



A36-WP/358  
P/56  
26/9/07

## ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

### RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LES POINTS 28 ET 29 DE L'ORDRE DU JOUR

(présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur les points 28 et 29 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. Les Résolutions 28/1, 28/2 et 28/3 sont recommandées à l'adoption de la Plénière.

*Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier du rapport, après en avoir retiré la page de couverture.*

---

**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**

**28.1 « Culture juste » et données sur la sécurité**

28.1.1 La Commission examine la note A36-WP/10, qui contient un rapport d'avancement présenté par le Conseil sur les Résolutions A33-17 et A35-17, concernant, respectivement, la non-divulgence de certains éléments sur les accidents et incidents et la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité afin d'améliorer la sécurité de l'aviation, et qui propose d'actualiser ces résolutions. La note porte aussi sur les orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité, qui figurent dans le Supplément E de l'Annexe 13.

28.1.2 Dans la note A36-WP/54, le Comité aéronautique inter-États (IAC) examine le problème de l'interprétation inexacte des données sur la sécurité par les médias, au détriment des compagnies aériennes ou des États, et émet l'avis qu'il faut mettre au point des méthodes d'évaluation de la sécurité des vols basées sur des données réelles et sur des projections.

28.1.3 Dans la note A36-WP/97, les États-Unis examinent les importantes améliorations de la sécurité réalisées par l'intermédiaire de l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) et soulignent la nécessité d'une augmentation de la portée et de la mise en commun des données sur la sécurité pour continuer à réduire le taux d'accidents. L'accès aux données est un élément essentiel de l'analyse de risque, et tous les États contractants de l'OACI devraient collaborer à supprimer les entraves et les obstacles au partage des données pour appuyer les SGS et permettre une prise de décisions guidée par les données afin de réduire le nombre d'accidents et d'incidents.

28.1.4 Dans la note A36-WP/71, la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA) souligne l'importance d'un environnement sans représailles ni poursuite pénale, qui nuisent à l'amélioration de la sécurité de l'aviation.

28.1.5 Le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) présente la note A36-WP/110, qui traite de la nécessité de données et de définitions sur la sécurité acceptées à l'échelle internationale pour l'aviation d'affaires. Quelques États rassemblent des données sur la sécurité de l'aviation générale, mais il n'y a pas de méthode universellement acceptée ou de définitions harmonisées à l'échelle internationale pour les données sur la sécurité de ce secteur de l'aviation. Il s'agit d'une préoccupation de sécurité, car sans paramètres et indicateurs de tendance cohérents et assez nombreux, on ne peut pas évaluer les performances en matière de sécurité.

28.1.6 La Commission examine la note A36-WP/112, présentée par la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), qui porte sur l'importance d'une « culture juste » et de la notification des événements intéressant la sécurité pour élever le niveau de sécurité de l'aviation et qui fait valoir que des mesures de suivi 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.

28.1.7 L'Australie présente la note A36-WP/126, qui porte sur l'importance d'une communication libre des renseignements sur la sécurité, fondée sur la confiance, pour les enquêtes en matière de sécurité. La note donne des renseignements généraux sur cette question, notamment sur les activités en cours en Australie, et propose un amendement de la Résolution A31-10 de l'Assemblée (Amélioration de la prévention des accidents en aviation civile).

28.1.8 Le Portugal présente les notes A36-WP/224 et A36-WP/232 au nom de la Communauté européenne et de ses États membres, d'autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile et d'Eurocontrol. La note A36-WP/224 demande à l'OACI de prendre des mesures précises pour appuyer et renforcer certains éléments des programmes de sécurité des États, de rassembler des données mondiales afin de faciliter l'utilisation de modèles d'évaluation des risques par l'OACI, les États contractants et l'industrie de l'aviation, ainsi que d'examiner la faisabilité d'une nouvelle structure au sein de l'OACI chargée d'analyser, de réviser et de diffuser les recommandations de sécurité émises par les États contractants. La note A36-WP/232 souligne la nécessité d'une « culture juste » pour créer un environnement encourageant et facilitant la notification et la mise en commun des renseignements.

28.1.9 La Commission examine la note A36-WP/257, présentée par la République de Corée, qui souligne l'importance fondamentale de la communication et de la mise en commun des renseignements sur la sécurité de l'aviation ainsi que du rôle et du soutien de l'OACI dans l'élaboration et la mise à disposition d'un système de compte rendu électronique normalisé permettant aux États de communiquer et de partager des renseignements sur la sécurité autres que sur des accidents et des incidents graves, comme des renseignements sur des incidents mineurs ou des pannes et des rapports confidentiels.

