



# **Programme national de sécurité (PNS) pour l'aviation civile au Canada**



**Bureau émetteur :** Aviation civile de Transports Canada (TCAC)  
**Numéro de dossier :** A 5500-53 U  
**Numéro d'édition :** 01  
**Numéro du SGDDI :** 17090601  
**Date d'entrée en vigueur :** 2021-09-01

## MODIFICATIONS AU DOCUMENT TP 15462-F (1<sup>re</sup> ÉDITION)

<b>Modification</b>	<b>Sujet(s)</b>	<b>Date d'entrée en vigueur (aaaa/mm/jj)</b>
0	Document original	2021-09-01

## Table des matières

<b>MODIFICATIONS AU DOCUMENT TP 15462-F (1<sup>re</sup> ÉDITION)</b> .....	<b>3</b>
<b>Approbation - Nom/Titre</b> .....	<b>6</b>
<b>Avant-propos</b> .....	<b>6</b>
<b>Définitions et abréviations</b> .....	<b>7</b>
<b>1.0 Chapitre 1 – Introduction</b> .....	<b>8</b>
1.2 Aperçu – Principale documentation relative au PNS.....	8
1.3 Applicabilité.....	9
1.4 Responsabilités et obligations de rendre compte de l'État en matière de sécurité.....	9
<b>2.0 Chapitre 2 - Politique et objectifs de l'État en matière de sécurité</b> .....	<b>13</b>
2.1 Déclaration de politique du Programme national de sécurité.....	13
2.2 Aperçu du PNS.....	15
2.2.1 Élaboration du PNS du Canada.....	18
2.2.2 Gouvernance du PNS - Responsabilités et ressources.....	18
2.2.3 Le modèle logique du PNS du Canada.....	19
2.2.4 Conseil consultatif du PNS - Collaboration entre les programmes nationaux de sécurité.....	19
2.2.5 Documents et dossiers du PNS.....	20
2.3 Amélioration continue du PNS.....	21
2.3.1 Activités de mesure et de surveillance internes du PNS.....	21
2.3.2 Évaluation/audit externe du PNS.....	21
2.3.3 Enquêtes de l'État sur les accidents et les incidents.....	22
2.3.4 Politique d'application de la loi de l'État.....	22
<b>3.0 Chapitre 3 - Gestion du risque de sécurité par l'État</b> .....	<b>23</b>
3.1 Programme d'évaluation stratégique des risques pour la sécurité (ESRS).....	23
3.2 Système de gestion de la sécurité (SGS) – Exigences pour les fournisseurs de services.....	25
3.2.1 Évolutivité.....	26
3.2.2 SGS – Organismes de conception d'aéronefs, de moteurs d'aéronefs ou d'hélices.....	26
3.2.3 SGS pour les petits exploitants (AOC, OFA/UFP, et AMO).....	27
<b>4.0 Chapitre 4 - Assurance de la sécurité par l'État</b> .....	<b>27</b>
4.1 Politique de surveillance.....	28
4.2 Rapports obligatoires sur la sécurité.....	28
4.3 Système de compte rendu des événements.....	29
4.4 Système de compte rendu volontaire et confidentiel des incidents.....	29
4.5 Système de rapports de difficultés en service (RDS).....	30
<b>5.0 Chapitre 5 - Systèmes de collecte et de traitement des données relatives à la sécurité</b> .....	<b>30</b>
5.1 Partage des données et protection des renseignements sur la sécurité.....	30
5.2 Bases de données et gouvernance.....	31
5.3 L'ensemble des connaissances en matière de sécurité aérienne et autres considérations relatives aux données.....	31
5.3.1 Couplage des données avec d'autres projets.....	32
<b>6.0 Chapitre 6 - Promotion et formation en matière de sécurité par l'État</b> .....	<b>33</b>
6.1 Formation interne et communication de renseignements sur la sécurité.....	33

6.1.1	Formation interne sur la sécurité, les SGS et le PNS .....	33
6.1.2	Formation et autorisation des agents délégués .....	34
6.1.3	Communication des renseignements sur la sécurité .....	35
6.2	Soutien externe, formation, communication des renseignements sur la sécurité .....	35
6.2.1	Soutien externe pour la gestion de la sécurité .....	35
6.2.2	Prestation externe d'une formation ou d'une éducation liée aux SGS et au PNS .....	37
6.2.3	Communication (publique) externe et diffusion des renseignements sur la sécurité .....	37
<b>Annex A</b>	.....	<b>38</b>

## Approbation

Le présent énoncé de politique du Programme national de sécurité (PNS) est approuvé par les cadres supérieurs de Transports Canada, et le Bureau de la sécurité des transports (BST), au nom du Canada, et figure dans le document original. Voir SDGGI no 17090601 pour obtenir une copie.

## Avant-propos

Le Canada est une immense nation qui s'étend sur 18 millions de km<sup>2</sup> d'espace aérien navigable, d'un océan à l'autre, et dont le bilan en matière de sécurité aérienne est enviable. Notre système d'aviation civile est assez complexe en raison de nombreux défis : un climat rigoureux; des régions éloignées comportant une population limitée; et de grandes distances. Créé en 1936, le ministère des Transports établit les règles, les règlements et le Cadre pour la surveillance du système canadien de sécurité de l'aviation civile. Régis par la *Loi sur l'aéronautique* et le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), les fournisseurs de services, les entreprises et les autres titulaires de certificats garantissent la sécurité des opérations qui inclue les exigences du système de gestion de la sécurité (SGS), et la surveillance de la sécurité est assurée par l'Aviation civile de Transport Canada (TCAC). À l'interne, TCAC a établi la Norme du Système de gestion intégrée (SGI) qui contribue à faciliter la formulation des pratiques opérationnelles exemplaires au sein du Ministère.

Le Canada est un pays fondateur et signataire de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) en 1944, et s'est avéré un membre actif de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) depuis ce temps-là. Le Canada s'est engagé à mettre en œuvre les normes internationales élaborées par l'Organisation et continue de soutenir les initiatives de l'OACI et d'y participer activement. Ceci témoigne de son engagement continu à améliorer sans cesse la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité de l'environnement du système d'aviation civile canadien.

Le Canada reconnaît les avantages de l'harmonisation du **Programme national de sécurité (PNS)** de l'OACI avec les normes mondiales en aviation civile, démontrant ainsi à nos parties prenantes (e.g. États membres de l'OACI, l'industrie de l'aviation et public voyageur) notre engagement à l'égard de l'évolution continue de notre programme de sécurité de l'aviation civile. Les principes du PNS requis sont décrits dans l'annexe 19, Gestion de la sécurité de l'OACI, et sont regroupés en quatre composants : politique et objectifs de l'État en matière de sécurité; gestion des risques de sécurité par l'État; assurance de la sécurité par l'État; et promotion de la sécurité par l'État.

Dans le cas du Canada, les responsabilités en matière de surveillance de la sécurité, de gouvernance et de la réglementation incombent à la direction générale de TCAC. Une approche systémique de la gestion des risques favorise un processus transparent qui établit une hiérarchie des responsabilités claire pour la prise de décision. Par ailleurs, la mission de TCAC est fondée sur le concept que les stratégies d'intervention – élaboration de règles, surveillance et certification – sont des outils utilisés pour atténuer les risques et que le système d'aviation civile canadien est sûr, sécuritaire, efficace et responsable de l'environnement.

Le composant « politique et objectifs de l'État en matière de sécurité » définit la manière dont le Canada gèrera la sécurité dans l'ensemble de son système d'aviation. Cette obligation comprend la détermination des responsabilités et des obligations de rendre compte des différents organismes d'État liés au PNS, ainsi que des grands objectifs de sécurité à atteindre par le programme.

Le PNS du Canada comprend de multiples niveaux de gouvernance qui reposent sur une coordination et une intégration efficaces avec les systèmes internes du gouvernement du Canada (GC) et des parties intéressées externes. Les relations entre les différents éléments et

composants du PNS sont brièvement décrites dans le présent document. Toutefois, l'accent est mis sur le rôle de TCAC et de ses organisations partenaires, ainsi que leurs contributions requises au PNS du Canada. En passant d'un système de surveillance de la sécurité traditionnellement réactif à un système plus proactif et prédictif, le Canada s'efforce de renforcer sa culture de sécurité positive tout en s'attaquant aux risques de demain – aujourd'hui.

## Définitions et abréviations

La banque de données terminologiques et linguistiques du gouvernement du Canada, [TERMIUM Plus®](#), l'une des plus grandes banques de données terminologiques et linguistiques au monde, donne accès à des millions de termes en anglais, en français, en espagnol et en portugais. On retrouve des abréviations, des définitions et des exemples d'utilisation dans un large éventail de domaines spécialisés. La banque de données est un outil essentiel pour comprendre un acronyme, vérifier un titre officiel, trouver un équivalent dans une autre langue, et bien plus encore.

Dans la mesure du possible, le Canada utilise une terminologie approuvée par l'OACI qui est couramment utilisée dans ses Normes et pratiques recommandées (SARP). Pour maintenir la cohérence nationale, le Canada a établi un lexique de la terminologie de l'aviation civile, lequel est administré par le groupe Terminologie en aviation et Services linguistiques au sein de TCAC.

Afin d'aider à promouvoir l'utilisation correcte de la terminologie du lexique au sein du système d'aviation civile, le Canada a élaboré le [Système de terminologie de l'Aviation civile \(STAC\)](#), qui est un outil de recherche du domaine public.

En outre, TCAC a élaboré la Circulaire d'information (CI) n° 100-001, [Glossaire à l'intention des pilotes et du personnel des services de la circulation aérienne](#), afin de promouvoir l'utilisation d'une terminologie cohérente par le personnel des services de la circulation aérienne (ATS) et les pilotes. Le Canada reconnaît l'importance de communiquer au sein du système d'aviation civile en utilisant la terminologie et la phraséologie approuvées.

## 1.0 Chapitre 1 – Introduction

- (1) Ce document explique comment le Canada satisfait aux exigences du PNS en vertu de l'annexe 19 de l'OACI, ainsi qu'aux SARP du Manuel de gestion de la sécurité (document 9859) qui y sont associées.
- (2) Par souci de clarté, le présent document est généralement organisé de manière à modéliser les éléments et composants du PNS en vertu de l'annexe 19 de l'OACI.

