



## ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 28 : Protection de certains renseignements sur les accidents et incidents et des systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité pour renforcer la sécurité de l'aviation

#### LA « CULTURE JUSTE » ET LA NOTIFICATION D'ÉVÉNEMENTS LIÉS À LA SÉCURITÉ

(Note présentée par la CANSO<sup>2</sup>)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La notification d'événements liés à la sécurité est d'une importance capitale en vue du renforcement de la sécurité de l'aviation. Le niveau actuel de notification des incidents et de partage des données est pourtant jugé insuffisant. L'utilisation des renseignements relatifs à des événements liés à la sécurité comme moyens de preuve dans des procédures judiciaires est avancée comme facteur contributif à l'application limitée d'une « Culture juste » propre à assurer la notification et l'analyse d'événements liés à la sécurité de l'aviation.

En réponse à la Résolution A35-17, l'OACI a élaboré des orientations juridiques relatives à la protection des données de sécurité, lesquelles figurent dans le Supplément E de l'Annexe 13. Des mesures de suivi appropriées sont désormais requises afin de garantir le traitement adéquat par les lois et règlements nationaux de la manière selon laquelle les renseignements sur la sécurité doivent être protégés contre une utilisation inappropriée.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note de l'importance d'une « Culture juste » propre à assurer la notification d'événements liés à la sécurité ;
- b) considérer, comme base de travaux futurs, la réalisation par l'OACI d'enquêtes périodiques portant sur les obstacles à la notification d'événements liés à la sécurité de l'aviation ;

<sup>1</sup> Les versions arabe, chinoise, espagnole, française et russe sont fournies par la Civil Air Navigation Services Organization.

<sup>2</sup> La CANSO est la voix mondiale de la gestion du trafic aérien (ATM). En 2006, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) membres de la CANSO ont géré 61 % de l'espace aérien mondial, contrôlé 84 % du trafic mondial et traité 44 millions de vols. La liste complète des membres comprend : Aena - Espagne | AEROTHAI - Thaïlande | Airports Authority of India | Airservices Australia | Airways New Zealand | ANS of the Czech Republic | ATNS – Afrique du Sud | ATSA - Bulgarie | Austro Control - Autriche | Avinor - Norvège | AZANS - Azerbaïdjan | Belgocontrol - Belgique | CAA Uganda | DFS - Allemagne | DHMI - Turquie | DSNF - France | EANS - Estonie | ENAV SpA - Italie | Federal Aviation Administration – États-Unis | HungaroControl | Irish Aviation Authority | Kazaeronavigatsia - Kazakhstan | LFF - Suède | LGS - Lettonie | LPS Slovak Republic | LVNL – Pays-Bas | MATS - Malte | MoldATSA - Moldavie | NAMA | NANSO - Égypte | NATS – Royaume-Uni | NAV CANADA | NAV Portugal | NaviAir - Danemark | OACA - Tunisie | Oro Navigacija - Lituanie | PANSA - Pologne | ROMATSA - Roumanie | Sakaeronavigatsia Ltd - Géorgie | Serco | Skyguide - Suisse | Slovenia Control | SMATSA - Serbie | UkSATSE - Ukraine

c) considérer, sur la base de ces enquêtes, la réalisation par l'OACI de séminaires et/ou d'ateliers – à défaut d'une conférence juridique – en vue de promouvoir un dialogue actif avec les autorités législatives et judiciaires nationales afin d'œuvrer à une meilleure compréhension de la gestion de la sécurité aérienne et de l'importance d'une « Culture juste » propre à assurer la notification d'événements liés à la sécurité.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A et F, en vue d'améliorer la gestion de la sécurité dans la gestion du trafic aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet
<i>Références :</i>	Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Doc 9848, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2004)</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 Il est reconnu que les connaissances acquises dans le cadre d'événements liés à la sécurité sont un élément essentiel du renforcement de la sécurité de l'aviation. Les enseignements tirés constituent la base des activités visant à améliorer les procédures opérationnelles, la formation du personnel, la conception des systèmes et d'autres aspects critiques en matière de sécurité de l'aviation. C'est la raison pour laquelle la notification d'événements liés à la sécurité est d'une importance capitale.