28.1.10 La Commission approuve en général les mesures proposées dans les notes résumées ci-dessus, qui portent toutes sur l'importance des données sur la sécurité pour appuyer une approche proactive et prédictive de la sécurité de l'aviation.

28.1.11 Au sujet du projet de résolution relative à la non-divulgence de certains éléments sur les accidents et les incidents présenté par le Conseil dans la note A36-WP/10, un délégué fait valoir que s'il est raisonnablement possible de modifier les lois nationales pour protéger les renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité pour renforcer la sécurité de l'aviation, on ne peut pas en dire autant pour ce qui est de la protection des éléments sur les accidents et les incidents. Il suggère donc que le projet de résolution indique que la législation nationale devrait traduire l'esprit du paragraphe 5.12 de l'Annexe 13, plutôt que de prier instamment les États de modifier leurs lois.

28.1.12 La Commission reconnaît la contribution d'une « culture juste » à la sécurité de l'aviation, comme le soulignent les notes WP/71, WP/112, WP/126 et WP/232, et amende le texte du projet de résolution de l'Assemblée sur la « Protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité afin d'améliorer la sécurité de l'aviation » présenté dans la note WP/10 afin d'en tenir dûment compte. Il est aussi noté que les éléments indicatifs figurant dans le Supplément E de l'Annexe 13 et dans le *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859) sont utiles pour promouvoir un environnement où l'on peut réussir à établir une « culture juste ». La nécessité de mettre à jour le Doc 9859 de façon qu'il contienne des orientations supplémentaires sur la mise en œuvre de SGS et de programmes de sécurité nationaux est soulignée.

28.1.13 La Commission reconnaît la nécessité d'autres travaux sur l'application des dispositions figurant dans le Supplément E de l'Annexe 13, comme en font état les notes A36-WP/112 et A36-WP/126. Elle n'accepte pas un examen juridique immédiat, mais prie instamment l'OACI de renvoyer la question à la réunion AIG à l'échelon division de 2008 en vue d'une analyse avant de formuler des recommandations. La Commission demande à l'Organisation de présenter un rapport d'avancement à ce sujet à la prochaine session de l'Assemblée.

28.1.14 La Commission adhère aussi aux mesures présentées dans les notes A36-WP/54, A36-WP/97, A36-WP/110, A36-WP/224 et A36-WP/257. En ce qui concerne la suite que la note A36-WP/224 propose de donner à l'amendement de l'Annexe 13, la Commission pense qu'il vaudrait mieux qu'elle soit examinée dans le cadre de la réunion AIG à l'échelon division qui se tiendra en 2008. Il est également entendu que la plupart de ces mesures ont des incidences financières et que le Conseil de l'OACI devra prendre une décision quant à leur éventuelle inclusion dans le programme des travaux de l'Organisation.

28.1.15 En ce qui a trait à la proposition présentée dans la note A36-WP/126, la Commission convient qu'il faut que l'OACI poursuive ses activités visant à protéger les sources de renseignements sur la sécurité, et elle approuve l'amendement proposé de la Résolution A31-10 de l'Assemblée. Cela dit, il est émis l'avis que la prudence est de mise avant que la Direction des affaires juridiques de l'OACI ne s'engage dans un examen du paragraphe 5.12 de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et des possibles incohérences entre ce paragraphe et le Supplément E de cette même Annexe. La Commission convient que la question devrait d'abord être renvoyée à la prochaine réunion AIG à l'échelon division.

28.1.16 La Commission prend aussi acte des notes d'information suivantes :

- a) A36-WP/108, présentée par le Royaume-Uni, sur l'UKAB (UK Airprox Board), un organisme indépendant commandité et financé conjointement par l'autorité de l'aviation civile (CAA) et le ministère de la Défense (MoD) du Royaume-Uni ;
- b) A36-WP/111, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), qui décrit les avantages du système de gestion *intégrée* des transporteurs aériens (AMS intégré), conçu pour intégrer les systèmes de gestion interdépendants afin d'assurer l'efficacité des SMS en réduisant les risques qui peuvent avoir des incidences sur la sécurité de l'exploitation ;
- c) A36-WP/122, présentée par l'IATA, sur son programme ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations), un programme d'audit de sécurité des fournisseurs de services au sol qui améliore la sécurité et la qualité des opérations au sol par la mise en œuvre d'un processus systématique de gestion des risques opérationnels et de la sécurité basé sur des normes internationales harmonisées et qui réduit les accidents, les incidents et les blessures ;
- d) A36-WP/192, qui rend compte de façon détaillée des progrès accomplis par l'autorité de l'aviation civile de Singapour (CAAS) dans ses travaux en vue de la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SGS) pour les transporteurs aériens et les organismes de maintenance agréés de Singapour ;

