



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 36 : **Rapport sur la création d'un cadre juridique pour les systèmes CNS/ATM, y compris le GNSS**

COLLECTE ET PARTAGE DES DONNÉES DE SÉCURITÉ

(Présenté par l'Association du transport aérien international — IATA)

SOMMAIRE

Le présent mémoire énonce les principes du Programme IATA de gestion et d'analyse des données de sécurité, étudie les synergies avec le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et commente le besoin de développer un régime plus large pour la sécurité dans le monde basé sur les données et orienté vers une approche proactive de gestion des données plutôt que sur une approche réactive.

La suite à donner par l'Assemblée figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI et l'IATA ont les mêmes objectifs en matière de prévention des accidents. L'IATA salue les initiatives du GASP et voit d'un bon oeil la synergie de ce plan avec le Plan de sécurité en 6 points de l'IATA. L'IATA utilise principalement son Rapport annuel sur la sécurité pour faire connaître à l'industrie son plan de sécurité et ses stratégies de prévention des accidents. Des exemplaires du Rapport de sécurité 2003, en format Cd-rom, ont été fournis à l'Assemblée.

1.2 Toutes les organisations vouées à la sécurité doivent s'appuyer sur des données. C'est pourquoi l'IATA et l'OACI consacrent toutes deux beaucoup d'efforts à tirer leçon des accidents. Dans le Plan de sécurité en 6 points de l'IATA, qui est conçu pour répondre aux exigences de sécurité des transporteurs aériens, la gestion et l'analyse des données jouent un rôle prépondérant. Le Rapport de sécurité de l'IATA montre à quel point il est avantageux de rendre les données disponibles.

¹ Toutes les versions linguistiques sont fournies par l'IATA.

1.3 Cependant, le fait de se concentrer exclusivement ou principalement sur l'analyse des accidents et des données constitue une approche réactive et peut nous faire rater l'occasion d'appliquer des mesures préventives avant l'accident. L'IATA a choisi d'être plus proactive en colligeant et en analysant les données d'accident de façon à identifier les facteurs prévisibles d'accidents dans une perspective plus globale.

1.4 Le présent mémoire illustre comment le Programme IATA de gestion et d'analyse des données de sécurité (SDMA) est complémentaire aux objectifs du GASP en matière de rapport d'incident.

2. PROGRAMME IATA DE GESTION ET D'ANALYSE DES DONNÉES DE SÉCURITÉ

2.1 L'expérience mondiale en matière de gestion de la sécurité révèle que les milliers d'incidents de sécurité qui surviennent dans les opérations quotidiennes de l'aviation démontrent clairement une prédisposition aux accidents. Par conséquent, ces incidents pourraient nous apprendre beaucoup plus que les détails découverts à la suite d'un accident.

2.2 Au cours des dernières années, une des difficultés a été de colliger suffisamment de données valables et variées pour en tirer des conclusions générales. Les principales contraintes proviennent de la confidentialité des données et des clauses non-punitives. Les liens directs de l'IATA avec les compagnies aériennes lui permettent d'agir comme fiduciaire des données de sécurité pour 98 % des opérations aériennes commerciales.

2.3 Le programme SDMA a mis au point le Système d'évaluation, d'analyse et d'échange de données sur les tendances de sécurité (STEADES) pour analyser les rapports d'incidents des transporteurs. Ces rapports incluent les Rapports de sécurité aérienne et d'autres rapports produits dans le cadre de programmes tels que le *Aviation Safety Action Program* (ASAP) et le *Aviation Safety Report System* (ASRS) des États-Unis. Ces analyses cherchent à déceler des tendances de risques pour lesquelles une gestion de risque adéquate pourrait aider à prévoir et empêcher des accidents. Le système STEADES est le principal outil de recherche utilisé à cette fin. Il utilise le système de classification et de description d'incident le plus sophistiqué qui soit, un système optimal d'échange mondial de données basé sur un programme centré sur les données. Il est au centre du Plan IATA de sécurité en 6 points décrit dans le Rapport de sécurité 2003 disponible sur Cd-rom.

2.4 Le système STEADES a sans doute accumulé et analysé la plus importante banque de rapports de sécurité des pilotes (présentement environ 300 000 événements). L'IATA envisage maintenant d'étendre le SDMA pour inclure l'analyse des données de vol (FDA), afin d'aider les transporteurs qui n'ont pas les ressources ou l'expertise à l'interne à satisfaire les exigences du programme FDA énoncées dans l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* à compter du 1^{er} janvier 2005.

3. SYNERGIE ENTRE LE GASP ET LE PROGRAMME SDMA DE L'IATA

3.1 L'OACI cherche, par le moyen du GASP, à améliorer la collecte, l'analyse et le partage des renseignements relatifs à la sécurité. Les paragraphes qui suivent font état des synergies possibles entre le GASP et le SDMA de l'IATA à cet égard.

3.2 **Stratégies de prévention des accidents** — Le Rapport annuel de l'IATA sur la sécurité est une étude en profondeur basée sur l'analyse des accidents de l'année précédente par un groupe

d'experts de l'industrie. Le rapport scrute les facteurs contributifs de chaque accident et recommande des stratégies d'intervention et de prévention destinées à surmonter les dangers identifiés dans ces analyses. L'IATA produit également des rapports périodiques destinés à ses membres. Ces rapports découlent des analyses des rapports de sécurité versés par les membres à la banque de données STEADES. De plus, un rapport mensuel, le Bulletin de sécurité de l'IATA, présente un résumé des accidents aériens et des incidents sérieux du mois, afin de donner aux responsables de la sécurité des transporteurs un portrait à jour de la situation de la sécurité dans le monde.