## 1.2 Aperçu – Principale documentation relative au PNS

- (1) Les composants et les éléments critiques (EC) du PNS en vertu de l'annexe 19 de l'OACI sont définis dans de nombreux documents existants de Transports Canada/TCAC et du gouvernement du Canada. Les documents principaux suivants constituent un recueil de renseignements qui décrivent le PNS du Canada :
  - (a) **Manuel du Programme national de sécurité (MPNS)**
    - (i) Le présent MPNS répond à l'exigence de documentation du PNS indiquée au paragraphe 8.3.6.24 du document 9859 de l'OACI (« SSP Documentation ») puisqu'il décrit le système et les fonctions de l'État du Canada.
    - (ii) Ce document a été conçu par TCAC, pour définir comment le Canada dépasse les exigences du PNS décrites dans le document 9859, et d'autres documents d'orientation applicables. Le MPNS sera mis à la disposition de toutes les parties prenantes, tant à l'externe qu'à l'interne, en tant qu'outil d'orientation permettant de comprendre comment le système de sécurité de l'aviation civile du Canada est structuré pour répondre aux exigences du PNS.
  - (b) **Manuel du programme de TCAC**
    - (i) En tant qu'autorité de l'aviation civile du Canada, TCAC est l'organisme responsable du PNS du Canada. La manière dont TCAC mène son programme de l'Aviation civile, y compris les responsabilités en matière de gestion, de réglementation et de surveillance, est décrite dans son Manuel du programme de TCAC.
    - (ii) Le Manuel du programme de TCAC est un document de haut niveau au sein du système de gestion de la qualité de TCAC, également connu sous le nom de « Système de gestion intégré (SGI) ». Ce dernier est un cadre de gestion et de responsabilisation, qui décrit toutes les activités interreliées nécessaires pour gérer et exécuter de façon uniforme le programme de l'Aviation civile de TCAC. Le SGI est également conforme aux attentes du gouvernement du Canada en ce qui concerne le cadre de gestion des responsabilités.
    - (iii) Grâce au SGI, TCAC est en mesure de démontrer à toutes les parties prenantes qu'elle a mis en place un système de gestion pour la réglementation et l'administration de la sécurité. Une description du SGI de TCAC est fournie dans sa Norme sur le Système de gestion intégrée de l'Aviation civile.
  - (c) **Centre de référence de l'Aviation civile**
    - (i) Il s'agit d'un répertoire de documents central en ligne qui offre aux membres de la communauté de l'aviation civile canadienne un accès facile aux règlements, aux normes ainsi qu'aux documents d'orientation.
  - (d) **Plan national pour la sécurité de l'aviation (PNSA)**



- (i) Le PNSA est un document unique qui expose la stratégie de l'État en matière de gestion de la sécurité aérienne et est l'un des principaux documents faisant partie de la documentation relative au PNS de l'État. Les États qui ont adopté un PNS efficace sont en mesure de repérer et d'atténuer les risques nationaux en matière de sécurité opérationnelle. Par conséquent, le PNS contribue à l'élaboration du PNSA de l'État en permettant à ce dernier de gérer ses activités d'amélioration de la sécurité de manière cohérente et proactive grâce à la mesure du rendement en matière de sécurité, à la surveillance de la mise en œuvre des initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) du plan et à la correction de toute déficience repérée.
- (e) Le PNSA est un document unique qui expose la stratégie de l'État en matière de gestion de la sécurité aérienne et est l'un des principaux documents faisant partie de la documentation relative au PNS de l'État. Les États qui ont adopté un PNS efficace sont en mesure de repérer et d'atténuer les risques nationaux en matière de sécurité opérationnelle. Par conséquent, le PNS contribue à l'élaboration du PNSA de l'État en permettant à ce dernier de gérer ses activités d'amélioration de la sécurité de manière cohérente et proactive grâce à la mesure du rendement en matière de sécurité, à la surveillance de la mise en œuvre des initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) du plan et à la correction de toute déficience repérée.
- (2) Ces documents font l'objet d'un examen périodique, conformément à la Norme sur le SGI, afin de s'assurer qu'ils demeurent conformes aux règlements, aux normes et ainsi qu'aux politiques de l'OACI, du gouvernement du Canada et de Transports Canada.

### **1.3 Applicabilité**

- (1) Ce document, qui fournit une description complète du programme du Canada pour que celui-ci assume ses responsabilités en matière de gestion de la sécurité de l'État, y compris la surveillance, s'applique à tous les employés de Transports Canada et des autres ministères du gouvernement du Canada lorsque leur travail a une incidence sur la sécurité de l'aviation civile au Canada. En outre, ce document fournit au public une description du PNS du Canada.

### **1.4 Responsabilités et obligations de rendre compte de l'État en matière de sécurité**

- (1) Le Canada a déterminé, défini et documenté les exigences, responsabilités et obligations de rendre compte en ce qui concerne l'établissement et la tenue à jour du PNS. Pour chacun de ces éléments, le Canada dispose de directives claires pour planifier, organiser, réaliser, tenir à jour, conduire et améliorer continuellement le PNS d'une manière qui répond aux objectifs de sécurité de l'État. Les ressources nécessaires à la mise en œuvre de chacun de ces éléments de sécurité du PNS sont décrites en détail dans le document.
- (2) **Gouvernement du Canada (GC)**
  - (a) **Aperçu des secteurs de compétence**
    - (i) En ce qui concerne le PNS relatif à la sécurité aérienne, le gouvernement fédéral détient une compétence exclusive en matière d'aéronautique, tel que décrit dans la *Loi sur l'aéronautique*.
- (3) **Ministère des Transports**
  - (a) Le portefeuille des transports est l'un des portefeuilles les plus importants et les plus diversifiés du gouvernement du Canada. L'organisation est supervisée par le ministre et regroupe des intérêts locaux, nationaux et internationaux. Par ailleurs, certaines de ces

organisations sont financièrement autonomes, tandis que d'autres dépendent en grande partie du financement fédéral.

- (b) En plus de Transports Canada, le ministre des Transports est chargé de superviser environ 55 autres organisations, y compris les suivantes :
  - (i) 21 autorités aéroportuaires
  - (ii) NAV CANADA
  - (iii) Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)
  - (iv) Office des transports du Canada (OTC)
  - (v) Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC)

**(4) Transports Canada**

- (a) Le sous-ministre (SM) régit les activités de Transports Canada par l'entremise de deux structures de gouvernance distinctes : une structure de gouvernance organisationnelle et le Cadre ministériel des résultats et Répertoire des programmes.
  - (i) Structure de gouvernance organisationnelle

Transports Canada est constitué de programmes et de groupes de services de soutien travaillant à l'administration centrale d'Ottawa et dans d'autres régions du Canada.

La structure organisationnelle, y compris les renseignements sur les cadres supérieurs, peut être visualisée ici dans [l'organigramme](#) du Ministère.
  - (ii) Cadre ministériel des résultats (CMR)

La deuxième structure de gouvernance est le CMR. Ce dernier définit la manière dont Transports Canada planifie et rend compte de ses programmes et activités, et comprend les responsabilités, les résultats et les indicateurs essentiels de Transports Canada. Le CMR montre également comment les objectifs sont atteints par le Ministère et décrit les résultats obtenus pour les Canadiens.
  - (iii) Le CMR est composé des éléments suivants :
    - (A) Trois responsabilités essentielles :
      - (I) un système de transport sûr et sécuritaire;
      - (II) un réseau de transport écologique et novateur ; et
      - (III) un système de transports efficace;
    - (B) Neuf résultats dont Transports Canada rend compte publiquement;
    - (C) Un inventaire des programmes comprenant 34 programmes à l'appui de la [vision Transport 2030](#) de Transports Canada, ainsi que 10 services internes soutenant les trois responsabilités essentielles.
- (b) Comité de gestion exécutif de Transports Canada
  - (i) Le Comité de gestion exécutif (CGX) est l'organe décisionnel le plus haut placé à Transports Canada et est composé de deux comités distincts : le Comité des politiques, des programmes et des règlements du CGX, qui assure la surveillance des initiatives stratégiques en matière de politiques, de programmes et de réglementations, et le Comité de gestion intégrée du CGX, qui examine les questions liées à toutes les facettes de la gestion ministérielle. Ensemble, ils déterminent l'orientation et les priorités stratégiques du Ministère et dirigent le processus intégré de planification et de production de rapports.

- (c) Conseils de gestion
  - (i) Les conseils d'administration, y compris les Conseils de gestion des résultats stratégiques (CGRS) et le Conseil de gestion des services internes (CGSI), représentent le deuxième niveau décisionnel au sein du Transports Canada et rendent compte au CGX. Ils sont composés de membres du CGX au niveau des sous-ministres adjoints (SMA) et des directeurs généraux régionaux (DGR). Leur objectif est d'établir l'orientation des résultats stratégiques et des priorités qui correspondent aux priorités de Transports Canada; de cerner et de gérer les risques; d'orienter l'élaboration et la mise en œuvre des politiques, des programmes ainsi que des initiatives législatives et réglementaires; et de gérer les réaffectations et les ajustements budgétaires.
- (d) Comités des activités de programme
  - (i) Les comités des activités de programme (CAP) constituent le niveau suivant d'intégration des décisions après les CGRS et le CGSI. Les CAP sont dirigés par un directeur général (DG). Ils relèvent de leur CGRS respectif qui leur donne comme mandat d'établir les priorités et les orientations opérationnelles du programme dont ils ont la charge, en harmonie avec les priorités et les objectifs de Transports Canada et ses résultats stratégiques.
  - (ii) Chaque programme est dirigé par un gestionnaire supérieur responsable (GSR) au niveau du DG, qui a la responsabilité ultime de fournir une orientation fonctionnelle en vue de la mise en œuvre de ses programmes respectifs.
- (e) Groupe de la sécurité et de la sûreté
  - (i) Le Groupe de la sécurité et de la sûreté élabore des règlements et des normes pour appuyer la sécurité et la sûreté en matière de transports aériens, maritimes, ferroviaires et routiers. Son principal rôle est de mettre en œuvre des programmes de surveillance, d'essais et d'inspection pour faire respecter les règlements et les normes.
  - (ii) Le Groupe élabore un grand nombre de politiques et de règlements liés à la sécurité et à la sûreté, conçus en fonction du mode de transport. Voici quelques-unes des activités du Groupe :
    - (A) Élaborer et mettre en œuvre des procédures améliorées de contrôle des passagers aériens afin de relever les nouveaux défis en matière de sûreté et de sécurité;
    - (B) Entreprendre des consultations internes et externes tout en établissant certains nouveaux règlements, comme les consultations en cours sur les règlements relatifs aux passages à niveau;
    - (C) Travailler à faire en sorte que les sièges d'auto pour enfants offrent la meilleure protection possible;
    - (D) Inspecter les navires pour promouvoir le respect des règlements canadiens et des conventions internationales;
    - (E) Entretien et déployer les aéronefs utilisés pour fournir des services à l'appui de Transports Canada et d'autres programmes du gouvernement fédéral;
    - (F) Promouvoir des normes et des règlements écologiques dans tous les modes; et
    - (G) Concevoir des normes et des règlements concernant le transport de marchandises dangereuses.

- (iii) Voici un résumé des directions de la sécurité et de la sûreté de TC qui touche l'aviation:
  - (A) **Direction générale des services des aéronefs (DGSA)** : fournit des aéronefs et des services connexes pour soutenir les opérations de Transports Canada ainsi que certains programmes d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.
  - (B) **Direction générale de la sûreté aérienne** : préserve l'intégrité et la sûreté du système de transport aérien du Canada.
  - (C) **Direction générale de l'aviation civile (DGAC)** : élabore des règlements et des normes visant à promouvoir un système de transport aérien civil (non militaire) sûr pour les passagers et le fret, et les administre au moyen de programmes de surveillance et d'inspection. Cette direction générale, vaste et active, accomplit un travail essentiel pour le secteur du transport aérien au Canada. TCAC est l'organisme responsable du PNS du Canada.
  - (D) **Direction générale du transport des marchandises dangereuses** : élabore des normes et des règlements; développe une expertise; et met au point un mécanisme de surveillance en matière de transport de marchandises dangereuses par tous les modes.
  - (E) **Centre d'expertise en application de la loi** : fournit un leadership fonctionnel afin d'appuyer les agents (inspecteurs et enquêteurs) en matière d'application de la loi dans le transport multimodal, ainsi que les gestionnaires et d'autres employés.
- (f) **Aviation civile de Transports Canada (TCAC)**
  - (i) TCAC est responsable de l'exécution du PNS du Canada et de la réalisation de tous les objectifs fixés dans le cadre du programme de sécurité de l'Aviation civile de Transports Canada.
  - (ii) En tant qu'organisme responsable du PNS du Canada, veuillez consulter le manuel du programme de TCAC pour obtenir une description des structures organisationnelles, hiérarchiques et de gouvernance de TCAC.

