



**NOTE DE TRAVAIL**

**TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE**

**Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018**

**COMITÉ B**

**Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle**

**6.2 : Mise en œuvre de la gestion de la sécurité**

**6.2.3 : Élaboration de renseignements de sécurité**

**UTILISATION DES DONNÉES ET DES RENSEIGNEMENTS  
DE SÉCURITÉ AU NIVEAU NATIONAL**

(Note présentée par l'Association du transport aérien international,  
la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne et  
la Fédération internationale des associations de contrôleurs aériens)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Les obligations des États en matière de surveillance incluent la nécessité d'avoir un aperçu général de la performance de sécurité de leurs réseaux d'aviation. Il faut pour cela que les États et leurs fournisseurs de services appliquent de façon systématique et intégrée les principes de gestion de la sécurité.

Dans une note de travail présentée à la 39<sup>e</sup> Assemblée (A39-WP/117), l'IATA a exprimé des préoccupations concernant la possibilité que les États interprètent mal les SARP de l'Annexe 19 en rendant obligatoires les systèmes de saisie volontaire ou automatique de données. Conséquemment, l'Assemblée a décidé de demander à l'OACI de faciliter la collaboration entre l'industrie et les États en établissant des modèles de système de collecte et de traitement de données sur la sécurité (SDCPS) conformes aux exigences de l'Annexe 19 et répondant aux préoccupations soulevées.

Après la clôture de la 39<sup>e</sup> Assemblée, l'IATA a été informée que certains États ont en effet indiqué leur intention d'obliger l'échange de données de vol brutes et d'autres rapports internes et volontaires pour appuyer les activités de leurs programmes nationaux de sécurité (PNS). Bien que les États aient l'autorité d'agir ainsi, il apparaît que cette approche est contraire aux principes de protection de l'information énoncés dans l'Annexe 19 telle que modifiée, atténue l'esprit de collaboration entre les fournisseurs de services et les autorités étatiques et entre en conflit avec l'objectif même des principes de gestion de la sécurité.

Le contexte des données et de l'information de sécurité doit être compris afin d'en arriver aux justes conclusions. En l'absence de contexte, des risques importants peuvent apparaître si ces données et cette information sont mal interprétées, sans parler de la dégradation des systèmes de déclaration volontaire. Tout cela peut s'avérer adverse et nuisible à la gestion de la sécurité dans son ensemble.

<sup>1</sup> Versions linguistiques fournies par l'IATA.

En ce sens, l'IATA et ses membres et l'IFALPA continuent d'adhérer à la notion de modèles de collaboration entre industrie et États qui satisfont les exigences suivantes :

- 1) répondre aux besoins du PNS de l'État en matière de gestion de la sécurité au niveau national ;
- 2) répondre aux préoccupations des compagnies aériennes et d'autres intervenants de l'aviation concernant l'utilisation de l'information provenant des systèmes de déclaration volontaire et de saisie automatique des données ;
- 3) établir des protocoles pour maintenir l'anonymisation des données des fournisseurs de services individuels ;
- 4) adhérer aux principes de protection décrits à l'Annexe 19.

**SUITE À DONNER :** l'IATA, l'IFALPA et l'IFATCA invitent la Conférence à appuyer les recommandations formulées au paragraphe 4.1.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Depuis 1970, des dispositions exigeant que les États mettent en place des systèmes de déclaration ou de données de sécurité ont été incorporées aux annexes et documents de l'OACI. La plupart sont des systèmes de rapport spécifiques à des secteurs, sauf ceux de l'Annexe 13, qui portent en particulier sur les accidents et les incidents graves.

1.2 Selon l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), les SARP existantes relatives aux rapports de sécurité contenues dans les annexes individuelles doivent être appliquées par chaque État. Les procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) n'ont pas le même statut que les SARP, mais les États doivent publier des listes à jour des différences importantes par rapport aux documents sur les PANS dans leurs publications d'information aéronautique, puisqu'elles complètent leurs annexes afférentes (réf. : Résolution 38-11 de l'Assemblée).

1.3 Toutes les données et l'information de sécurité jugées pertinentes par un État sont visées par le Programme national de sécurité (PNS). Ainsi, les dispositions relatives aux rapports de sécurité contenues dans les annexes et les PANS, qui sont jugées importantes pour la sécurité, font partie des intrants du PNS.

