



ICAO

## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Neuvième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation — Région Afrique — océan Indien  
(RASG-AFI/9)  
9 novembre 2023

**Point 4 : État d'avancement de la mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité du GASP, y compris les priorités définies dans le plan régional de sécurité de l'aviation**

**4.3. Autres initiatives en matière de sécurité**

**Renseignements de sécurité pour appuyer la prise de décisions**

(Note présentée par le Secrétariat)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La proposition d'amendement n° 2 de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, a introduit une nouvelle pratique recommandée pour souligner l'importance de développer l'intelligence de la sécurité en tant que capacité opérationnelle et la nécessité d'un engagement organisationnel pour progresser dans ce domaine.

La présente note de travail examine les avantages de la mise en œuvre d'une stratégie de renseignement de sécurité et la nécessité d'une approche coordonnée lors de la mise en place d'un système de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS).

**Suite à donner :** La suite à donner figure au **paragraphe 3**

<b>Références:</b>	• Lettre SL AN 8/3-23/18 — Proposition d'amendement n° 2 de l'Annexe 19
<b>Objectif stratégique connexe :</b>	A — Sécurité

## 1 INTRODUCTION

1.1 La proposition d'amendement n° 2 de l'Annexe 19, appelle les États à élaborer d'une stratégie pour le développement des renseignements de sécurité en appui à la gestion de la sécurité, la prise de décisions et contribuer de façon continue à l'efficacité du programme national de sécurité. Cette stratégie permettra une prise de décisions plus anticipative orientée par les données et intégrée.

1.2 La présente note de travail souligne la nécessité de mettre en œuvre une stratégie de renseignements de sécurité pour améliorer les performances de sécurité, réduire les risques de sécurité et améliorer de façon continue l'efficacité du programme national de sécurité (PNS). Elle examine aussi la nécessité d'établir des taxonomies communes normalisées pour les systèmes de collecte et de traitement des données (SDCPS)

des parties prenantes de l'aviation pour promouvoir la collaboration et le partage de l'information entre ces parties prenantes.

## 2. DISCUSSION

2.1. À mesure que la complexité du système de l'aviation s'accroît, le développement des renseignements de sécurité en tant que capacité opérationnelle clé est non seulement une option, mais aussi une nécessité. Les renseignements de sécurité renvoient à une approche structurée plus systématique pour la collecte, l'analyse, et l'utilisation des données et des informations relatives à l'identité, la compréhension, la gestion anticipative des risques de sécurité. Les renseignements de sécurité sont le résultat d'une analyse des informations et des données de sécurité qui fournissent les connaissances et les aptitudes pour étayer les processus de prise de décisions.

2.2. La stratégie donnera aux parties prenantes les moyens de prendre des décisions éclairées en temps utile en leur fournissant des informations pertinentes, opportunes et exactes sur les risques, les tendances et les meilleures pratiques courantes et émergentes. Elle permettra aussi la détection à temps des risques de sécurité en agrégeant les données provenant de diverses sources, ce qui permettra à son tour d'atténuer de manière anticipée les risques. Une stratégie de renseignement efficace permet aux autorités aéronautiques et à d'autres parties prenantes d'un État d'atteindre leurs objectifs de sécurité et d'améliorer les performances globales en matière de sécurité.

2.3. Pour mettre en place les renseignements de sécurité en tant que capacité opérationnelle, il est essentiel d'élaborer et de mettre en œuvre la gouvernance des données, la gestion des données et le cadre connexe, y compris la définition des objectifs, des étapes, des délais, des méthodes connexes, et l'allocation de ressources pour soutenir ces initiatives.

2.4. L'autre facteur déterminant d'une stratégie de renseignement de sécurité efficace est la création d'un système de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) avec des taxonomies normalisées et harmonisées de toutes les parties prenantes de l'aviation. Une taxinomie normalisée est un système de classification qui utilise des termes et des définitions usuels pour organiser et classer les données par catégorie en veillant à l'uniformité et à la cohérence des diverses parties prenantes de l'aviation. L'adoption d'une taxonomie normalisée contribue non seulement à améliorer la qualité et l'exactitude des données de sécurité, mais facilite aussi l'intégration de ces données qui proviennent de diverses sources et structure le partage et l'échange d'informations et des données entre les parties prenantes de l'aviation.