## 2.0 Chapitre 2 - Politique et objectifs de l'État en matière de sécurité

- (1) En tant que ministère chargé de la réglementation, Transports Canada joue un rôle clé dans l'engagement du gouvernement à rationaliser la réglementation qui assure un haut niveau de protection au public voyageur. Transports Canada est le ministère du gouvernement fédéral responsable de la majeure partie des politiques, des programmes et des objectifs établis par le gouvernement du Canada en matière de transport.
- (2) En plus d'élaborer des règlements, Transports Canada mène des activités de surveillance de la sécurité pour vérifier que tous les titulaires de certificats respectent les règlements prescrits, et fait la promotion de la sécurité par l'entremise de différentes campagnes nationales d'éducation et par des initiatives collectives. Les énoncés de vision et de mission du Ministère démontrent encore une fois que le Canada reconnaît que la sécurité est l'une des principales priorités de son programme/système d'aviation civile.
- (3) Dans le système de l'aviation civile du Canada, la gestion des services de navigation aérienne (SNA) relève de [NAV CANADA](#), qui est une entité privée à but non-lucratif, distincte de Transports Canada. La [Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile](#) définit la manière dont les SNA sont gérés au Canada. NAV CANADA gère les activités quotidiennes des Services d'information aéronautique (AIS) en vertu de l'annexe 4 de l'OACI, *Cartes aéronautiques*, et de l'annexe 15 de l'OACI, *Services d'information aéronautique*, ainsi que des services de la circulation aérienne (ATS) en vertu de l'Annexe 11 de l'OACI, *Services de la circulation aérienne*. Le rôle de Transports Canada est de mettre en vigueur les règlements et d'assurer la surveillance de la sécurité.
- (4) Au Canada, les enquêtes sur les incidents et les accidents relèvent de la responsabilité du [Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports](#), aussi appelé le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Il s'agit d'un organisme gouvernemental indépendant chargé des enquêtes sur les incidents et les accidents, conformément à l'annexe 13 de l'OACI. La [Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports](#) est l'instrument réglementaire qui définit les responsabilités et les droits du BST lors des enquêtes sur les accidents et les incidents.
- (5) La Direction générale du transport des marchandises dangereuses (DGTMD) au sein de Transports Canada est le point central du programme national de réglementation visant la sécurité publique du transport des marchandises dangereuses. La DGTMD constitue la source la plus importante de développement réglementaire, de renseignements et d'aide sur le transport des marchandises dangereuses pour le public, l'industrie et les employés du gouvernement. Transports Canada a élaboré le programme du transport des marchandises dangereuses (TMD) en s'inspirant de l'annexe 18 de l'OACI - *Sécurité du transport des marchandises dangereuses*, et des directives réglementaires fournies dans la [Loi sur le transport des marchandises dangereuses](#).
- (6) Le composant « politique et objectifs de l'État en matière de sécurité » définit la manière dont le Canada gérera la sécurité dans l'ensemble de son système d'aviation. Cela comprend la détermination des responsabilités et des obligations des différents partenaires étatiques qui contribuent à la sécurité aérienne, conformément à l'annexe 19 de l'OACI, ainsi que la détermination des grands objectifs de sécurité à atteindre par le PNS.

### 2.1 Déclaration de politique du Programme national de sécurité

- (1) TCAC et les partenaires étatiques du PNS promeuvent et réglementent la sécurité de l'aviation au Canada. Nous nous engageons à élaborer et à mettre en œuvre des stratégies, des cadres réglementaires et des processus efficaces pour nous assurer que les activités aériennes sous notre responsabilité atteignent le niveau le plus élevé possible en matière de performance de sécurité.

- (2) À cette fin, nous prendrons les mesures suivantes :
- (a) Établir des normes nationales qui appuient les NPRs de l'OACI.;
  - (b) Adopter une approche fondée sur les données et la performance à l'égard de la réglementation en matière de sécurité et des activités de surveillance de l'industrie, le cas échéant;
  - (c) Cerner les tendances en matière de sécurité dans l'industrie aéronautique et adopter une approche fondée sur les risques pour aborder les domaines qui présentent les problèmes et les besoins les plus importants en matière de sécurité;
  - (d) Surveiller et mesurer en permanence la performance de sécurité de notre système d'aviation grâce aux indicateurs globaux de performance de sécurité de l'État, ainsi qu'aux indicateurs de performance de sécurité des fournisseurs de services;
  - (e) Collaborer et consulter le secteur de l'aviation pour traiter les questions de sécurité et améliorer continuellement la sécurité aérienne;
  - (f) Promouvoir des pratiques exemplaires en matière de sécurité et une culture de sécurité positive au sein de l'industrie, sur la base de solides principes de gestion de la sécurité;
  - (g) Encourager la collecte, l'analyse et l'échange de renseignements sur la sécurité entre toutes les organisations industrielles et tous les fournisseurs de services concernés, afin que ces renseignements soient utilisés uniquement aux fins de gestion de la sécurité;
  - (h) Affecter suffisamment de ressources financières et humaines pour la gestion de la sécurité;
  - (i) Doter le personnel des compétences et de l'expertise nécessaires pour qu'il puisse s'acquitter avec compétence de ses responsabilités en matière de gestion de la sécurité; et
  - (j) Aider à l'élaboration du PNSA, l'un des principaux documents faisant partie de la documentation relative au PNS de l'État.
- (3) Objectifs de sécurité de l'État
- (a) Voici les objectifs de sécurité du Canada :
    - (i) Veiller à ce que le système de sécurité du Canada dans son ensemble fonctionne efficacement et à ce que les parties prenantes travaillent ensemble dans l'intérêt de la sécurité;
    - (ii) Veiller à ce que les organismes canadiens de réglementation et d'enquête en matière de sécurité demeurent à l'avant-plan sur la scène mondiale et disposent des compétences et des capacités nécessaires pour maintenir la sécurité;
    - (iii) Veiller à ce que le PNS du Canada guide le PNAS, qui alimentera ensuite les plans régionaux et mondiaux pour la sécurité de l'aviation de l'OACI. Ensemble, ces plans permettent à l'État de gérer les activités d'amélioration de la sécurité de manière cohérente et proactive en mesurant le rendement en matière de sécurité, en surveillant la mise en œuvre des IAS du plan et en corrigeant toute déficience repérée.
    - (iv) S'appuyer sur les programmes proactifs d'aujourd'hui en matière de prévention des accidents en adoptant de nouveaux outils et de nouvelles mesures pour mieux anticiper les sources potentielles de risque afin de déterminer et d'atténuer les signes précurseurs et les facteurs contributifs des accidents, et gérer stratégiquement les ressources en matière de sécurité en vue d'améliorer la sécurité d'une manière optimale et rentable;

- (v) S'appuyer sur les principes de gestion de la sécurité pour faire face de manière proactive aux nouveaux risques en matière de sécurité en utilisant des approches cohérentes et fondées sur des données pour prendre des décisions plus intelligentes, au niveau du système et en fonction des risques, dans l'ensemble des organismes du secteur de l'aviation du Canada, avec l'industrie et les parties prenantes mondiales;
  - (vi) Collaborer avec les parties prenantes nationales et internationales pour encourager la coopération en vue de produire des rapports ouverts sur les préoccupations relatives à la sécurité;
  - (vii) Accroître la sécurité et l'efficacité en tirant parti de la disponibilité croissante des données de sécurité et du développement de capacités analytiques supplémentaires pour intégrer systématiquement la gestion des risques de sécurité dans le processus décisionnel;
  - (viii) Axer les activités de gestion de la sécurité sur les domaines à risque élevé, et peaufiner les modèles de surveillance de la sécurité afin d'accorder la priorité aux efforts en matière d'inspection de la sécurité en fonction du risque;
  - (ix) Collaborer avec le monde de l'aviation internationale pour établir une réglementation plus intelligente en matière de sécurité et des mesures rentables afin de créer une aviation durable.
- (b) Les personnes issues d'organismes publics qui exercent des fonctions contribuant à la réalisation des objectifs de sécurité du Programme s'engagent à développer ces fonctions conformément aux principes de gestion de la sécurité qui régissent le PNS.
- (4) Approbation
- (a) La présente déclaration de politique du PNS est approuvée par les cadres supérieurs de Transports Canada, ainsi que par le BST au nom du Canada et est énumérée dans le document original signé de la déclaration de politique du PNS. Voir le SGDDI n° 17090601 pour obtenir une copie.

## 2.2 Aperçu du PNS

- (1) Lors de la *Conférence de haut niveau sur la sécurité de l'OACI* qui a eu lieu en 2010, on a proposé l'élaboration d'une annexe 19 consacrée à la gestion de la sécurité. Les avantages escomptés étaient les suivants :
- (a) Aborder les risques de sécurité de manière proactive;
  - (b) Gérer et appuyer les développements stratégiques en matière de réglementation et d'infrastructure;
  - (c) Renforcer le rôle joué par l'État dans la gestion de la sécurité au niveau de l'État, en coordination avec les fournisseurs de services; et
  - (d) Mettre l'accent sur le concept de performance globale en matière de sécurité dans tous les domaines.
- (2) La première édition de la nouvelle annexe est entrée en vigueur le 14 novembre 2013. Toutes les dispositions de gestion de la sécurité figurant à l'annexe 19 (sauf celles énumérées ci-dessous) ont été transférées ou reproduites à partir des dispositions de gestion de la sécurité qui figuraient dans six autres annexes. Les nouvelles dispositions sont les suivantes :
- (a) Le cadre du [système de gestion de la sécurité \(SGS\)](#) s'applique désormais aux organismes chargés de la conception de type et de la fabrication des aéronefs.