3.3 Analyse des incidents et des événements et partage des renseignements — L'IATA croit fermement que le partage de l'information sur la sécurité est primordial pour sensibiliser les transporteurs et réduire les taux d'accidents. Le système ADREP de l'OACI génère des rapports sur les accidents mortels et les pertes d'appareils rapportés par les États en vertu de l'obligation de déclaration stipulée à l'Annexe 13. Le programme STEADES de l'IATA est un programme basé sur les données qui accumule et analyse les rapports de sécurité soumis par les transporteurs aériens dans le cadre d'un système de déclaration confidentielle et non punitive. Il vise à déceler les tendances opérationnelles qui pourraient contribuer à des accidents et il les fait connaître aux membres en leur proposant des stratégies possibles de prévention. L'IATA préconise une approche de la sécurité basée sur les données, en favorisant le recours plus étendu à l'analyse des données de vol (FDA). En reconnaissant la complémentarité des systèmes ADREP et STEADES, l'IATA souhaite collaborer avec l'OACI à l'échange de renseignements sur les données de sécurité et travailler avec elle en vue d'améliorer la sécurité de l'aviation internationale.

3.4 Échange de données non punitif — Le principe de déclaration non punitive a toujours été un facteur essentiel pour l'obtention et l'intégrité des données dans le programme STEADES. Ce principe sera maintenu lors de l'extension du système STEADES aux champs des données de vol, conformément à l'Annexe 6. L'inclusion dans le SDMA du programme d'audit de sécurité en service de ligne (LOSA) et du programme de vérification de la sécurité des procédures d'exploitation de l'IATA (IOSA) va rapprocher davantage les initiatives de l'IATA et de l'OACI. Le principe de déclaration non punitive est également essentiel au Système de gestion de la sécurité et au Plan de sécurité en 6 points de l'IATA. L'IATA s'engage à soutenir l'initiative de l'OACI relativement à un système de déclaration non punitive. L'IATA partage les préoccupations de l'OACI quant à la protection des personnes et des données contre les interventions des autorités judiciaires, en particulier en matière d'enquêtes d'accidents. Elle supporte l'ébauche de la résolution sur la protection des données critiques de sécurité, soumise à la présente Assemblée, en vue d'assurer la libre circulation dans le monde des informations liées à la sécurité. L'IATA collabore activement à l'initiative GAIN (Réseau mondial d'information sur l'aviation) pour développer et évaluer des outils d'exploration de textes et de données qui faciliteraient les échanges de données et d'informations dans l'industrie aérienne à l'échelle mondiale. De plus, l'IATA négocie des accords de partage de données avec Eurocontrol et d'autres fournisseurs de services de navigation aérienne.

3.5 Activités régionales — Tous les bureaux régionaux de l'IATA ont un représentant chargé de la sécurité qui a pour mandat de mettre en oeuvre le Plan de sécurité en 6 points de l'IATA dans sa région. Le Comité de sécurité de l'IATA a mis sur pied un groupe de travail qui doit collaborer avec les gouvernements, les autorités réglementaires et les transporteurs pour mettre en oeuvre les systèmes de gestion de la sécurité dans lesquels la gestion des données tient un rôle clé. De plus, chaque bureau régional poursuit des activités reliées aux données spécifiques à sa région. Par exemple, citons le groupe ASET (African Safety Enhancement Team) qui travaille auprès des transporteurs et des organisations nationales et internationales africaines pour coordonner les initiatives d'amélioration de la sécurité. L'IATA remarque que Eurocontrol poursuit des initiatives de sécurité sur le territoire de la CEAC, comme la base de données ECCAIRS. Le bureau européen de l'IATA appuie fermement ces

initiatives. L'inclusion de données régionales aux accords de partage de données mentionnés plus haut devrait élargir la banque de données STEADES et la qualité des renseignements obtenus après analyse.

4. **CONCLUSION**

4.1 Les grands objectifs du GASP de l'OACI et du Plan de sécurité en 6 points de l'IATA sont très semblables. Ils se rejoignent en particulier lorsqu'il s'agit de l'analyse et du partage des données d'incidents/accidents. En conséquence, l'IATA appuie fermement le GASP et souhaite y collaborer en développant avec l'OACI un solide programme d'échange d'informations, en particulier celles qui proviennent des données d'incidents, afin de mieux comprendre les facteurs qui menacent la sécurité opérationnelle.

5. **SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE**

5.1 L'IATA demande à l'Assemblée de recommander au Conseil :

- a) d'élaborer des dispositions sur l'échange, entre les organisations vouées à la sécurité, des renseignements qui proviennent des données d'incidents, de façon à atténuer les problèmes liés à la confidentialité et aux actions punitives ; et
- b) d'étendre le champ de la gestion des données de sécurité de l'OACI, afin que les analyses de tendances des incidents et des facteurs contributifs deviennent un moyen proactif de mieux comprendre et gérer les menaces à la sécurité opérationnelle de l'aviation.