- e) A36-WP/195, présentée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), qui examine l'Initiative stratégique pour la sécurité en Europe (ESSI), un partenariat pour la sécurité de l'aviation en Europe lancé en 2006, dont l'objectif est de renforcer davantage la sécurité en Europe et pour les citoyens européens partout dans le monde.

28.1.17 À l'issue des délibérations, la Commission convient de soumettre les résolutions ci-après à la Plénière, pour adoption :

**Résolution 28/1 : Non-divulgarion de certains éléments sur les accidents et incidents**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

*Estimant* qu'il est indispensable de faire prendre conscience qu'il n'entre pas dans les buts d'une enquête sur un accident ou un incident d'attribuer un blâme ou une responsabilité,

*Reconnaissant* qu'il est indispensable que tous les renseignements utiles soient mis à la disposition des enquêteurs pour faciliter la détermination des causes des accidents et incidents et permettre l'établissement de mesures préventives,

*Reconnaissant* que la prévention des accidents est indispensable au maintien de la confiance dans le transport aérien,

*Reconnaissant* que l'attention du public continuera de porter sur les mesures que les États prennent dans le cadre des enquêtes, y compris les appels pour accéder aux éléments sur les accidents et incidents,

*Reconnaissant* qu'il est indispensable de protéger certains éléments sur les accidents et incidents contre une utilisation inappropriée, afin d'assurer la mise à disposition continue de tous les renseignements utiles aux enquêteurs lors des enquêtes futures,

*Reconnaissant* que les mesures établies jusqu'ici pour protéger certains éléments sur les accidents et incidents ne sont peut-être pas suffisantes, et *notant* la publication par l'OACI d'orientations juridiques pour aider les États dans ce domaine,

1. *Prie instamment* les États contractants d'examiner et, au besoin, d'adapter leurs lois, règlements et politiques afin de protéger certains éléments sur les accidents et incidents, conformément au paragraphe 5.12 de l'Annexe 13, de façon à limiter les obstacles aux enquêtes sur les accidents et incidents eu égard aux orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité, publiées par l'OACI dans le Supplément E de l'Annexe 13 ;

2. *Charge* le Conseil de lui soumettre, à sa prochaine session ordinaire, un rapport d'avancement sur cette question ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-17.

**Résolution 28/2 : Protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité afin d'améliorer la sécurité de l'aviation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

*Reconnaissant* l'importance de la libre communication des renseignements sur la sécurité entre les parties prenantes du système d'aviation,

*Reconnaissant* qu'il est indispensable de protéger certains éléments sur les accidents et les incidents contre une utilisation inappropriée, afin d'assurer la mise à disposition continue de tous les renseignements utiles sur la sécurité pour permettre la prise de mesures de prévention appropriées et opportunes,

*Préoccupée* par la tendance à employer les renseignements sur la sécurité dans les mesures disciplinaires ou d'application de la loi et à les utiliser comme preuves dans des poursuites judiciaires,

*Notant* l'importance d'un environnement équilibré, dans lequel le personnel d'exploitation ne fait pas l'objet de mesures disciplinaires pour des actions qui sont proportionnées à son expérience et à sa formation, mais dans lequel les fautes lourdes ou les violations délibérées ne sont pas tolérées,

*Consciente* du fait que l'utilisation des renseignements sur la sécurité à des fins autres que la sécurité peut empêcher la communication de ces renseignements et avoir des effets préjudiciables sur la sécurité de l'aviation,

*Considérant* qu'il faut trouver un juste équilibre entre la protection des renseignements sur la sécurité et la nécessité d'assurer l'administration appropriée de la justice,

*Reconnaissant* que les progrès technologiques ont permis de mettre au point de nouveaux systèmes de collecte, de traitement et d'échange de données sur la sécurité, donnant lieu à de multiples sources de renseignements sur la sécurité qui sont essentielles à l'amélioration de la sécurité de l'aviation,

*Notant* que les lois internationales existantes ainsi que les lois et règlements nationaux actuels de nombreux États peuvent ne pas viser adéquatement la façon dont les renseignements sur la sécurité sont protégés contre un usage indu,