1.4 L'Annexe 19 sur la gestion de la sécurité a été adoptée le 14 novembre 2013. Elle consolide le matériel des annexes existantes concernant le PNS, les SMS et la collecte et l'utilisation des données de sécurité en une annexe permettant aux États de concentrer leur attention sur l'importance d'intégrer la gestion de la sécurité des diverses activités aéronautiques, tout en facilitant l'évolution des SMS par l'harmonisation des dispositions applicables aux différents types de fournisseurs de services. Elle inclut aussi le rehaussement au statut de norme de l'Annexe A des activités nationales de surveillance de la sécurité décrites dans le Doc 9734 – *Manuel de supervision de la sécurité, Partie A - Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité*.

1.5 Le 2 mars 2016, l'OACI a adopté l'amendement 1 de l'Annexe 19, qui fait évoluer les dispositions sur la gestion de la sécurité. En particulier, il améliore les dispositions sur le PNS intégrées au système national de supervision de la sécurité et aux Éléments cruciaux (EC) ; il améliore les dispositions sur le Système de gestion de la sécurité (SMS) ; il étend le SMS aux organisations responsables de la définition de type ou de la fabrication des moteurs et des hélices ; et il améliore

les dispositions sur la protection des données et de l'information de sécurité, et des sources concernées. Cet amendement sera applicable le 7 novembre 2019.

## 2. DISCUSSION

2.1 L'OACI exige que les États mettent en place un Programme national de sécurité (PNS) pour assurer l'atteinte et le maintien d'un niveau acceptable de sécurité dans leurs systèmes d'aviation civile. Les États doivent aussi faire en sorte que le SMS soit mis en œuvre par les fournisseurs de service, y compris les transporteurs aériens commerciaux fonctionnant conformément à l'Annexe 6.

2.2 Les deux systèmes comportent des éléments de base similaires et se complètent, afin d'assurer une gestion efficace de la sécurité dans un système d'aviation civile.

2.3 Comme le PNS et le SMS sont deux systèmes fondés sur la performance, l'Annexe 19 exige que des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité (SDCPS) soient mis en place pour saisir, entreposer et regrouper les données et l'information de sécurité et en permettre l'analyse, afin de soutenir leurs activités respectives de gestion de la sécurité.

2.4 Avec le SMS, les fournisseurs de services doivent identifier et gérer les risques de sécurité et surveiller la performance de sécurité de leurs organisations respectives. De même, les PNS des États décrivent les obligations des États en matière d'identification et de gestion des risques de sécurité touchant la totalité du système d'aviation civile de l'État et de mesure de la performance de sécurité de l'État, et non des fournisseurs de services individuels.

2.5 Les États ont l'obligation de maintenir une connaissance globale du niveau de performance de sécurité de leurs systèmes d'aviation, et de faire en sorte que les actions appropriées soient entreprises pour contrer les risques intolérables. Cela exige une application systématique et intégrée des principes de gestion de la sécurité par les États et les fournisseurs de services.

2.6 Bien que chaque fournisseur de service ait l'autorité de mettre au point son propre SMS dans le contexte de son organisation, il est reconnu que la communauté de l'aviation est gagnante dans l'ensemble lorsque l'intégration de cette information est susceptible de fournir une vision plus complète. En ce sens, l'Annexe 19 comporte des dispositions qui exigent que les États non seulement partagent et échangent leur information de sécurité avec les fournisseurs de services et d'autres États s'il y a lieu, mais aussi qu'ils favorisent la mise en place de réseaux de partage et d'échange d'information de sécurité parmi tous les intervenants.

2.7 Les compagnies aériennes et les fournisseurs de services de navigation aérienne (FSNA) ont accumulé une grande quantité de données et d'information de sécurité dans leurs programmes SMS respectifs, grâce aux systèmes de déclaration volontaire et de saisie automatique de données.

2.8 Les États ont reconnu l'utilité de l'information de sécurité agrégée et anonymisée des exploitants aériens et des FSNA pour leurs activités PNS, et plusieurs autorités de l'aviation civile ont exprimé leur intérêt concernant l'utilisation de ces données pour déceler, atténuer et mesurer les risques pour la sécurité de l'aviation dans leurs États respectifs. Ils ont insisté sur le fait qu'ils ne sont pas intéressés par les sources particulières d'information, mais plutôt par les tendances reconnues.

