



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ B

Point 7 : Risques de sécurité opérationnelle

7.1 : Facilitation de la prise de décisions fondée sur des données, à l'appui des renseignements de sécurité, pour soutenir la gestion des risques de sécurité

FACILITER LE PARTAGE DES DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE POUR UNE GESTION EFFICACE DES RISQUES

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note traite de la nécessité d'élaborer de manière plus détaillée les orientations sur le partage de données sur la sécurité entre usagers du système aéronautique, en particulier le partage de données sur la sécurité avec les organismes responsables de la conception de type et de la construction d'aéronefs pour faciliter une gestion efficace des risques.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la recommandation figurant au paragraphe 3.1.

1. INTRODUCTION

1.1 L'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*, attribue la responsabilité de la gestion des risques aux organismes responsables de la conception de type et de la construction d'aéronefs. Une prise de décisions fondée sur les risques constitue la base des systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Alors que le système aéronautique devient de plus en plus complexe et interconnecté dans un environnement mondial, la gestion des risques doit tenir compte de ces caractéristiques. La communication rapide et complète de données sur la sécurité aux organismes responsables de la conception de type et de la construction d'aéronefs est essentielle pour assurer une gestion efficace des risques dans le système aéronautique d'aujourd'hui et de demain.

1.2 En septembre 2015, lors de la réunion de la Certification Management Team (CMT), qui relève de plusieurs autorités, la Federal Aviation Administration (FAA) a proposé un projet collaboratif afin de comparer et de mettre en contraste les processus de prise de décisions dans le domaine du maintien de la navigabilité utilisés par la Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) du Brésil, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), la FAA et Transports Canada, Aviation civile (TCAC). Ce projet faisait suite à une note présentée par les États-Unis à la Conférence de haut niveau sur la

sécurité de l'OACI tenue en 2015, qui proposait l'élaboration de mesures visant l'alignement des processus et des méthodes de prise de décisions fondée sur les risques dans le domaine du maintien de la navigabilité comme moyen de favoriser un recours plus important aux décisions prises par l'État de conception.

1.3 La CMT a élaboré un document de définition des tâches du projet concernant le partage continu de données opérationnelles (« Continued Operational Data Sharing »). La définition des tâches présente la composition, les objectifs, les résultats attendus et les étapes importantes des travaux d'une équipe comptant des représentants de diverses autorités appelée « Continued Operational Safety Evaluation Team (COSET) ». La CMT, dans le cadre des travaux de la COSET, examine les avantages et les mesures qu'il y a lieu de prendre pour atteindre les objectifs suivants :

- a) l'amélioration de la communication, dans le monde entier, des données sur la sécurité aux détenteurs de conceptions de type ;
- b) l'amélioration de la communication entre États au sujet de problèmes relatifs au maintien de la navigabilité ;
- c) l'élaboration d'un cadre pour la communication des résultats de décisions faisant suite à une évaluation des risques de sécurité de l'aviation, et pour le partage des données connexes sur la sécurité ;
- d) la validation de l'acceptation mutuelle des consignes de navigabilité.

2. ANALYSE

2.1 Les concepts évoqués ci-dessus s'appliquent à tous les États, étant donné que les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs ainsi que ceux qui exploitent plusieurs types d'aéronefs provenant de divers États de conception sont responsables de la gestion des risques liés à ces aéronefs. Pour être en mesure d'apporter ces améliorations en matière de sécurité, le détenteur de la conception de type et le constructeur d'aéronefs doivent disposer d'une quantité suffisante de données relatives à la sécurité pour favoriser une prise de décisions efficace fondée sur les risques.

2.2 De nombreux détenteurs de conception de type utilisent de rigoureux processus de gestion des risques dans leurs systèmes de maintien de la navigabilité. Leurs ressources, leurs capacités et la connaissance qu'ils ont de leurs produits devraient faire en sorte qu'un État puisse compter sur l'identification et l'analyse de problèmes de sécurité, à condition qu'une quantité suffisante de données sur la sécurité soit disponible. La communication des événements et des vulnérabilités liés à la sécurité par toutes les entités menant des activités au sein d'un système aéronautique mondial renforce la rigueur des analyses de risques, permet une gestion proactive des risques et accroît la confiance envers les décisions relatives à la navigabilité.

2.3 Les consignes de navigabilité sont souvent rédigées sur la base de la communication d'un événement unique. Ces événements peuvent, et c'est souvent le cas, avoir lieu dans un État d'immatriculation différent de l'État de conception du détenteur de la conception de type. En outre, le système aéronautique revêtant un caractère de plus en plus mondial, il est probable qu'une majorité d'un certain type de flotte soit exploitée en dehors de l'État de conception. Pour ces raisons, il se pourrait que le détenteur d'une conception de type et le constructeur d'aéronefs n'aient pas accès à une quantité importante de données opérationnelles.

2.4 N'ayant pas accès à ces données essentielles relatives à la sécurité, le détenteur d'une conception de type sera incapable d'avoir une vue complète des problèmes de sécurité qui pourraient compromettre le produit et avoir les conséquences suivantes :

- a) la découverte tardive de problèmes de sécurité ;
- b) des effets négatifs sur l'analyse statistique des probabilités dans le cadre de la prise de décisions fondée sur les risques ;
- c) l'incapacité de cerner des problèmes de sécurité qui touchent plusieurs flottes ou produits.

2.5 Le chapitre 5 de l'Annexe 19 traite du partage des données sur la sécurité entre usagers du système aéronautique et fait référence au *Manuel de gestion de la sécurité* (MGS, Doc 9859). Toutefois, ces documents ne contiennent pas suffisamment de détails pour aboutir à un échange de données adéquat dans un environnement aéronautique de plus en plus mondial.

3. CONCLUSION

3.1 Le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) de l'OACI a mis en évidence l'importance de communiquer les renseignements sur la sécurité de manière rapide et précise à l'échelle régionale, nationale et internationale. Les Annexes font la promotion de la communication des données sur la sécurité, en mettant généralement l'accent sur la communication de ces données aux États d'immatriculation et la coordination subséquente avec l'État de conception.

3.2 La Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Il est recommandé que la Conférence :

- a) demande instamment à l'OACI d'encourager les activités facilitant la communication, à l'échelle mondiale, des événements et des vulnérabilités relatifs à la sécurité afin de garantir la disponibilité des données sur la sécurité nécessaires ;
- b) demande instamment à l'OACI d'examiner et d'élaborer des orientations visant à faciliter davantage le partage de données sur la sécurité entre les exploitants et les organismes responsables de la conception de type et de la construction d'aéronefs.