*Notant* la publication par l'OACI d'orientations juridiques visant à aider les États à promulguer des lois et règlements nationaux pour protéger les renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité, tout en permettant une administration appropriée de la justice,

1. *Prie instamment* tous les États contractants d'examiner leur législation actuelle et de l'adapter au besoin, ou de promulguer des lois et des règlements destinés à protéger les renseignements provenant de tous les systèmes pertinents de collecte et de traitement de données sur la sécurité et fondés, dans la

mesure du possible, sur les orientations juridiques publiées par l'OACI dans le Supplément E de l'Annexe 13 ;

2. *Prie instamment* le Conseil de coopérer avec les États contractants et les organisations internationales appropriées à l'élaboration et à la mise en œuvre d'orientations visant à appuyer l'établissement de systèmes efficaces de compte rendu en matière de sécurité, ainsi qu'à la réalisation d'un environnement équilibré dans lequel les importants renseignements provenant de tous les systèmes pertinents de collecte et de traitement de données sur la sécurité sont facilement accessibles, tout en respectant les principes de l'administration de la justice et de la liberté de l'information ;

3. *Charge* le Conseil de lui soumettre, à sa prochaine session ordinaire, un rapport d'avancement sur cette question ;

4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-17.

### **Résolution 28/3 : Amélioration de la prévention des accidents en aviation civile**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation continue d'être de garantir la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

*Considérant* qu'il est essentiel que les accidents et incidents d'aviation, où qu'ils se produisent, fassent l'objet d'une enquête prompte et complète, que les résultats en soient communiqués et que les leçons tirées des enquêtes, et notamment les recommandations de sécurité, soient promptement diffusées aux autres États contractants concernés et à l'OACI aux fins de la prévention,

*Considérant* qu'en eux-mêmes les efforts d'application des règlements ne suffisent pas à réduire le taux d'accidents,

*Notant* que des types d'accidents répétitifs continuent à se produire dans les opérations de transport aérien dans le monde entier,

*Reconnaissant* que le volume des opérations de transport aérien connaîtra vraisemblablement une forte croissance au cours des prochaines années,

*Reconnaissant* que la tendance relativement inchangée du taux d'accidents enregistrés depuis plusieurs années, combinée à l'augmentation attendue des opérations, pourrait entraîner une augmentation du nombre annuel d'accidents,

*Reconnaissant* qu'il existe de nombreux obstacles à une prévention efficace des accidents et que, en complément des efforts de réglementation et dans le but de réduire davantage le nombre d'accidents dans le monde et d'améliorer le taux d'accidents, il faut déceler et corriger plus efficacement les dangers pour l'aviation et les insuffisances des systèmes,

*Reconnaissant* que les systèmes ouverts d'enquête en matière de sécurité dépendent de principes d'emploi des renseignements à des fins non punitives et de garanties de confidentialité ;

*Reconnaissant* que plusieurs États ont mis en place des activités de prévention des accidents, sans sanction, en complément de leurs règlements de sécurité,

*Reconnaissant* que le partage des renseignements sur la sécurité provenant des systèmes d'enquête en matière de sécurité dépend du respect par tous les États des garanties d'emploi des renseignements à des fins non punitives et de confidentialité qui sous-tendent la fourniture de ces renseignements ;

1. *Demande* aux États contractants de réaffirmer leur engagement envers la sécurité de l'aviation civile ;

2. *Prie instamment* les États contractants de se conformer aux dispositions de l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale concernant l'ouverture rapide d'une enquête sur les accidents et incidents d'aviation, la communication des résultats et la diffusion des renseignements, notamment les recommandations de sécurité, aux autres États contractants concernés et à l'OACI, afin de rendre plus efficaces les efforts de prévention des accidents faits par les États et l'OACI ;

3. *Prie instamment* les États contractants de faire tout leur possible pour renforcer les mesures de prévention des accidents, en particulier dans les domaines de la formation du personnel, de la rétro-information et de l'analyse de l'information, et de mettre en place des systèmes de comptes rendus volontaires, sans sanction, de façon à faire face aux nouveaux défis de la gestion de la sécurité des vols que posent la croissance et la complexité prévues de l'aviation civile ;

4. *Prie instamment* les États contractants de coopérer avec l'OACI et avec les autres États qui sont en mesure de le faire à l'élaboration et à l'application de mesures de prévention des accidents conçues pour intégrer les compétences et les ressources afin d'obtenir un haut niveau uniforme de sécurité dans toute l'aviation civile ;

5. *Prie instamment* tous les États qui reçoivent des renseignements sur la sécurité provenant du système d'enquête en matière de sécurité d'un autre État de respecter le système de confidentialité et les principes de divulgation selon lesquels cet État a fourni les renseignements ;

6. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A31-10.

