécurité aérienne.

2.2 Dans la catégorie Asie/Pacifique citée dans la note DGCA/06-WP/2, l'Australie a eu la chance de n'avoir jamais connu, dans son espace aérien, d'accident mortel mettant en cause un avion civil à réaction assurant le transport de passagers, ni d'accident mortel, à l'échelle mondiale, mettant en cause un exploitant australien. Pour la période de 1995 à 2005, l'Australie compte deux accidents mortels liés à des services de transport réguliers avec passagers à bord des appareils : l'amerrissage forcé de nuit d'un Piper Chieftain occasionné par une double panne de moteur en septembre 2000 et au cours duquel les huit passagers et membres de l'équipage ont péri, et un CFIT en mai 2005 ayant causé la mort de 15 personnes à bord d'un Metroliner. Dans le premier cas, l'appareil n'avait aucun enregistreur. Dans le second, on a pu extraire de bonnes données des enregistreurs de données de vol (FDR), mais celles des enregistreurs de conversations de poste de pilotage (CVR) étaient inutilisables. Les enquêteurs de l'Australian Transport Safety Bureau (ATSB) ont eu beaucoup de difficultés à établir les facteurs de causalité d'autres accidents mortels sans témoins mettant en cause des avions nolisés et des appareils de société à bord desquels aucun enregistreur de vol n'était installé et qui présentaient des dommages considérables.

2.3 L'Australie appuie fermement les directives visant à assurer la protection de l'information sensible sur la sécurité figurant dans la note AN-WP/8087 considérée par la Commission de navigation aérienne au début de 2006. À moins d'assurer une protection adéquate de l'information sensible sur la sécurité, comme celle des documents d'enquête existants traitée au paragraphe 5.12 de l'Annexe 13, et des nouvelles sources d'information, comme les renseignements recueillis au moyen d'un Audit de sécurité en service de ligne (LOSA), du programme d'assurance de la qualité des opérations aériennes (FOQA), de rapports confidentiels et autres documents de système de gestion de la sécurité, il existe un danger réel que l'information opportune et précise ne soit pas disponible afin de permettre une analyse proactive ainsi qu'une mise en œuvre de mesures correctrices ou la publication d'une pratique exemplaire. Par exemple, si des données LOSA reçues par un exploitant devaient être utilisées contre lui ou son équipage dans le cadre d'une poursuite au criminel liée à la prestation normale des tâches de l'équipage, les exploitants retireraient leur appui à LOSA. Une difficulté majeure consiste à définir ce qu'est une « utilisation inappropriée » de cette information de façon à ne pas empiéter sur ce que le pouvoir judiciaire considère comme une « bonne administration de la justice » à l'intérieur des États. Si les directives supplémentaires élaborées ne permettent pas d'obtenir une protection appropriée, des mesures additionnelles pourraient être nécessaires, allant jusqu'à l'analyse de la Convention elle-même.

2.4 Il existe donc un besoin d'avoir des mécanismes rigoureux pour les États afin de protéger adéquatement l'information sensible sur la sécurité d'une façon similaire à celle du paragraphe 5.12 de l'Annexe 13, de la Résolution A35-17 et des directives de la note AN-WP/8087 afin d'optimiser la libre circulation de l'information et son utilisation proactive dans le but de réduire les accidents ultérieurs. Cela comprend la protection de l'information sensible obtenue par des représentants accrédités à partir d'une enquête menée par l'État d'occurrence afin de garantir que ladite information n'est pas connue publiquement et/ou utilisée sans restriction dans des processus judiciaires accusatoires.

2.5 L'Australie soutient également l'amélioration de la disponibilité et de la qualité des données enregistrées pouvant être analysées par les enquêteurs dans le cadre d'un accident causant la mort survenu au cours d'un vol régulier de transport de passagers. Cela pourrait comprendre l'installation d'équipement moderne comme des enregistreurs de conversations de poste de pilotage, des enregistreurs de données de vol et même, comme le recommande le National Transportation Safety Board (NTSB) des États-Unis, des magnétoscopes. Le NTSB recommande également l'augmentation de la capacité d'enregistrement et une source d'alimentation auxiliaire. Le coût et la capacité des enregistreurs varieraient nécessairement selon les dimensions des avions, mais une nouvelle technologie moins onéreuse pourrait permettre aux appareils plus petits de transporter des enregistreurs. Il faudrait également s'assurer que les enregistreurs sont en état de service.

2.6 Un récepteur du système mondial de localisation (GPS) et autres appareils à puces mémoire pourraient aussi offrir des données précieuses sur la sécurité pour les enquêtes sur les accidents mortels. Cela nécessite un investissement dans l'équipement et les techniques pour extraire et analyser les données.

2.7 L'Australie a également appuyé les recommandations découlant de l'accident survenu près d'Uberlingen, en Allemagne, le 1^{er} juillet 2002; celles-ci proposent d'installer des enregistreurs dans les installations au sol qui assurent le contrôle de la circulation aérienne afin d'enregistrer les discussions ou les distractions que subissent les contrôleurs aériens et qui pourraient être pertinentes dans l'enquête sur un accident mortel.

2.8 D'après ce qui précède, il apparaît nécessaire de considérer le renforcement des exigences relatives à l'installation, l'entretien et la capacité des enregistreurs à bord d'avions de passagers et qui peuvent aider les enquêteurs en cas d'accident mortel à établir les facteurs de causalité et formuler les recommandations nécessaires en vue d'éviter des accidents similaires dans le futur.

Transparence et partage de l'information USOAP

2.9 L'Australie soutient les mesures suggérées au paragraphe 4 de la note DGCA/06 –WP/5 visant à rendre disponible l'information des rapports d'audit sur la supervision de la sécurité. La disponibilité de cette information est essentielle à la prise de décisions éclairées au sujet de la supervision de la sécurité offerte dans le transport aérien international. L'Australie a fait connaître publiquement ses rapports d'audit confidentiels de 1999 et la mission de suivi de 2001 ainsi que le rapport d'un audit de l'OACI sur les dispositions de l'Annexe 13 mené en 2004.

Initiatives des États et de l'industrie

2.10 L'Australie soutient les mesures suggérées au paragraphe 5.1 de la note DGCA/06–WP/4 en ce qui a trait à une coordination plus étroite des initiatives de sécurité et on constate des progrès à l'égard de l'élaboration d'une approche intégrée des initiatives en matière de sécurité grâce à la Feuille de route mondiale pour la sécurité de l'aviation.

2.11 L'Australie constate que certaines actions à moyen terme proposées dans la Feuille de route mondiale pour la sécurité de l'aviation ont trait à la protection juridique de l'information sur la sécurité fondée sur les SARPs et les directives de l'OACI et que, tant que cette protection est assurée, un partage approprié de l'information sensible ainsi que l'intégration et la coordination des initiatives sur la sécurité seront restreintes.