

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 36 : Sécurité de l'aviation et soutien à la mise en œuvre de la navigation aérienne

UTILISATION DES DONNÉES ET DE L'INFORMATION SUR LA SÉCURITÉ
AU NIVEAU NATIONAL

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les obligations des États en matière de surveillance exigent qu'ils aient un aperçu général de la performance de sécurité de leurs systèmes aériens et qu'ils s'assurent que les actions appropriées soient prises pour contrer les risques intolérables. Cela nécessite l'application systématique et intégrée des principes de gestion de la sécurité par les États et les fournisseurs de services.

Toutes les données et l'information sur la sécurité jugées pertinentes par un État font partie d'un programme national de sécurité (PNS). En ce sens, les modalités de production de rapports de sécurité énoncées dans les annexes et les procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) font partie des données sur la sécurité d'un PNS.

L'IATA reconnaît qu'il faudra des années à certains États pour intégrer toutes les modalités de l'Annexe 19 à leurs cadres juridiques respectifs. De plus, bien que les orientations soient en cours d'élaboration, il subsiste la possibilité d'une interprétation erronée des SARP sur la protection, qui entraînerait une mise en œuvre non harmonisée.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à demander à l'OACI de faciliter la collaboration entre l'industrie et les États en vue d'établir des modèles de système de collecte et de traitement des données sur la sécurité (SDCPS) pouvant :

- satisfaire les besoins des PNS des États en matière de gestion de la sécurité au niveau national;
- répondre aux préoccupations des exploitants aériens quant à l'utilisation de l'information provenant des rapports soumis volontairement et des systèmes automatiques de capture de données;
- établir des protocoles pour maintenir l'anonymisation des données des fournisseurs de services individuels; et
- se conformer aux principes de protection énoncés à l'Annexe 19.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Cette note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sécurité</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Coûts minimaux pour les États membres de l'OACI et l'industrie, liés à la mise en place d'un mécanisme de collaboration, tel que suggéré.
<i>Références :</i>	Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> , 1 ^{re} édition Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité de l'OACI (SMM)</i> , 3 ^e édition – 2013 Lettre aux États AN 8/3.1-16/16, Adoption de l'amendement n° 1 à l'Annexe 19 Doc 10046, <i>Rapport final de la Conférence de haut niveau sur la sécurité 2015</i>

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

1. INTRODUCTION

1.1 Reconnaissant la complexité croissante du système mondial de transport aérien et l'interrelation naturelle entre les activités d'aviation requises pour assurer l'exploitation sécuritaire des aéronefs, l'OACI a reçu des recommandations de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (tenue à Montréal du 20 au 22 mars 2006) (DGCA/06) et de la Conférence de haut niveau sur la sécurité (tenue à Montréal du 29 mars au 1^{er} avril 2010) (HLSC/2010) concernant la nécessité d'une annexe consacrée à la gestion de la sécurité.

1.2 L'Annexe 19 – Gestion de la sécurité a été adoptée le 14 novembre 2013. Elle regroupe en une seule annexe le matériel sur les programmes nationaux de sécurité (PNS), les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et le recueil et l'utilisation de données sur la sécurité, ce qui permet aux États de concentrer leur attention sur l'importance d'intégrer la gestion de la sécurité aux diverses activités de l'aviation, tout en facilitant l'évolution des SGS par l'harmonisation des modalités applicables aux différents types de fournisseurs de services. Elle inclut également le rehaussement au niveau de normes 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*, comprises à l'annexe A.

1.3 Plus récemment, le 2 mars 2016, l'OACI a adopté l'amendement 1 de l'Annexe 19, qui développe davantage les dispositions sur la gestion de la sécurité. En particulier, on y trouve une mise à niveau des dispositions sur les programmes nationaux de sécurité (PNS) intégrées aux éléments critiques des systèmes nationaux de supervision de la sécurité; une amélioration des dispositions sur les systèmes de gestion de la sécurité (SGS); l'extension du SGS aux organisations responsables de la conception ou de la fabrication des moteurs et des hélices; une amélioration des dispositions visant la protection des données et de l'information sur la sécurité et des sources afférentes. Cet amendement entrera en vigueur le 7 novembre 2019.

2. DISCUSSION

2.1 Les exigences de l'OACI obligent les États à mettre en place des programmes nationaux de sécurité (PNS) pour établir et maintenir un niveau acceptable de sécurité de leurs systèmes d'aviation civile. Les États doivent également faire en sorte que les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) soient mis en place chez les fournisseurs de services, notamment les transporteurs aériens commerciaux, conformément à l'Annexe 6.

2.2 Les deux systèmes ont des cadres semblables et se complètent pour garantir la gestion de la sécurité dans un système d'aviation civile.

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

2.4 Le SGS étant basé sur la performance, il exige, par sa nature même, que chaque fournisseur de services détermine et gère ses risques de sécurité dans le contexte de son organisation. Par conséquent, même si le cadre et les éléments sont uniformes, la mise en œuvre dans une organisation (à savoir les procédés, la structure organisationnelle, les seuils de risque, etc.) sera unique et particulière. En conséquence, l'État ne doit pas dicter à une organisation sa façon de remplir ses obligations en matière de

SGS, mais plutôt s'assurer que le système en place produit les effets désirés. Il faut évaluer l'efficacité, et non l'efficience.

