

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 46 : Autres questions à examiner par la Commission technique

RENSEIGNEMENTS SENSIBLES RELATIFS À LA SÛRETÉ EN RAPPORT
AVEC LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Pour assurer le succès et la sécurité continus du transport aérien commercial, il faut non seulement aborder la question de la sécurité d'exploitation de ses divers éléments, mais aussi celle des risques inhérents aux interventions illicites. L'aviation commerciale demeure une cible pour les personnes mal intentionnées et les organismes de supervision de l'aviation civile doivent adopter une approche proactive pour identifier les domaines dans lesquels les risques inutiles doivent être atténués ou éliminés. On s'inquiète en particulier en ce qui concerne les renseignements sensibles relatifs à la sûreté en rapport avec les faiblesses de conception des aéronefs. Comme les États de conception peuvent exiger des modifications obligatoires de la conception des aéronefs, ils ont la responsabilité de communiquer ces renseignements aux États d'immatriculation. Certaines de ces modifications peuvent avoir un caractère sensible car elles peuvent révéler les faiblesses de la conception de certains aéronefs, et la divulgation de ces renseignements au grand public peut présenter un risque pour ces aéronefs. Les États-Unis sollicitent un consensus des États contractants et de l'OACI concernant la protection et les moyens de communication appropriés de ces renseignements d'une autorité à l'autre.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à recommander que l'OACI procède à un examen des SARP pour s'attaquer à la question des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité contenant des informations sensibles concernant la sûreté.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Annexe 8 Annexe 17

1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation est de plus en plus une entreprise transnationale, et son développement et son succès continus dépendent de la coopération et des communications entre les multiples services de supervision nationaux, les organisations internationales et les parties prenantes de l'industrie qui interviennent dans son exploitation. Des améliorations sont apportées en continu à la sécurité de l'aviation et, grâce aux programmes mandatés par l'OACI tels que les programmes nationaux de sécurité (PNS) et le système de gestion de la sécurité (SGS), des mécanismes sont en place pour assurer la sécurité de l'exploitation des aéronefs dans le système international.

1.2 De même que pour les risques qui peuvent compromettre la *sécurité* de l'exploitation des aéronefs, la communauté internationale doit atténuer les risques qui compromettent la *sûreté* de l'exploitation des aéronefs. Les États-Unis sollicitent un consensus concernant une approche normalisée pour la transmission des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qui contiennent des informations sensibles concernant la sûreté, de façon à éviter que ne surviennent une diffusion prématurée au public de ces renseignements pouvant compromettre la sûreté des aéronefs. Pour garantir une approche cohérente et normalisée de la transmission de ces renseignements, il est recommandé que l'OACI intègre ce processus dans les normes et pratiques recommandées (SARP) et les éléments indicatifs corrélatifs.

1.3 Les États de conception ont la responsabilité de transmettre des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité aux États d'immatriculation. Ces renseignements peuvent dans certains cas se rapporter à des aspects liés à la conception ou à des limites d'exploitation qui peuvent constituer un risque pour la sûreté, ce qui signifie que leur divulgation au grand public peut faire des aéronefs une cible pour des actes d'intervention illicite. Les aéronefs que tous les renseignements en question contenant des informations sensibles relatifs à la sûreté peuvent être immatriculés dans de nombreux États, il y a donc une possibilité accrue qu'ils soient prématurément divulgués au grand public.

2. HISTORIQUE

2.1 L'OACI a prévu dans son Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs* des orientations sur les responsabilités des États pour ce qui est de communiquer et de corriger les problèmes de sécurité constatés dans la conception ou l'exploitation des aéronefs.

2.2 **L'État de conception** « communiquera à tous les États contractants qui, conformément au § 4.2.3, alinéa a), l'ont informé avoir inscrit l'aéronef sur leur registre, et à tout autre État contractant, sur demande, tous les renseignements d'application générale qu'il estime nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef, y compris ses moteurs et, le cas échéant, ses hélices, et à la sécurité de son utilisation (ci-après appelés renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité)... »

2.3 **Les États d'immatriculation** « adoptera directement les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qu'il recevra de l'État de conception, ou il les analysera et décidera des mesures appropriées ».