- (b) Les quatre composants existants du cadre du [Programme national de sécurité \(PNS\) - politiques et objectifs en matière de sécurité, gestion des risques de sécurité, assurance de la sécurité](#) et [promotion de la sécurité](#) - ont acquis le statut de « SARP ».
  - (c) Le système de surveillance de la sécurité de l'État s'applique maintenant à la surveillance de tous les fournisseurs de produits et de services.
  - (d) La collecte, l'analyse et l'échange de données sur la sécurité deviennent partie intégrante du PNS.
- (3) Gouvernance du Programme national de sécurité
- (a) Les responsabilités et les obligations de rendre compte qui sont liées à la réalisation des objectifs de sécurité du PNS seront partagées de la manière suivante :
    - (i) TCAC est l'organisme de remplacement du PNS. Le directeur général, Aviation civile est responsable, au Canada, de la coordination de la mise en œuvre et de la conformité/teneur à jour continue du PNS. TCAC assure la responsabilité globale de la réalisation des objectifs du Programme en matière de sécurité aérienne.
    - (ii) En plus de TCAC, un Conseil consultatif du PNS a été établi avec des représentants de chaque partenaire étatique. Le mandat du Conseil est lié à la mise en œuvre et à la tenue à jour du Programme. Par ailleurs, la nomination de ce groupe de coordination vise à faciliter une bonne communication; à éviter la duplication des efforts et le chevauchement de politiques conflictuelles; et à assurer une mise en œuvre efficace et efficiente du PNS. Les membres du Conseil consultatif du PNS sont impliqués dans la mesure où leurs activités influent sur la réalisation des objectifs de sécurité du Programme. Par ailleurs, les membres du Conseil jouent un rôle actif en ce qui concerne les ressources humaines et financières obtenues par l'entremise de leur budget respectif. Le Conseil consultatif du PNS est présidé par le directeur de l'organisme de remplacement du PNS.
    - (iii) La planification, la mise en œuvre, la gestion continue et la surveillance du PNS sont confiées à une équipe/un service multidisciplinaire au sein de TCAC. Cette équipe sert d'interface avec l'OACI en ce qui concerne le PNS et l'annexe 19. De plus, elle est chargée de veiller à ce que les différents aspects fonctionnent ensemble pour réaliser le Programme ainsi que les objectifs de sécurité de l'État, et est dotée des ressources nécessaires pour le faire.
- (4) La nouvelle annexe reproduit également la pièce jointe « E » de l'annexe 14 « Orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité » dans la pièce jointe « B ».
- (5) L'annexe 19 exige que l'État effectue les tâches suivantes :
- (a) Définir les responsabilités et les obligations de rendre compte en matière de gestion de la sécurité aérienne; et
  - (b) Coordonner l'élaboration d'une politique (déclaration) de l'État en matière de sécurité qui s'appliquera à l'ensemble du cadre réglementaire et administratif de l'État.
- (6) Le PNS n'est pas décrit comme un cadre ou un système de gestion, mais plutôt comme un programme visant à assumer les responsabilités de l'État en matière de gestion de la sécurité - ce qui comprend la surveillance de la sécurité. La mise en œuvre d'un PNS est proportionnelle à la taille et à la complexité du système d'aviation civile de l'État, et peut nécessiter une coordination entre plusieurs autorités d'État chargées de différents aspects de la sécurité de



l'aviation civile. Les responsabilités d'un État en matière de gestion de la sécurité peuvent être assumées par plusieurs organismes du secteur de l'aviation au sein de l'État, par exemple la CAA et une autorité indépendante d'enquête sur les accidents, ou un fournisseur de services de navigation aérienne. Le PNS précise le ministère ou l'organisme gouvernemental au sein de l'État qui est chargé de coordonner la tenue à jour et la mise en œuvre du PNS, et la façon dont on intègre les autres organismes d'État qui apportent une contribution importante à la sécurité aérienne.

- (7) Dans l'ensemble, le PNS s'inscrit dans un concept large de gestion de la sécurité qui vise à faciliter la prise de décisions fondées sur des données et des éléments de preuve. Il renforce l'efficacité et l'efficience de l'élaboration et de l'exécution des programmes de surveillance réglementaire axés sur la gestion des risques.
- (8) L'annexe 19 de l'OACI, Gestion de la sécurité, établit un programme et des processus permettant à tous les États contractants d'intégrer la surveillance et la gestion de la sécurité et de mettre en œuvre un PNS, y compris les composants suivants :
  - (a) Politique, objectifs et ressources de l'État en matière de sécurité;
  - (b) Gestion du risque de sécurité par l'État;
  - (c) Assurance de la sécurité par l'État; et
  - (d) Promotion de la sécurité par l'État.
- (9) Ces quatre composants du PNS sont ensuite décomposés en quatorze éléments, y compris huit éléments critiques (EC) du système de surveillance de la sécurité de l'État, comme suit :
  - (a) **Composant 1 - Politique, objectifs et ressources de l'État en matière de sécurité**
    - (i) Législation aéronautique de base (EC-1)
    - (ii) Règlements d'exploitation particuliers (EC-2)
    - (iii) Système et fonctions de l'État (EC-3)
    - (iv) Personnel technique qualifié (EC-4)
    - (v) Indications techniques, outils, dispositions en matière de sécurité, informations essentielles (EC-5)
  - (b) **Composant 2 - Gestion du risque de sécurité par l'État**
    - (i) Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation (EC-6)
    - (ii) Obligations relatives au système de gestion de la sécurité
    - (iii) Enquête sur les accidents et les incidents
    - (iv) Détermination des dangers et évaluation des risques de sécurité
    - (v) Gestion des risques de sécurité - résolution des problèmes de sécurité (EC-8)
  - (c) **Composant 3 - Assurance de la sécurité par l'État**
    - (i) Obligations de surveillance (EC-7)
    - (ii) Rendement de l'État en matière de sécurité
  - (d) **Composant 4 - Promotion de la sécurité par l'État**
    - (i) Communication interne et diffusion d'information en matière de sécurité
    - (ii) Communication externe et diffusion d'information en matière de sécurité
- (10) Documents de référence :

- (a) [Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde \(GASP\)](#)
- (b) Annexe 19 de l'OACI, Gestion de la sécurité, deuxième édition
- (c) Document 9859 de l'OACI, Manuel de gestion de la sécurité, quatrième édition
- (d) Document 9734 de l'OACI, Manuel de surveillance de la sécurité, partie A
- (e) [Norme sur le Système de gestion intégrée de l'Aviation civile \(TP 14693\)](#)

### 2.2.1 Élaboration du PNS du Canada

- (1) Les initiatives stratégiques 2014-2020 de la Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté 2020 appuient le PNS en vertu de l'annexe 19 de l'OACI, en incluant un certain nombre de ses éléments, tels que les suivants :
  - (a) Renforcement du rôle de surveillance de l'aviation civile
  - (b) Examen réglementaire de l'aviation civile
  - (c) Système de gestion de la sécurité (SGS)/système de gestion de la sûreté (SGSu)
  - (d) Gestion des risques
  - (e) Assurance de la qualité interne
  - (f) Élaboration d'un programme d'application de la loi dans le transport multimodal
  - (g) Planification intégrée des activités fondée sur les risques
- (2) En 2015, TCAC a commencé à travailler à la formation d'une équipe de projet dédiée au projet de mise en œuvre du PNS qui vise à permettre au Canada de se conformer à l'annexe 19.
- (3) Le Canada a mis en place l'équipe de mise en œuvre du PNS, laquelle est dirigée par un coordonnateur du PNS qui relève des cadres supérieurs de TCAC. En utilisant l'outil d'analyse des écarts du PNS de l'OACI sur le portail du Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS), l'équipe a évalué la conformité du système de l'aviation civile du Canada aux exigences et aux recommandations de l'annexe 19 en matière de gestion de la sécurité. Pour combler les écarts cernés, l'équipe de mise en œuvre du PNS a créé des sous-projets qu'elle a confiés à des chefs de projet chargés de gérer et de mettre en œuvre les mesures correctives afin de combler les écarts.

### 2.2.2 Gouvernance du PNS - Responsabilités et ressources

- (1) Les responsabilités et les obligations de rendre compte qui sont liées à la réalisation des objectifs de sécurité du PNS seront partagées de la manière suivante :
  - (a) L'organisme responsable du PNS du Canada est le directeur général, TCAC. Le directeur général a la responsabilité globale pour le Canada et est responsable de la coordination de la mise en œuvre du PNS ainsi que de la maturité, de la conformité et de la tenue à jour continues du Programme. TCAC assure également la responsabilité globale de la réalisation des objectifs du PNS en matière de sécurité aérienne.
  - (b) Au sein de TCAC, le directeur, normes, est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre du PNS. La planification quotidienne, la mise en œuvre, ainsi que la surveillance et la gestion continues du PNS sont confiées à une équipe/un service multidisciplinaire au sein de TCAC. Cette équipe sert d'interface avec l'OACI en ce qui concerne le PNS et l'annexe 19. Ses membres sont chargés de veiller à ce que les différents aspects fonctionnent ensemble pour réaliser le PNS ainsi que les objectifs de sécurité de l'État, et sont dotés des ressources nécessaires pour le faire.

### 2.2.3 Le modèle logique du PNS du Canada

- (1) TCAC a élaboré un modèle logique pour fournir un résumé simplifié du PNS. L'objectif de ce modèle logique est de présenter aux parties prenantes internes et externes les détails concernant les divers processus et les activités que le Canada entreprendra afin de satisfaire aux exigences de l'annexe 19 en matière de gestion de la sécurité, et d'obtenir les résultats souhaités, en vue de réaliser un PNS efficace.
- (2) Documents de référence :
  - (a) Modèle logique du PNS (SGDDI n° 17219007 – français) (SGDDI n° 15167504 – anglais)

### 2.2.4 Conseil consultatif du PNS - Collaboration entre les programmes nationaux de sécurité

- (1) L'annexe 19 exige que tous les organismes d'État participant à tout aspect de la sécurité aérienne clarifient leur rôle et la manière dont il influe sur les autres organismes en ce qui concerne le PNS. L'État est tenu de veiller à ce que chaque organisme comprenne comment il contribue au respect de chaque exigence figurant à l'annexe 19 et, plus important encore, à la gestion de la sécurité dans l'État.
- (2) Les obligations et les fonctions de chaque agence de l'aviation qui concernent la mise en œuvre devraient être documentées afin d'éviter toute ambiguïté. Autrement dit, chaque agence de l'aviation devrait non seulement mettre en œuvre des activités pour remplir ses obligations respectives en vertu de la *Convention de Chicago*, mais également les documenter.
- (3) Pour certains États comme le Canada, où de multiples organismes réglementaires et administratifs participent à la sécurité aérienne, TCAC a mis sur pied un comité national approprié, formé de représentants de certaines des organisations énumérées ci-dessous, afin de servir de plate-forme pour la coordination continue du PNS de l'État.
- (4) Le PNS du Canada exige une collaboration avec ses partenaires, y compris les parties prenantes du gouvernement et des organismes gouvernementaux. Toutefois, ce document se concentrera sur les rôles de TCAC; du BST; du Secrétariat national Recherche et sauvetage (SNRS) de Sécurité publique Canada; du ministère de la Défense nationale (MDN); et de NAV CANADA, qui jouent tous un rôle clé dans le PNS du Canada.
- (5) Présidé par un représentant de la haute direction de TCAC, le Conseil consultatif du PNS sera établi avec des représentants de chaque partenaire étatique ayant des responsabilités liées à la mise en œuvre et la mise à jour du PNS. La nomination de ce groupe de coordination vise à faciliter une bonne communication; à éviter la duplication des efforts et le chevauchement de politiques conflictuelles; et à assurer une mise en œuvre efficace et efficiente du PNS. Les membres du Conseil consultatif du PNS s'engagent, dans la mesure où leurs activités influencent la réalisation des objectifs de sécurité du programme, à allouer les ressources humaines et financières obtenues grâce à leurs ressources budgétaires respectives. Enfin, le Conseil consultatif du PNS est une forme de comité présidé par le directeur de l'organisme de remplacement du PNS. Voir section 2.1 (4)a.ii.
- (6) Les responsabilités de chaque organisation sont définies dans la *Loi sur l'aéronautique* et les lois subordonnées.
- (7) Liens entre les partenaires du Programme national de sécurité et les annexes de l'OACI :
  - (a) **Transports Canada**
    - (i) Annexe 1 - Licences du personnel
    - (ii) Annexe 2 - Règles de l'air
    - (iii) Annexe 3 - Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale

- (iv) Annexe 4 - Cartes aéronautiques
- (v) Annexe 5 - Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol
- (vi) Annexe 6 - Exploitation technique des aéronefs
- (vii) Annexe 7 - Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs
- (viii) Annexe 8 - Navigabilité des aéronefs
- (ix) Annexe 9 - Facilitation
- (x) Annexe 10 - Télécommunications aéronautiques
- (xi) Annexe 14 - Aéroports
- (xii) Annexe 15 - Services d'information aéronautique
- (xiii) Annexe 16 - Protection de l'environnement
- (xiv) Annexe 17 - Sûreté. Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite
- (xv) Annexe 18 - Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses
- (xvi) Annexe 19 - Gestion de la sécurité
- (b) **NAV CANADA**
  - (i) Annexe 11 - Services de la circulation aérienne
  - (ii) Annexe 19 - Gestion de la sécurité
- (c) **Sécurité publique Canada - Secrétariat national Recherche et sauvetage (SNRS), ministère de la Défense nationale (MDN)**
  - (i) Annexe 12 - Recherches et sauvetage
  - (ii) Annexe 19 - Gestion de la sécurité
- (d) **Bureau de la sécurité des transports**
  - (i) Annexe 13 - Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation
  - (ii) Annexe 19 - Gestion de la sécurité
- (8) Documents de référence :
  - (a) DAC 107-005, Cadre des programmes de partenariat en matière de sécurité (SGDDI n° 3838233)
  - (b) Ébauche du mandat, Conseil consultatif du PNS (SGDDI n° 12956803)

### 2.2.5 Documents et dossiers du PNS

- (1) Les documents et les dossiers du PNS du Canada sont stockés de façon sécuritaire, conformément aux processus de documentation de TCAC, et sont accessibles à tout le personnel de TCAC par l'entremise du SGDDI. À l'externe, toute la documentation pertinente sur le PNS sera accessible sur la page Web de gestion de la sécurité aérienne de Transports Canada, qui fournira des liens vers tous les documents et les directives du PNS. Conformément aux procédures écrites établies, le personnel de TCAC classera et stockera tous les dossiers du PNS dans le SGDDI pour s'assurer qu'ils sont stockés de façon sécuritaire et qu'ils sont facilement accessibles. À titre d'exigence du SGS, il incombe aux entreprises de conserver leurs dossiers pour prouver que leurs activités sont conformes à l'ensemble des règlements et des normes applicables de l'OACI et des États.

- (2) Documents de référence :
- (a) DAC QUA-002, Cadre de documentation de l'Aviation civile (SGDDI n° 13623192 (E) / 14066831 (F))
  - (b) IP ADM-013, La gestion de l'information à l'Aviation civile (SGDDI n° 15660340 (E) / 16297603 (F))
  - (c) Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, Politique sur la gestion de l'information (SGDDI n° 884671)
  - (d) Mandat, Groupe de travail du SGDDI de l'aviation civile nationale

### **2.3 Amélioration continue du PNS**

- (1) Transports Canada a élaboré la Norme sur le SGI pour établir et maintenir une gestion efficace et efficiente du programme de l'Aviation civile, conformément au cadre et aux politiques de gestion du gouvernement du Canada.
- (2) Le SGI sert de fondement qui oriente la manière dont TCAC gère ses activités. Pour y parvenir, il présente une série structurée de processus qui dérivent de la norme et qui décrivent les intrants et les méthodes de prise de décisions ainsi que le niveau de qualité atteint dans le cadre du programme. Documents de référence :
- (a) [Manuel du programme de TCAC](#)
  - (b) TP 14693, Norme sur le Système de gestion intégrée de l'Aviation civile
  - (c) Outil d'analyse iSTARS du PNS de l'OACI
  - (d) Méthode de surveillance continue (CMA) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI

#### **2.3.1 Activités de mesure et de surveillance internes du PNS**

- (1) TCAC surveille et, le cas échéant, mesure les processus utilisés pour l'exécution des programmes afin de vérifier que les résultats prévus et les normes de service ont été respectés. Lorsque les résultats n'ont pas été atteints, un plan de mesures correctives est alors élaboré et mis en œuvre.
- (2) TCAC assure l'amélioration continue du programme de l'Aviation civile en effectuant des examens de la gestion et en intégrant les résultats dans les plans stratégiques et annuels ultérieurs.
- (3) Ces activités sont classées par ordre de priorité en fonction d'une approche fondée sur les risques. Par la suite, elles sont prévues et mises en œuvre selon une perspective quinquennale.
- (4) Ces plans comprennent également des activités d'assurance qualité comme le travail d'auto-évaluation de TCAC dans le cadre de l'USOAP, qui comprend les obligations de l'annexe 19 visant à évaluer en permanence l'efficacité des systèmes de surveillance.

#### **2.3.2 Évaluation/audit externe du PNS**

- (1) En tant qu'État membre de l'OACI, le Canada adhère à la méthode de surveillance continue (CMA) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI. L'OACI effectue des évaluations, des audits et d'autres activités de surveillance pour déterminer les capacités de surveillance de la sécurité de ses États, en réalisant les tâches suivantes :

- (a) Évaluer la mise en œuvre efficace des huit éléments critiques (EC) dans huit domaines d'audit (c'est-à-dire LEG, ORG, PEL, OPS, AIR, AIG, ANS et AGA) au moyen de questions de protocole [QP]; et
- (b) Vérifier l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments suivants par les États membres :
  - (i) Normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI en matière de sécurité;
  - (ii) Matériel d'orientation et procédures connexes.

### 2.3.3 Enquêtes de l'État sur les accidents et les incidents

- (1) Le Canada a structuré les enquêtes sur les accidents et incidents en aviation conformément à l'annexe 13 de l'OACI. De plus, le Canada a désigné, par voie réglementaire, le BST pour enquêter sur tous les événements d'aviation civile qui se produisent sur le territoire et dans l'espace aérien canadiens, et à tout endroit sous le contrôle de la circulation aérienne canadien. Par ailleurs, le BST enquête sur des événements survenant partout dans le monde qui mettent en cause un aéronef pour lequel un document d'aviation canadien était en vigueur, ou qui était exploité par une personne à qui un document d'aviation canadien avait été délivré en vertu de la partie I de la *Loi sur l'aéronautique*.
- (2) Le BST est un organisme indépendant et multimodal qui est chargé d'enquêter sur les événements dans les transports aériens, maritimes, ferroviaires et par pipeline. Il produit des [rapports](#), des [recommandations](#) ainsi que des [avis](#) en matière de sécurité, et énumère les problèmes de la [liste de surveillance](#) qui sont accessibles à tous sur son [site Web](#).
- (3) Les enquêteurs aériens du BST sont certifiés en tant que pilotes, mécaniciens d'entretien d'aéronefs, contrôleurs aériens ou ingénieurs en navigabilité, etc. Ils ont tous une vaste expérience diversifiée de l'industrie aéronautique. En plus d'effectuer des enquêtes, le Bureau participe aux travaux de groupes nationaux et internationaux des gouvernements et de l'industrie en vue d'étudier les tendances en matière de sécurité et de communiquer toute question de sécurité aux agents de changement.
- (4) Le personnel de Transports Canada peut participer aux événements d'accident et d'incident en tant qu'observateurs ministériels; toutefois, les conclusions et les rapports d'enquête officiels relèvent de la responsabilité du BST. En outre, des représentants de l'industrie, tels que les constructeurs d'aéronefs, peuvent être invités à participer à l'enquête en tant qu'experts techniques en la matière.
- (5) Documents de référence :
  - (a) TP 4044, Manuel du Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile (SCRQEAC)
  - (b) TP 11776, Manuel de l'observateur du ministre

### 2.3.4 Politique d'application de la loi de l'État

- (1) Le Canada a créé le Centre d'expertise en matière d'application de la loi, qui est un cadre multimodal établissant la politique d'application de la loi.
- (2) La responsabilité visant à soutenir l'application efficace des règles de sécurité et de sûreté est une responsabilité partagée par tous ceux qui participent à la surveillance et à l'application de la loi à Transports Canada. Qu'il s'agisse de la détention d'un navire dans les eaux canadiennes, de la surveillance des marchandises dangereuses partout au Canada, ou de la supervision et de la surveillance des activités aériennes, l'application de la loi est une partie essentielle de notre travail qui touche tous les modes, tous les bureaux régionaux et tous les inspecteurs de Transports Canada.

- (3) L'établissement de règles et de normes utiles n'est qu'une première étape. Le Centre d'expertise en matière d'application de la loi doit également superviser ces règles et normes, et prendre des mesures lorsqu'il constate des cas de non-conformité. De plus, le Centre doit prendre les mesures appropriées pour encourager, appuyer et, dans certains cas, imposer le respect de ces règles, ce qui constitue un élément essentiel du processus. L'application de ces règles est un autre aspect de la manière dont le Centre sert les Canadiens.
- (4) Les Normes ministérielles en matière d'application de la loi, également appelées « manuel », sont un recueil de normes, de pratiques exemplaires, de conseils et de directives sur la manière de prendre des mesures d'application de la loi efficaces. Depuis la première publication du manuel, ce dernier a été très bien accueilli et occupe une place importante dans la manière dont Transports Canada planifie, entreprend et exécute les activités d'application de la loi.
- (5) Le Centre d'expertise en matière d'application de la loi a élaboré cet outil pour promouvoir une application de la loi utile, équilibrée et efficace. Les chapitres sont organisés de manière à soutenir les agents de mise en application de la loi dans l'exercice de leurs pouvoirs et de leur discrétion, et à aider les gestionnaires à planifier les activités d'application de la loi.
- (6) Bien que le manuel ne fournisse pas une réponse catégorique à chaque scénario auquel sont confrontés les gestionnaires ou les agents chargés de l'application de la loi, il fournit les normes et les directives qui devraient s'appliquer dans la plupart des cas. Lorsque le manuel n'aborde pas un sujet précis, les questions peuvent être acheminées au Centre. Enfin, en cas de conflit entre le manuel et les pratiques ou les procédures modales, l'avis du Centre prévaut.
- (7) Documents de référence :
  - (a) DAC 107-004, Application de la loi en aviation – Systèmes de gestion de la sécurité (SGDDI n° 5165410)
  - (b) IP SUR-006, Systèmes de gestion de la sécurité – Examen des cas de non-conformité de l'Aviation civile
  - (c) Normes ministérielles en matière d'application de la loi « Manuel » (SGDDI n° 10677979)
  - (d) Politique d'application de la loi de Transports Canada (SGDDI n° 8952191)

### **3.0 Chapitre 3 - Gestion du risque de sécurité par l'État**

- (1) En tant qu'autorité de l'aviation civile du Canada, TCAC est l'organisme responsable du PNS du Canada. La manière dont TCAC mène son programme de l'Aviation civile, y compris les responsabilités en matière de gestion, de réglementation et de surveillance, est décrite dans le [Manuel du Programme de TCAC](#).
- (2) Le Manuel est un document de haut niveau au sein du système de gestion de la qualité de TCAC, également connu sous le nom de SGI. Ce système est un cadre de gestion et de responsabilisation, qui décrit toutes les activités interreliées nécessaires pour gérer et exécuter de façon uniforme le programme de l'Aviation civile de TCAC.
- (3) En menant cette initiative, TCAC est en mesure de démontrer à toutes les parties prenantes qu'elle a mis en place un système de gestion pour la réglementation et l'administration de la sécurité. TCAC décrit le système intégré dans la Norme sur le SGI.