2.5. Les taxonomies normalisées utilisées dans le SDCPS comprennent :

- Le compte rendu d'accident/incident (ADREP) de l'OACI : une taxonomie courante qui fait partie du système de compte rendu sur les accidents et les incidents de l'OACI. Il est également utilisé par plusieurs systèmes de compte rendu à travers le monde.
- L'équipe de taxinomie commune CAST/OACI (CICTT) : un classement par catégorie de haut niveau des types de risques pour permettre l'identification, l'analyse, et le codage des risques.

2.6. Dans le but de soutenir l'élaboration et la mise en œuvre des dispositions de la stratégie de renseignement de sécurité proposée dans le projet d'amendement n° 2 de l'Annexe 19, l'OACI œuvre à la publication du nouveau Doc 10159 — *Manuel sur les renseignements de sécurité*, de l'OACI en collaboration avec les groupes d'experts .

2.7. Par ailleurs, l'OACI organise depuis un certain temps des ateliers sur les renseignements de sécurité et la gestion des performances de sécurité afin de fournir aux États les connaissances essentielles et des compétences pratiques sur l'importance et l'utilisation des données pour la gestion de la sécurité et la prise de décisions, l'élaboration d'une stratégie de renseignement de sécurité, et la surveillance et la gestion des performances de sécurité. De plus, les ateliers organisés soulignent l'importance de la participation et de l'engagement de toutes les parties prenantes de l'aviation afin de maintenir les niveaux les plus élevés de sécurité à travers l'intégration des principes des renseignements de sécurité dans les pratiques.

2.8. En outre, l'OACI fournit aussi des outils et des sources de données que les États peuvent utiliser pour alimenter les systèmes nationaux de gestion de la sécurité. L'**Appendice A** fournit des détails sur les outils et les sources cités.

### **3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

La réunion est invitée à :

- a. prendre note des informations figurant dans la présente note de travail ;
- b. inviter instamment les États à s'engager à élaborer une stratégie de renseignement sur la sécurité et à élaborer et mettre en œuvre un plan d'action pour la mise en œuvre de la gouvernance des données de sécurité, la gestion des données et le cadre connexe ;
- c. encourager les États à adopter une approche coordonnée avec les parties prenantes dans l'élaboration des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité.

## Appendice A — Outils et sources des renseignements de sécurité de l'OACI

- **Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS)**  
L'iSTARS est un système en ligne sur le portail sécurisé de l'OACI qui fournit une interface d'accès rapide et commode à une collection de bases de données et d'applications web pour la collecte des renseignements sur la sécurité de l'aviation. Des applications relatives à la gestion de la sécurité font partie du système iSTARS.
- **Système de surveillance de l'information sur la sécurité (SIMS)**  
Le SIMS est un système de données et d'informations sur la sécurité en ligne comprenant diverses applications qui génèrent des indicateurs en appui aux programmes nationaux de sécurité (PNS) et aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS). La liste des indicateurs peut varier d'un État à l'autre en fonction de la disponibilité des données de sécurité nécessaires. Chaque indicateur nécessite des points de données spécifiques pour être calculé en utilisant les applications du SIMS.
- **Catalogue des indicateurs de l'OACI**  
Ce catalogue fournit un cadre pour une approche harmonisée de l'élaboration des indicateurs de sécurité et de la navigation aérienne. Les indicateurs figurant dans le catalogue appuient la mise en œuvre efficace du Programme national de sécurité (PNS) et du Système de gestion de la sécurité (SGS) dans les États et dans l'industrie et peuvent être utilisés comme indicateurs de performance de sécurité (IPS), conformément aux exigences de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* (Chapitre 3 et Appendice 2).
- **Outils OPS**  
Les outils OPS fournissent une multitude de bases de données et d'outils en ligne d'appui aux opérations de l'aviation, y compris les indicatifs et les indicateurs, le Data Network for Aviation (DNA) et d'autres outils.
- **Portail des comptes rendus et système ADREP de l'OACI**  
Ce système collecte les comptes rendus d'accident/d'incident soumis à l'OACI par les États membres, conformément à l'Annexe 13.
- **Rapport annuel sur la sécurité de l'OACI**  
Ce rapport fournit une synthèse des initiatives en matière de sécurité visant à renforcer la sécurité de l'aviation et les mises à jour sur certains indicateurs de performance de sécurité (ISP), notamment les statistiques sur les accidents et les facteurs de risque connexe.
- **Cadre en ligne (OLF) de l'USOAP CMA**  
Le cadre en ligne (OLF) de l'USOAP CMA fournit des informations complètes sur l'USOAP CMA.
- **ICAO-NET sur le portail sécurisé de l'OACI**  
C'est le répertoire de tous les Annexes, documents et notes de travail de l'OACI.