2.4 L'Annexe 17 — *Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* traite des normes qui doivent être mises en place pour préserver l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, lesquels sont définis comme étant des « actes ou tentatives d'acte

de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien ». De même, cette Annexe stipule que « chaque État contractant établira et mettra en œuvre des procédures appropriées de protection et de traitement des renseignements relatifs à la sûreté communiqués par d'autres États contractants ou des renseignements relatifs à la sûreté qui ont une incidence sur les intérêts d'autres États contractants en matière de sûreté, afin de veiller à ce que ces renseignements ne soient pas utilisés ou divulgués de façon inappropriée. »

2.5 Le processus normal d'action correctrice des carences de conception consiste pour l'État de conception à communiquer les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité au moyen d'une consigne de navigabilité à laquelle on donne habituellement le plus de visibilité possible pour s'assurer que les mesures appropriées sont prises pour corriger une situation qui compromet la sécurité. Mais pour les considérations éventuelles de sûreté, cela va à l'encontre de ce qui est souhaitable. Les éléments existants de l'Annexe 8 de l'OACI traitent de la communication obligatoire des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité, tandis que ceux de l'Annexe 17 stipulent que les États contractants doivent assurer une protection équivalente des renseignements relatifs à la sûreté. Pour éviter tout risque inutile concernant la sûreté qui serait dû à des interprétations diverses des normes de l'Annexe 8 et de l'Annexe 17, les États-Unis souhaiteraient que l'OACI publie des orientations claires contenant une méthode normalisée de communication et de traitement des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qui contiennent des renseignements sensibles concernant la sûreté.

2.6 La nécessité d'une méthode normalisée a été provoquée par de récentes consignes de navigabilité publiées par les États-Unis pour pallier des carences de conception liées à la sûreté. La diffusion de renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qui contiennent des informations sensibles concernant la sûreté doit être contrôlée jusqu'à ce que la carence soit palliée. Certains États ont déjà mis en œuvre des méthodes pour communiquer les menaces contre la sûreté et les contrer ; cependant, ces méthodes ont en grande partie évolué de façon indépendante. En l'absence d'orientations normalisées, ces systèmes indépendants ne fournissent pas de moyens de garantir que les faiblesses liées à la sûreté seront corrigées dans le parc aérien mondial avant que le public n'en soit informé.

2.7 Il y a nécessité d'adopter une méthode standard concernant les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qui contiennent des informations sensibles sur la sûreté. Les États-Unis recommandent à l'OACI de procéder à un examen de ses SARP pour régler la question des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qui contiennent des informations sensibles pour la sûreté.

3. ANALYSE

3.1 La communauté internationale doit collaborer pour déterminer la manière d'atténuer ce risque par une méthode normalisée de divulgation des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qui contiennent des informations sensibles pour la sûreté.

3.2 Les États-Unis se sont employés à établir une méthode de contrôle de la diffusion des renseignements en question. La consigne se rapportant à de tels renseignements est envoyée à un nombre contrôlé de personnes « de confiance », en respectant des critères de sûreté précis (contrôle des documents, courriels codés et protection des mots de passe). Aucune consigne de navigabilité n'est publiée qui contienne le texte de l'avis ; il y a seulement pré-coordination avec les exploitants intéressés et notification aux autorités de l'aviation civile sur les registres desquels figurent les aéronefs visés.

Il est demandé à toutes les parties concernées de traiter cette version de la consigne de navigabilité comme contenant des renseignements sensibles et de ne la communiquer qu'à ceux qui ont besoin d'en être informés. Une fois que la consigne de navigabilité a été exécutée, une version abrégée en est publiée dans le registre fédéral des États-Unis.

3.3 L'aviation commerciale est une cible pour les personnes mal intentionnées. Tout renseignement concernant la conception qui peut être utilisée pour compromettre intentionnellement la sécurité de l'exploitation d'un aéronef doit être protégé d'une utilisation inappropriée et fourni aux seules parties prenantes concernées.

3.4 Sans méthode normalisée de communication et de protection de ces renseignements, l'industrie aéronautique est exposée à la possibilité accrue de leur utilisation pour des actes d'intervention illicite.

4. CONCLUSION

4.1 Le système moderne de transport aérien est un réseau interconnecté de processus, de systèmes et de pratiques, et doit intégrer de façon proactive ses divers éléments pour lutter contre les risques sous de multiples perspectives. Certes, les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité sont destinés à contrer des risques potentiels pour la sécurité, mais la communication à la communauté internationale de tels renseignements contenant des informations sensibles du point de vue de la sûreté peuvent introduire des risques précisément pour la sûreté.

4.2 Avec l'assistance des États ayant une expérience dans ce domaine, l'OACI devrait élaborer une méthode normalisée de transmission de ces renseignements aux États intéressés. Les éléments existants de l'Annexe 8 de l'OACI demandent aux États de communiquer des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité, et ceux de l'Annexe 17 demandent que certains renseignements liés à la sûreté soient protégés. Les États-Unis souhaiteraient que ces éléments soient combinés dans l'Annexe 8 de façon que les États soient cohérents dans leur responsabilité de protéger les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qui contiennent des informations sensibles pour la sûreté.

4.3 Les États-Unis demandent que l'Assemblée inscrive l'étude de cette question au programme des travaux de l'OACI pour le prochain triennat.