## 28.2 Questions relatives à l'Annexe 13

28.2.1 La Commission examine la note A36-WP/125, présentée par la France, qui traite des difficultés résultant de la durée de certaines enquêtes et passe en revue les actuelles dispositions des Chapitres 5 et 6 de l'Annexe 13.

28.2.2 Des points de vue sont exprimés au sujet de la proposition d'élargir les dispositions de l'Annexe 13 de façon à permettre la participation des États de départ et de destination aux enquêtes sur les accidents. Par ailleurs, la proposition de porter au rang de norme la pratique recommandée figurant au paragraphe 6.6 de l'Annexe 13 pourrait être examinée par la réunion AIG à l'échelon division de 2008. La Commission note donc la proposition de la France et convient que la question devrait être renvoyée à la réunion AIG à l'échelon division de 2008.



### 28.3 **Systemes aeriens sans pilote (UAS)**

28.3.1 Les États-Unis présentent la note A36-WP/217, qui propose d'appuyer la décision de la Commission de navigation aérienne d'ajouter les enquêtes et la prévention des accidents et incidents graves de systèmes aériens sans pilote à l'ordre du jour de la réunion Enquête et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division prévue pour 2008. Plusieurs opinions à l'appui de la proposition des États-Unis sont exprimées. La Commission convient de la proposition et note que la question fait partie de l'ordre du jour de la réunion AIG à l'échelon division de 2008. Constatant que plusieurs mesures au titre du présent point de l'ordre du jour ont été renvoyées à la réunion AIG à l'échelon division de 2008 et que la durée prévue de cette réunion n'est que d'une semaine, un délégué souligne la nécessité pour l'OACI et les États de se préparer bien à l'avance pour que la réunion soit efficace et fructueuse. La Commission partage pleinement ce point de vue.

-----

---

**Point 29 : Enregistreurs de bord**

29.1 La Commission technique examine la note A36-WP/9, qui présente un rapport sur l'avancement des travaux relatifs aux enregistreurs de bord, en application de la Résolution A35-16 de l'Assemblée. Il est noté que depuis la dernière session de l'Assemblée, les travaux concernant les enregistreurs de bord ont été avancés par le Groupe d'experts des enregistreurs de bord de la Commission de navigation aérienne. Il est prévu que la Commission de navigation aérienne examinera ces travaux au début de 2008. Les projets d'amendement des dispositions relatives aux enregistreurs de bord seront communiqués aux États pour observations.

29.2 Des préoccupations sont formulées à propos du rythme des travaux sur les enregistreurs de bord ; on estime qu'ils avancent trop lentement. Cependant, depuis la dernière session de l'Assemblée, ils ont bien progressé, et l'importance de les poursuivre à la même cadence est soulignée. Un point de vue est par ailleurs exprimé au sujet de l'importance des enregistreurs d'images pour les enquêtes sur les accidents, et il conviendrait de s'intéresser de près à de tels appareils, de même qu'aux questions de confidentialité liées à la divulgation d'enregistrements d'images qui en proviennent. Un autre point de vue est émis, selon lequel la collecte des données en vol et la protection de ces données devraient faire l'objet d'une étude portant sur toutes les catégories d'aéronefs.

29.3 La Commission prend acte des renseignements présentés par l'Égypte dans la note A36-WP/187, qui indique qu'il est important de prier instamment les États de prescrire la conformité des constructeurs d'aéronefs de masse maximale au décollage certifiée de plus de 5 700 kg avec les spécifications de l'Annexe 6 relatives aux enregistreurs de données de vol (FDR), et dans la note A36-WP/225, qui porte sur un renforcement des exigences de l'Annexe 6 de façon à imposer une durée d'enregistrement de deux heures pour tous les aéronefs. Elle prend acte également de la note d'information A36-WP/300, présentée par les États-Unis, qui décrit brièvement l'évolution des travaux sur un système enregistreur de données de vol aux États-Unis.

29.4 La Commission technique reconnaît que les travaux sur les enregistreurs de bord sont permanents, mais elle convient, à la lumière des renseignements présentés, que la suite demandée par la Résolution A35-16 a été menée à bien et que cette résolution devrait être déclarée comme n'étant plus en vigueur.