#### **3.1 Programme d'évaluation stratégique des risques pour la sécurité (ESRS)**

- (1) La Direction de la politique de sécurité et du renseignement au sein de TCAC, qui est composée des équipes chargées de la politique, de l'analyse de la sécurité aérienne et de l'évaluation stratégique des risques, est responsable de cerner les risques systémiques dans le système de l'aviation civile du Canada. Le Canada, par l'entremise du programme d'ASRS, est en train de

créer des processus, une méthodologie et des outils afin de moderniser son approche de gestion des risques de sécurité au niveau du système, et d'améliorer la gestion proactive des risques dans le système d'aviation.

- (2) La vision qui anime les activités du programme d'ESRSESRS de TCAC s'articule comme suit :
- (a) Analyse des risques pour la sécurité.
    - (i) Promouvoir et assurer une analyse intégrée des renseignements disponibles sur la sécurité.
    - (ii) Faciliter le suivi des questions de sécurité au niveau du système et l'évaluation des risques en continu.
  - (b) Communication et collaboration
    - (i) Assurer une communication efficace des priorités en matière de risques de sécurité à l'interne, ainsi qu'avec les partenaires de sécurité mondiaux et de l'industrie.
    - (ii) Promouvoir la collaboration en matière de sécurité avec les parties prenantes internes et externes.
  - (c) Améliorer la performance en matière de sécurité
    - (i) Élaborer des outils et des processus pour promouvoir l'intégration et la gestion de la sécurité au niveau du programme.
    - (ii) Faciliter l'harmonisation des priorités de TCAC avec les domaines présentant des risques importants pour la sécurité.
  - (d) Résultat escompté
    - (i) L'élaboration de politiques, l'élaboration de règles et la surveillance se concentrent sur les domaines du système d'aviation qui présentent les risques les plus élevés.
- (3) Le cadre de gestion stratégique des risques pour la sécurité est une Directive de l'Aviation civile (DAC) permettant la réalisation de cette vision grâce à l'officialisation des éléments suivants :
- (a) Une approche de gestion des risques de sécurité au niveau du programme, le processus de gestion stratégique des risques de sécurité qui est une série de six étapes fondamentales permettant l'évaluation des risques et le traitement des risques de sécurité importants.
  - (b) Une fonction de coordination habilitante facilitant le processus de gestion stratégique des risques pour la sécurité, le programme d'ESRS, qui coordonne le cadre de gestion stratégique des risques pour la sécurité, élabore et met en œuvre des outils et des méthodologies analytiques réactifs pour permettre l'identification proactive des risques critiques et des nouveaux risques pour la sécurité du système de transport aérien de l'aviation civile, et qui soutient l'établissement des priorités en matière de risques et l'identification des dangers futurs; et
  - (c) Les interfaces, les interdépendances et les liens essentiels entre le programme d'ESRS et d'autres domaines de programme de TCAC dans la gestion du processus de gestion stratégique des risques pour la sécurité. En saisissant les rapports mutuels entre les programmes, le cadre de gestion stratégique des risques pour la sécurité garantira que le processus de gestion stratégique des risques pour la sécurité appuiera le processus décisionnel de TCAC et permettra une gestion stratégique proactive des risques pour la sécurité.



- (4) Documents de référence :
- (a) [Manuel du programme de TCAC](#)
  - (b) Description du programme d'ESRS (SGDDI n° 14195167)
  - (c) Charte de projet du programme d'ESRS (SGDDI n° 13588552)
  - (d) Cadre de gestion stratégique des risques pour la sécurité DAC-QUA-018 (SGDDI n° 14145688)
  - (e) Conception des données d'ESRS (SGDDI n° 14070586)

### 3.2 Système de gestion de la sécurité (SGS) – Exigences pour les fournisseurs de services

- (1) En 2007, Transports Canada a officiellement énoncé une orientation stratégique selon laquelle le secteur du transport « serait désormais tenu responsable de la gestion proactive et systématique des risques liés aux activités de transport et que l'outil principal à cette fin serait, lorsque cela est opportun et faisable, un SGS ».
- (2) Au cours de la dernière décennie, Transports Canada a appliqué les règlements sur les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté aux segments concernés de ses entreprises réglementées dans les secteurs aérien, maritime et ferroviaire. Bien qu'il soit impossible pour le moment d'établir un lien entre l'application des SGS/SGSu et les taux d'accidents et d'incidents liés au transport, il est à noter que ces taux ont diminué malgré la croissance continue dans tous les secteurs de transport
- (3) Un programme de mise en œuvre progressive a été mis en place dans l'espoir que toutes les organisations d'aviation seront entièrement conformes d'ici 2008. En 2008, les règlements concernant les SGS sont entrés en vigueur pour les grands exploitants aériens et les organismes de maintenance agréés associés, les grands aéroports certifiés, et les fournisseurs de services de navigation aérienne. Dans le cas de tous les autres petits aéroports certifiés, les règlements sont entrés en vigueur en 2009.
- (4) Références aux SGS du secteur de l'aviation qui figurent dans le RAC et qui sont actuellement assujetties aux règlements sur les SGS :
- (a) Les **titulaires d'un certificat d'exploitation aérienne (AOC)** (avions et hélicoptères) autorisés à effectuer des opérations commerciales de transport aérien -RAC Partie VII, sous-partie 5 (705).
  - (b) Les **Organismes de maintenance agréés (AMO)** - (article 573 du RAC) qui fournissent des services aux exploitants assujettis à la sous-partie 705.
  - (c) **Aérodromes** - Article 302
  - (d) **Services de la circulation aérienne** - Article 801
  - (e) **Exploitants privés** - Article 604
- (5) Les fournisseurs de services tenus de mettre en œuvre un SGS en vertu du RAC doivent établir et maintenir un SGS, y compris les éléments suivants :
- (a) Une politique en matière de sécurité;
  - (b) Un processus qui permet d'établir des objectifs en vue d'améliorer la sécurité aérienne et d'évaluer dans quelle mesure ils ont été atteints;
  - (c) Un processus qui permet de déceler les dangers pour la sécurité aérienne, et d'évaluer et de gérer les risques qui y sont associés;
  - (d) Un processus qui fait en sorte que le personnel soit formé et compétent pour exercer ses fonctions;

- (e) Un processus qui permet de rendre compte à l'interne des dangers, des incidents et des accidents et de les analyser, et qui permet de prendre des mesures correctives pour empêcher que ceux-ci ne se reproduisent;
  - (f) Un document contenant les responsabilités relatives aux SGS;
  - (g) Un programme d'assurance de la qualité;
  - (h) Un processus qui permet d'effectuer des examens ou des vérifications périodiques du système de gestion de la sécurité, ainsi que des examens ou des vérifications du système de gestion de la sécurité pour un motif valable; et
  - (i) Toute exigence supplémentaire relative au système de gestion de la sécurité qui est prévue en vertu de la réglementation applicable.
- (6) Documents de référence :
- a) CI 107-001, Guide sur l'élaboration des systèmes de gestion de la sécurité (SGS)
  - b) TP 13739, Introduction aux systèmes de gestion de la sécurité
  - c) [Liens des sites Web de TC - Guide de référence rapide des documents portant sur les systèmes de gestion de la sécurité](#)

### 3.2.1 Évolutivité

- (1) Le document d'orientation sur la mise en œuvre des SGS du Canada encourage les fournisseurs de services à élaborer un système de gestion de la sécurité qui est adapté à la taille, à la nature et à la complexité des opérations, des activités, des dangers et des risques associés aux activités de l'organisme.

### 3.2.2 SGS – Organismes de conception d'aéronefs, de moteurs d'aéronefs ou d'hélices

- 1) Les organismes de conception canadiens qui ont assumé plus de responsabilités en ce qui concerne la sécurité de leurs propres produits et le respect des réglementations ont, sur demande, reçu une délégation de pouvoirs ministériels pour assumer certaines fonctions liées à l'approbation de la conception de leurs produits. La délégation de pouvoirs ministériels reflète le fait que l'organisme de conception s'est conformé au chapitre 505 du *Manuel de navigabilité*, qui comprend la mise en place d'un système de contrôle de la navigabilité efficace pour gérer la sécurité, et qu'il a mis en place les procédures, les politiques, les responsabilités, les obligations de rendre compte et les structures organisationnelles nécessaires pour assurer une conception sûre et conforme.
- 2) TCAC accepte la norme industrielle internationale SM-0001 - Mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité dans les organismes de conception, de fabrication et d'entretien, édition A, 17 septembre 2018, comme étant un moyen volontaire et acceptable de se conformer aux normes de l'annexe 19 de l'OACI qui concernent les SGS pour les organismes de conception. Un organisme de conception peut demander volontairement la reconnaissance du SGS conformément à cette norme industrielle internationale. Une fois que le programme de SGS volontaire a été évalué et reconnu comme ayant satisfait à la norme SM-0001, une lettre d'acceptation est utilisée pour démontrer que TCAC a jugé le SGS volontaire comme satisfaisant à la norme internationale SM-0001.
- 3) Documents de référence :
  - a. [Sous-partie 21 de la partie V du Règlement de l'aviation canadien](#)
  - b. [Chapitre 505 du Manuel de navigabilité](#)

- c. [SM-0001 - Norme industrielle internationale – Mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité dans les organismes de conception, de fabrication et d'entretien](#)
- d. [RÉSERVÉ](#)
- e. [RÉSERVÉ](#)

### 3.2.3 SGS pour les petits exploitants (AOC, OFA/UFP, et AMO)

- (1) Dans le cadre de l'une des initiatives prioritaires de Transports Canada, l'examen des politiques du SGS vise à cerner les problèmes et les occasions de soutenir l'innovation et la croissance économique; et à consulter les experts en la matière ainsi que les parties prenantes du secteur de l'aviation afin de formuler des recommandations pour moderniser les exigences actuelles en matière de SGS.

Bien que le Canada s'efforce de se conformer aux exigences de l'annexe 19, il reste du travail à faire pour soutenir l'adoption des SGS par d'autres exploitants. Les organismes de conception et de fabrication d'aéronefs (y compris les moteurs et les hélices) sont tenus d'adopter les SGS afin de satisfaire aux exigences de l'OACI. Beaucoup d'entre eux ont adopté volontairement les SGS en attendant les exigences réglementaires officielles.