2.9 Malheureusement, plusieurs autorités de l'aviation civile ont aussi manifesté leur intention de rendre obligatoire la collecte de données FDM brutes et d'autres rapports volontaires et internes dans leur forme originale, qui sont hautement sensibles pour les compagnies aériennes et les FSNA et leurs employés, et le cas échéant, leurs syndicats ou leurs associations.

2.10 L'IATA, l'IFALPA et l'IFATCA reconnaissent que les États possèdent l'autorité d'agir ainsi, toutefois elles soutiennent que cette approche semble contraire aux principes de protection des données et de l'information de sécurité énoncés dans l'Annexe 19, et va à l'encontre des principes de gestion de la sécurité dans leur ensemble. Le contexte des données et de l'information de sécurité doit être compris afin d'en arriver aux justes conclusions. C'est pourquoi le premier amendement de l'Annexe 19 souligne l'importance des réseaux de partage d'information.

2.11 Un État (ou toute autre organisation) en possession de données ou d'information de sécurité hors contexte ne pourrait pas avoir un processus décisionnel efficient ou efficace. En fait, des risques importants peuvent survenir si les données et l'information de sécurité sont mal interprétées par suite du manque de contexte. Ces risques incluent des actions punitives injustifiées, l'érosion de la culture d'équité, la diminution des rapports de sécurité et le manquement aux pratiques de protection des données, notamment l'anonymisation des déclarants ou des exploitants.

2.12 Toutefois, l'IATA, l'IFALPA et l'IFATCA, reconnaissant que cette information sensible est extrêmement utile au SMS ou au PNS pour maintenir ou améliorer la sécurité aérienne, appuient entièrement le partage d'information de sécurité avec les États, conformément aux SARP et aux intentions de l'Annexe 19, de façon anonymisée et sur la base de protocoles permettant de maintenir la séparation des données des transporteurs aériens et des fournisseurs de services de navigation aérienne individuels.

### 3. CONCLUSION

3.1 Puisque durant la 39<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI l'IATA a proposé que l'OACI facilite la collaboration entre l'industrie et les États en vue d'établir des modèles de système de collecte et de traitement de données sur la sécurité (SDCPS) répondant aux besoins de l'Annexe 19 et aux préoccupations des membres de l'IATA, et étant donné l'intention déclarée de certains États de rendre obligatoire le dépôt des rapports FDM et d'autres données et information de sécurité très sensibles, l'IATA et ses membres et l'IFALPA réitèrent leur adhésion à la notion de modèles de collaboration entre l'industrie et les États qui répondent aux critères suivants :

- 1) répondre aux besoins du PNS de l'État en matière de gestion de la sécurité au niveau national ;
- 2) répondre aux préoccupations des compagnies aériennes concernant l'utilisation de l'information provenant des systèmes de déclaration volontaire et de saisie automatique des données ;
- 3) établir des protocoles pour maintenir l'anonymisation des données des fournisseurs de services individuels ;
- 4) adhérer aux principes de protection décrits à l'Annexe 19.

4. **SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE :**

4.1 L'IATA, l'IFALPA et l'IFATCA invitent la Conférence à :

- a) reconnaître que des risques importants peuvent survenir si les données et l'information de sécurité sont mal interprétées par suite d'un manque de contexte ;
- b) réaffirmer l'importance des modèles collaboratifs de partage de l'information pour s'assurer que le contexte est bien compris et que la protection des données et de l'information de sécurité est assurée conformément à l'Annexe 19 ;
- c) mettre l'accent sur les points suivants :
  - 1) la protection des données et de l'information de sécurité et des sources concernées est un facilitateur important de la gestion de la sécurité et elle est essentielle pour assurer la disponibilité constante des données et de l'information de sécurité ;
  - 2) l'utilisation efficace des données et de l'information de sécurité est susceptible de maintenir et d'améliorer la sécurité en accentuant la gestion du risque et l'identification des dangers, et l'atténuation du risque constitue l'objectif, et non pas le simple échange d'information ;
  - 3) l'utilisation des données et de l'information de sécurité à des fins autres que le maintien ou l'amélioration de la sécurité peut ultimement nuire à la disponibilité future de ces données et de cette information, et avoir des incidences néfastes graves sur la sécurité.