2.5 Avec le SGS, les fournisseurs de services doivent identifier et gérer les risques de sécurité, et surveiller en continu la performance de sécurité de leurs organisations respectives. De même, les PNS des États décrivent les exigences d'identification et de gestion des risques de sécurité dans l'ensemble du système d'aviation civile de l'État, et de mesure de la performance de sécurité de l'État, et non celle des fournisseurs individuels.

2.6 Les États ont l'obligation d'avoir une vue d'ensemble de la performance de sécurité de leur système d'aviation et de s'assurer que les mesures appropriées sont prises concernant les risques intolérables. Cela exige l'application systématique et intégrée des principes de gestion de la sécurité, tant par les États que par les fournisseurs de services.

2.7 Bien que chaque fournisseur de services dispose de l'autonomie nécessaire pour mettre au point son propre SGS adapté à son organisation, il est reconnu que lorsqu'on peut intégrer cette information pour obtenir une image plus complète, toute la communauté de l'aviation en profite. En ce sens, les dispositions de l'Annexe 19 exigent que les États non seulement partagent et échangent les informations sur la sécurité avec les fournisseurs de services et les autres États, lorsque cela est approprié, mais également qu'ils encouragent la mise en place, parmi tous les intervenants, de réseaux de partage et d'échange d'information sur la sécurité. Les SGS et les PNS en dépendent.

3. SITUATION ACTUELLE

3.1 Depuis les années 1979, des dispositions exigeant que les États mettent en place des systèmes de données de sécurité ou de rapports ont été incorporées aux annexes et documents de l'OACI. Pour la plupart, il s'agit de systèmes de rapports de sécurité spécifiques à des secteurs, sauf pour ceux de l'Annexe 13, qui traitent en particulier des accidents et des incidents graves.

3.2 Selon l'article 37 de la Convention sur l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), les normes concernant les rapports de sécurité contenues dans les différentes annexes sont obligatoires pour les États. Les 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 leur Publication d'information aéronautique, puisqu'elles complètent surtout leurs annexes afférentes (réf. : résolution 38-11 de l'Assemblée).

3.3 Toutes les données et l'information sur la sécurité jugées pertinentes par un État doivent figurer dans le PNS. En ce sens, les dispositions sur les rapports contenues dans les annexes et les PANS, qui sont considérées comme importantes sur le plan de la sécurité, font partie des données sur la sécurité d'un PNS.

3.4 Les exploitants aériens ont amassé une grande quantité de données et d'information sur la sécurité dans les programmes respectifs de SGS, provenant de rapports volontaires et de systèmes automatisés de capture de données.

3.5 Les États ont reconnu la valeur de l'information de sécurité regroupée et anonymisée des exploitants pour leurs activités de PNS.

3.6 Plusieurs autorités nationales de l'aviation civile ont manifesté leur intérêt pour l'utilisation de ces données, en vue de déterminer, d'atténuer et de mesurer les risques pour la sécurité de l'aviation dans leurs États respectifs. Elles ont souligné qu'elles ne s'intéressaient pas à la source précise de l'information, mais plutôt aux tendances qui s'en dégagent.

3.7 Il est reconnu que certains renseignements sur la sécurité émanant du SGS d'un exploitant aérien sont hautement critiques, tant pour la compagnie aérienne que pour son personnel et, le cas échéant, pour ses syndicats ou ses associations. Il est également reconnu que l'information est extrêmement utile pour un SGS ou un PNS, afin de maintenir ou d'améliorer la sécurité de l'aviation.

3.8 Les membres de l'IATA craignent que des États puissent obliger certains systèmes de données volontaires ou automatiques à transmettre les données aux États.

3.9 L'IATA soutient pleinement le partage d'information avec les États au niveau des données anonymisées, selon certains protocoles établis, afin de maintenir la séparation des données des transporteurs aériens individuels.

3.10 L'IATA reconnaît et soutient pleinement la révision de l'Annexe 19 qui améliore la protection des données et de l'information sur la sécurité et des sources. L'IATA reconnaît aussi qu'il faudrait des années à certains États pour mettre en œuvre ces dispositions dans leurs cadres juridiques respectifs. De plus, même si des orientations sont en voie d'élaboration, il subsiste la possibilité d'erreurs d'interprétation des SARP sur la protection, ce qui entraînerait une mise en œuvre non harmonisée.

4. CONCLUSION

4.1 L'IATA propose que l'industrie et les États collaborent à la mise au point des modèles de modèles de système de collecte et de traitement des données sur la sécurité (SDCPS) qui répondent aux besoins des PNS des États en matière de gestion de la sécurité au niveau national, et tiennent compte des préoccupations des exploitants aériens concernant l'utilisation d'information provenant de systèmes de rapports et de capture automatique de données, tout en respectant les principes de protection décrits à l'Annexe 19.