En outre, les OFA reçoivent de Transports Canada des documents d'orientation sur les SGS pour appuyer les politiques de mise en œuvre. Les exploitants qui effectuent des opérations commerciales internationales de transport aérien en vertu des parties 704 (service aérien de navette), 703 (taxi aérien) et 702 (travail aérien), ainsi que les AMO qui leur sont associés et qui leur fournissent des services, sont également tenus de se conformer à l'annexe 19 et de disposer d'un SGS.

- (2) Documents de référence :
- (a) TP 14135, Systèmes de gestion de la sécurité propres aux petites exploitations aériennes
  - (b) CI 107-002, Guide sur le développement des systèmes de gestion de la sécurité à l'intention des plus petits organismes de l'aviation (SGDDI n° 11200215)

## 4.0 Chapitre 4 - Assurance de la sécurité par l'État

- (1) Transports Canada assure une surveillance du réseau aérien afin de s'assurer que le secteur de l'aviation se conforme au cadre de réglementation. Pour ce faire, le Ministère a recours à une démarche axée sur les risques qui repose principalement sur des évaluations et des inspections et, s'il y a lieu, sur des vérifications et des mesures d'application de la loi.
- (2) La Certification nationale des aéronefs assure la surveillance des délégués de l'industrie au moyen d'activités de projets de certification, en plus de la surveillance des produits aéronautiques ou d'aéronefs en ce qui a trait aux lacunes.
- (3) Les inspections de processus (IPs) sont les principaux moyens utilisés Transports Canada pour évaluer de façon continue le respect et l'efficacité des exigences réglementaires conformément aux SGS.
- (4) La médecine aéronautique civile (MAC) évalue les personnes occupant un poste critique sur le plan de la sécurité. Dans cette perspective, elle effectue une surveillance des pilotes et des contrôleurs aériens. La MAC surveille également les examens menés par les médecins-examineurs de l'aviation civile.

#### 4.1 Politique de surveillance

- (1) Les activités de surveillance de l'ACT sont réparties en quatre catégories :
  - (a) **Surveillance à l'échelle des systèmes** : La surveillance à l'échelle des systèmes vise à obtenir l'assurance que les systèmes d'entreprise fonctionnent comme prévu et permettent d'atteindre efficacement les objectifs opérationnels conformément aux exigences réglementaires.
  - (b) **Surveillance à l'échelle du processus** : La surveillance à l'échelle du processus évalue les processus utilisés par une entreprise pour atteindre ses objectifs opérationnels, tout en évaluant l'entreprise dans l'optique de l'approche systémique à l'égard de la sécurité. De plus, la surveillance à l'échelle du processus est effectuée au moyen d'inspections de processus (IP) et constitue l'outil principal actuel. Le reste de la surveillance est effectuée au moyen d'inspections de validation de processus (PVI), au besoin.
  - (c) **Inspections ciblées** : Les inspections ciblées sont une approche de surveillance souple qui combine le contrôle de la conformité et la collecte de renseignements d'évaluation pour acquérir des connaissances contextuelles sur une question ou un sujet donné. Elles permettent à TCAC de déterminer les niveaux de conformité des exploitants tout en recueillant des données qui l'aideront à comprendre comment les opérateurs interprètent et mettent en œuvre les règles, ou à comprendre quels facteurs, éléments ou conditions peuvent manquer ou contribuer à des résultats inacceptables. Par ailleurs, les inspections ciblées permettent de recueillir des données qui appuient les questions et les méthodologies d'évaluation, ainsi que d'examiner la gravité des risques et de cerner les options possibles en matière d'atténuation des risques. Les résultats découlant des inspections ciblées appuient l'orientation stratégique par la collecte et l'analyse des données, les observations et les recommandations.
  - (d) **Inspection de conformité** : Les inspections de conformité sont conçues pour vérifier qu'un produit ou une activité répond aux exigences réglementaires ou aux normes de conception applicables. Une inspection de conformité évalue uniquement si un produit répond à une norme indiquée; elle n'évalue pas l'efficacité des systèmes ou des processus connexes.
- (2) La planification de la surveillance de TCAC se divise en deux catégories :
  - (a) **Surveillance planifiée** : Les activités de surveillance planifiées sont menées à des intervalles prédéterminés, tel qu'il est indiqué dans le Plan national de surveillance (PNS).
  - (b) **Surveillance réactive** : La surveillance réactive comprend toutes les activités d'inspection qui ne sont pas consignées dans le PNS. Elle permet à TCAC de réagir à des renseignements ou à des événements précis.
- (3) Documents de référence :
  - (a) DAC SUR-008, Politique de surveillance
  - (b) IP SUR-001, Procédures de surveillance
  - (c) IP SUR 028, Instructions pour la planification de la surveillance

#### 4.2 Rapports obligatoires sur la sécurité

- (1) La *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* établit les exigences relatives au signalement obligatoire des événements liés à la sécurité aérienne. Le [Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports](#) précise ce qui

constitue un événement devant être signaler, qui doit le signaler, et les renseignements essentiels pour produire le rapport.

- (2) Le site Web du [Bureau de la sécurité des transports du Canada](#) fournit des renseignements supplémentaires nécessaires pour déposer des rapports d'événements liés à la sécurité.

#### **4.3 Système de compte rendu des événements**

- (1) En ce qui concerne l'évaluation des risques en matière de sécurité dans le système de l'aviation, il est essentiel d'analyser les données relatives aux accidents et aux incidents afin de déterminer la probabilité et les conséquences des événements dangereux (par exemple, la fréquence des événements) ainsi que des résultats connexes, y compris les taux de mortalité et de blessures. Une analyse plus approfondie des données sur les événements peut fournir des renseignements précurseurs sur les incidents « évités de justesse » qui n'ont pas eu de conséquences graves et qui peuvent être moins évidents, mais qui ont des effets cumulatifs (par exemple, une augmentation des incidents de perte d'espacement ou de proximité d'aéronefs qui n'ont pas entraîné de collisions en vol).
- (2) Les données relatives aux accidents et aux incidents sont recueillies dans le SCRQEAC de TCAC, qui classe les événements liés à l'aviation par type d'événement, secteur, conséquence, phase de vol, etc. L'analyse stratégique des données sur les événements comporte un examen complet des événements afin de déterminer les tendances ou les anomalies des données; d'isoler ces variables de données pour relever des corrélations potentielles (par exemple par secteur, phase de vol, type d'aéronef); et de cerner les problèmes, les événements ou les dangers récurrents en matière de sécurité.
- (3) Documents de référence :
  - (a) [Effectuer une recherche dans le Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile \(SCRQEAC\)](#)
  - (b) TP 4044, Manuel du Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile (SCRQEAC)

#### **4.4 Système de compte rendu volontaire et confidentiel des incidents**

- (1) Le public a accès (24 heures sur 24, 7 jours sur 7) à des moyens pour signaler les urgences, les incidents ou toute menace pour l'aviation et la sécurité publique, soit par Internet, courriel, télécopieur ou un numéro de téléphone sans frais.
- (2) Le Centre des opérations de l'aviation (COA) est le centre des opérations d'urgence pour les activités de préparatifs d'urgence de l'aviation civile et le signalement des types d'événements suivants :
  - (a) Un incident d'aviation;
  - (b) Un incident relatif à la sûreté de l'aviation;
  - (c) Un incident affectant la sécurité d'un aéroport ou d'un aérodrome;
  - (d) Un incident de drone; et
  - (e) Un incident compromettant la sécurité d'une tour de téléphonie cellulaire ou de tout autre obstacle aérien.
- (3) Documents de référence :
  - (a) [Centre canadien d'urgence transport \(CANUTEC\)](#)
  - (b) [Transport de marchandises dangereuses - obligation de rapporter un accident mettant en cause des marchandises dangereuses](#)

- (c) [Guide des mesures d'urgence 2020](#)
- (d) [Plan d'intervention d'urgence](#)
- (e) [Office des transports du Canada](#)

#### **4.5 Système de rapports de difficultés en service (RDS)**

- (1) Le système RDS de Transports Canada vise à recueillir, à analyser, à enregistrer et à diffuser des données concernant les défaillances et les mauvais fonctionnements qui ont donné lieu, ou risque de donner lieu, à un danger pour un aéronef ou ses occupants. Les renseignements communiqués visent à soutenir les activités réglementaires nécessaires pour améliorer le niveau de sécurité des vols. Le Canada satisfait aux exigences de l'annexe 8 de l'OACI dans le cadre du programme RDS. Ce faisant, le Canada partage les données RDS avec les organismes chargés de la conception de type dans le monde entier. En vertu du paragraphe 2, point c), le Canada satisfait également à une autre exigence de l'annexe 8 de l'OACI en communiquant aux États membres de l'OACI des renseignements obligatoires sur les mesures correctives à prendre pour les produits dont le Canada est l'État de conception.
- (2) À cette fin, Transports Canada effectuera les tâches suivantes :
  - (a) Évaluer chaque rapport pour vérifier les implications sur la sécurité de la navigabilité, à la fois en soi et en rapport avec des rapports semblables antérieurs;
  - (b) Utiliser les données recueillies à l'échelle nationale pour établir des tendances qui ne seraient pas apparentes au niveau régional ou pour chacun des exploitants; et
  - (c) Publier des avis ou des instructions spécifiques à des segments particuliers du milieu de l'aviation par les canaux appropriés.

### **5.0 Chapitre 5 - Systèmes de collecte et de traitement des données relatives à la sécurité**

#### **5.1 Partage des données et protection des renseignements sur la sécurité**

- (1) Les autorités nationales de l'aviation civile cherchent de plus en plus à tirer parti de la collecte et de l'analyse de données pour appuyer un éventail d'objectifs de sécurité, notamment la gestion de la sécurité, la surveillance de la sécurité et la performance en matière de sécurité. À ces fins, les États ont mis en place divers outils de collecte de données, notamment des systèmes de rapports sur la sécurité obligatoires et volontaires, afin de garantir une fourniture adéquate de données et de renseignements. Certains États ont également conclu des accords bilatéraux ou multilatéraux dans le but d'échanger les renseignements qu'ils recueillent.
- (2) L'efficacité de l'environnement de rapports sur la sécurité dépend de la volonté des sources à communiquer des données et des renseignements concernant leurs erreurs et leurs expériences. En général, les sources sont susceptibles de demeurer disposées à fournir volontairement ces données et renseignements si elles ont la certitude qu'ils seront utilisés exclusivement dans le but de maintenir ou d'améliorer la sécurité aérienne. En revanche, l'utilisation ou la divulgation des données ou des renseignements déclarés à d'autres fins, y compris à des fins punitives ou disciplinaires, est susceptible de décourager les sources de faire des rapports et de provoquer une baisse de la disponibilité future des données et des renseignements critiques en matière de sécurité.
- (3) TCAC élabore actuellement une feuille de route pour la mise en œuvre des dispositions de l'OACI qui portent sur la communication et la protection des données et des renseignements sur la sécurité, ainsi que des sources connexes, à la lumière des considérations figurant à

l'annexe 19 de l'OACI, de la [Loi sur l'accès à l'information](#), et d'autres lois, politiques et règlements canadiens pertinents.