1.2 Le niveau actuel de notification des incidents et de partage des données est pourtant jugé insuffisant, et l'application limitée d'une « Culture juste » propre à assurer la notification et l'analyse d'événements liés à la sécurité de l'aviation en constitue un facteur contributif. Une « Culture juste » est définie comme une culture dans laquelle « le personnel situé en première ligne n'est pas puni pour des actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et leur formation, mais dans laquelle les fautes lourdes, les violations et les dégradations délibérées ne sont pas tolérées. »

1.3 Il a été établi que les obstacles juridiques constituent un facteur majeur entravant l'adoption d'une « Culture juste ». Au cours des dernières années, les renseignements relatifs à des événements liés à la sécurité ont été utilisés à des fins disciplinaires ou de poursuites et ont également été admis comme moyens de preuve dans des procédures judiciaires où des accusations criminelles ont été portées contre des personnes impliquées dans un événement lié à la sécurité de l'aviation. Cette tendance préoccupe le secteur de la gestion du trafic aérien (ATM) car elle sape les efforts de renforcement de la sécurité de l'aviation.

## 2. DISCUSSION

2.1 La protection des données de sécurité contre une utilisation inappropriée est une question ayant fait l'objet de nombreux débats et discussions ; il est admis qu'il faut trouver un juste équilibre entre la nécessité de protéger les renseignements sur la sécurité et la nécessité d'assurer l'administration de la justice.

2.2 L'Annexe 13 de l'OACI, intitulée *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, établit que les renseignements recueillis par une enquête de sécurité ne seront pas communiqués à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident, à moins que l'autorité compétente chargée de

l'administration de la justice ne détermine que leur divulgation importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir sur l'enquête ou toute enquête ultérieure. L'Annexe prévoit également que les systèmes volontaires de comptes rendus d'incidents seront non punitifs et que les sources d'information seront protégées.

2.3 Cependant, les lois et règlements nationaux de beaucoup d'États offrent une protection insuffisante des renseignements sur la sécurité actuellement disponibles. La Résolution A35-17 a par conséquent ordonné à l'OACI « d'élaborer des orientations juridiques appropriées qui aideront les États à promulguer des lois et des règlements nationaux pour protéger les renseignements provenant de tous les systèmes pertinents de collecte et de traitement de données sur la sécurité, tout en assurant l'administration appropriée de la justice nationale ». Elle a également prié instamment les États « d'examiner leur législation actuelle et, au besoin, d'adapter ou de promulguer des lois et règlements pour protéger les renseignements provenant de tous les systèmes pertinents de collecte et de traitement de données sur la sécurité fondés, dans la mesure du possible, sur les orientations juridiques élaborées par l'OACI ».

2.4 L'OACI a fourni depuis ces orientations juridiques sous la forme du Supplément E de l'Annexe 13, qui affirme entre autres principes généraux que « l'unique but de la protection des renseignements sur la sécurité contre une utilisation inappropriée est d'assurer la mise à disposition continue de tels renseignements afin de permettre l'application de mesures de prévention appropriées et opportunes et le renforcement de la sécurité ». Il expose en outre que « les lois et les règlements nationaux protégeant les renseignements sur la sécurité devraient en empêcher l'utilisation inappropriée » et que « assurer la protection des renseignements sur la sécurité qui remplissent les conditions requises pour être protégés compte au nombre des responsabilités des États en matière de sécurité ».

### 3. TRAVAUX FUTURS

3.1 Des mesures appropriées de suivi sont désormais requises en vue de la mise en œuvre de ces éléments d'orientation afin de garantir le traitement adéquat par les lois et règlements nationaux de la manière selon laquelle les renseignements sur la sécurité doivent être protégés contre une utilisation inappropriée.

3.2 Des enquêtes périodiques portant sur les obstacles à la notification d'événements liés à la sécurité doivent être réalisées et il devrait être demandé aux États d'examiner leur législation actuelle et de garantir le respect des éléments d'orientation figurant à l'Annexe 13.

3.3 Les résultats des enquêtes portant sur les obstacles à la notification d'événements liés à la sécurité sont susceptibles d'indiquer la nécessité de travaux supplémentaires devant être menés par l'OACI. Ceux-ci pourront comprendre une conférence juridique sur la « Culture juste » et la notification d'événements liés à la sécurité, des séminaires et/ou ateliers juridiques régionaux, ainsi que la promotion d'un dialogue actif avec les autorités législatives et judiciaires nationales afin d'œuvrer à une meilleure compréhension de la gestion de la sécurité aérienne et de l'importance d'une « Culture juste » propre à assurer la notification et l'analyse d'événements liés à la sécurité de l'aviation.