- (4) Documents de référence :
- (a) Livre blanc sur la protection des renseignements sur la sécurité (SGDDI n° 13984964)

## 5.2 Bases de données et gouvernance

- (1) TCAC est un environnement riche en données comptant plus de 60 bases de données qui hébergent une multitude de renseignements sur la sécurité (par exemple SCRQEAC, SINCA, IRA, Recherche de liste d'exploitants, SWIMN, RIOM, SIRIACC, SIGAL, SGDDI). Malgré l'existence de ces bases de données, il reste un certain nombre de défis à relever dans toute l'organisation en ce qui concerne l'accessibilité des données; les liens; les lacunes et les limites; l'intégrité et la cohérence; ainsi que les questions de normalisation qui ne facilitent pas l'analyse stratégique des risques pour la sécurité (c'est-à-dire que les données de sécurité ne sont pas actuellement organisées comme un outil pour soutenir la prise de décision fondée sur les risques).
- (2) Afin d'appuyer une approche plus stratégique, axée sur les données et les faits, à l'égard de l'analyse des risques et de la prise de décisions en matière de sécurité aérienne, le Conseil national de la direction de la gestion de l'Aviation civile (CNDGAC) (mars 2018) a appuyé une recommandation du comité directeur d'ESRS proposant que TCAC établisse une stratégie de données à l'échelle de TCAC pour éclairer la collecte, l'utilisation, l'intégration et la gestion des données et des renseignements de TCAC, afin de mieux soutenir la réalisation des résultats stratégiques.
- (3) Le Comité de gouvernance des données de TC est coprésidé par les DG des Services numériques et d'Analyse économique des transports.

## 5.3 L'ensemble des connaissances en matière de sécurité aérienne et autres considérations relatives aux données

- (1) **Bureau de la sécurité des transports** : Les constatations et les problèmes de sécurité relevés dans les rapports d'enquête du BST, ainsi que les éléments de la liste de surveillance et les recommandations du BST, peuvent être mis à profit pour soutenir les activités d'analyse des risques.
- (2) **Partenaires du PNS** : Les données sur la sécurité aérienne recueillies et communiquées par d'autres partenaires étatiques du PNS, tels que le SNRS, le MDN et NAV CANADA.
- (3) **Utilisation des sources de données mondiales** : Les sources de données internationales, ainsi que les recherches sur les problèmes et les tendances en matière d'aviation qui proviennent d'autres États et d'autres organisations, peuvent être utiles pour compléter les données sur les événements, étant donné le taux relativement faible d'accidents au Canada. L'OACI a lancé le Service de surveillance de l'information sur la sécurité (SIMS), un système d'information en ligne qui génère des indicateurs par l'entremise d'applications pour soutenir le PNS et les SGS. Le SIMS est un système de collecte et de traitement des données de sécurité à l'intention des États. On pourrait également envisager de tirer parti de l'iSTARS de l'OACI; du système Aviation Safety Information Analysis and Sharing (ASIAS); du système de la FAA; de l'Aviation Data Exchange (AVDEX); et d'autres sources de données pertinentes pour appuyer l'analyse « complémentaire » et fournir des renseignements supplémentaires en matière d'analyse.
- (4) **Contribution d'experts en la matière** : Des mécanismes consultatifs seront mis en place pour recueillir les commentaires et les points de vue d'experts internes et externes en la matière afin de compléter le tableau des risques et de fournir un contexte permettant de renforcer l'analyse.

- (5) **Données de l'industrie** : Afin d'évaluer les risques de sécurité de manière exhaustive, l'accès aux renseignements de surveillance des données de vol (et à l'expertise opérationnelle) provenant de sources industrielles peut fournir une meilleure idée des dangers potentiels qui n'ont pas encore entraîné d'accident. Ces données permettraient d'appuyer l'analyse potentielle sur les vulnérabilités entraînant un événement. Par ailleurs, TCAC a initié un engagement précoce avec des partenaires de l'industrie en vue de mettre en œuvre un programme collaboratif d'échange de données sur la sécurité (par exemple, le Conseil national des lignes aériennes du Canada [CNLA] et l'Association du transport aérien international [IATA]).

### 5.3.1 Couplage des données avec d'autres projets

#### (1) Infrastructure du renseignement d'affaires (IRA)

- (a) L'IRA modernise la manière dont les analystes, les décideurs et les représentants de l'industrie effectuent leur travail essentiel en fournissant des rapports et des analyses détaillés et personnalisés à partir d'une source unique. L'aviation civile doit être en mesure de cerner proactivement les lacunes et les dangers afin d'estimer et d'évaluer efficacement les niveaux de risque pour déterminer les mesures de contrôle des risques et les stratégies d'intervention requises.
- (b) L'IRA a obtenu des résultats quantifiables pour améliorer l'intégration et l'analyse des données dans le domaine de l'aviation civile. C'est le résultat d'un engagement clé de Transports Canada en réponse à une possibilité indiquée dans un rapport de mai 2008 qui a été produit par le Bureau du vérificateur général. Dans ce rapport, le vérificateur général a conseillé à Transports Canada de mettre en place un système permettant de recueillir de manière intégrée tous les renseignements pertinents pour la surveillance de la sécurité de l'aviation civile.
- (c) L'IRA appuie les normes du PNS en vertu de l'annexe 19 de l'OACI en facilitant la création d'un cadre pour soutenir la prise de décisions fondées sur les données et les faits. Cela renforce l'efficacité de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un programme de surveillance réglementaire fondé sur les risques.
- (d) L'objectif du projet de l'IRA est d'élaborer une infrastructure et une architecture de données qui fourniront les outils nécessaires à l'ensemble de l'aviation civile et de Transports Canada, afin de produire et de fournir des analyses et des rapports complets d'une manière plus rentable, plus efficace et plus accessible.
- (e) Documents de référence :
- (i) Rapports ministériels sur l'IRA (SGDDI n° 12660294)
  - (ii) Présentation de l'IRA (SGDDI n° 14060793)

#### (2) Centre d'expertise en analyse (CEA)

- (a) Les services du CEA sont un programme d'habilitation visant à s'assurer que les spécialistes des données dans l'ensemble du Ministère effectuent des analyses avec le moins de difficultés possible. Le CEA offre les services suivants :
- (i) Services consultatifs et d'orientation
  - (ii) Soutien et formation
  - (iii) Élaboration et livraison de produits d'analyse
  - (iv) Opérations
- (b) **Lac de données** : L'objectif du lac de données est de mettre en commun et de gérer les données relatives au secteur des transports, avec l'aide des parties prenantes de l'industrie. Cet objectif peut être réalisé par les moyens suivants :



- (i) S'appuyer sur les entrepôts de données existants
  - (ii) Migration des fonds de données cloisonnés
  - (iii) Stratégie d'investissement dans les données
  - (iv) Pipelines de découverte
  - (v) Tableaux de bord intégrés
  - (vi) Validation de principe
  - (vii) Projets exploratoires portant sur la science des données
- (c) Documents de référence :
- (i) Réponse de Transports Canada à la stratégie de données du gouvernement du Canada (SGDDI n° 14827005)
  - (ii) Présentation générale du lac de données (SGDDI n° 14655221)
  - (iii) Carte des domaines du lac de données de Transports Canada (SGDDI n° 14756377)

## **6.0 Chapitre 6 - Promotion et formation en matière de sécurité par l'État**

- (1) Des initiatives efficaces de formation et de promotion de la sécurité sont essentielles pour soutenir les principaux objectifs opérationnels du PNS du Canada. Dans le cadre de ses missions et responsabilités, Transports Canada dispense divers types de formation en matière de sécurité et communique activement aux employés des renseignements sur la sécurité afin de soutenir le développement d'une culture qui favorise un PNS efficace et efficient.
- (2) En outre, Transports Canada fournit des renseignements et des conseils, et communique des renseignements sur la sécurité afin de soutenir une culture de sécurité positive chez les fournisseurs de services aériens.

### **6.1 Formation interne et communication de renseignements sur la sécurité**

- (1) Transports Canada offre divers types de formation en matière de sécurité à ses employés et communique activement des renseignements sur la sécurité à son effectif. De plus amples renseignements et de meilleures options de formation seront disponibles à la suite de l'élaboration du PNS.

#### **6.1.1 Formation interne sur la sécurité, les SGS et le PNS**

- (1) TCAC communique avec ses employés de différentes manières, y compris, mais sans s'y limiter, par des formations, des événements ou des conférences, des ateliers, la diffusion de courriels, les médias sociaux du GC (GCcollab, GCpédia), les bulletins d'information des organisations, et d'autres publications imprimées.
- (2) Voici quelques exemples de documents accessibles au public :
  - (a) CI 107-001, Système de gestion de la sécurité
  - (b) [TP 14693, Norme sur le Système de gestion intégrée de l'Aviation civile](#)
  - (c) TP 15430, Brochure sur le PNS
- (3) Le rôle de leadership constitue un autre élément du PNS. Les dirigeants de TCAC jouent un rôle actif dans la communication avec les employés et la mobilisation de ces derniers, en prenant les mesures suivantes :

- (a) Utiliser les séances de discussion ouverte pour informer les employés des activités et des réalisations en cours;
  - (b) Effectuer des visites sur place dans les bureaux régionaux partout au pays; et
  - (c) Envoyer de bulletins d'information
- (4) **Formation technique intégrée multimodale (FTIM)**
- (a) La FTIM assure une meilleure harmonisation, intégration et normalisation de la formation technique dans le domaine de la sûreté et de la sécurité.
  - (b) En offrant une formation technique à ses clients, la FTIM prône une vision globale du système de transport canadien en enseignant des fonctions opérationnelles communes à tous les modes. Cela est rendu possible par la mise en place d'activités de formation de base que tous les nouveaux employés ciblés devront suivre afin de répondre aux exigences associées à la première étape de leur continuum d'apprentissage.
  - (c) Cette approche aide les nouveaux employés à acquérir une solide base de connaissances sur laquelle ils pourront s'appuyer pour développer leurs compétences. De cette façon, ils pourront comprendre la pertinence de leurs fonctions au sein du Ministère et comment ces dernières contribuent à la cohérence nationale et multimodale, qui est essentielle à la protection et au maintien du système de transport canadien.

#### 6.1.2 Formation et autorisation des agents délégués

(1) **Formation sur le PNS**

- (a) Tous les employés reçoivent une formation en gestion de la sécurité (PNS et SGS) afin de s'aligner sur leur participation aux programmes techniques et les niveaux de pouvoirs délégués.

(2) **Directive sur l'aviation civile (ADM-005)**

- (a) L'objectif de la formation DAC ADM-005 est d'établir les programmes d'apprentissage de l'aviation civile qui sont requis pour les employés suivants :
  - (i) Les employés dont le principal rôle est *d'élaborer* des programmes et des normes de réglementation. Cela comprend notamment les employés qui travaillent dans le domaine juridique et de l'élaboration des normes.
  - (ii) Les employés dont le principal rôle est de *fournir* des programmes et des services de réglementation. Cela comprend notamment les employés qui agissent comme inspecteurs, agents et autres fournisseurs de services œuvrant dans l'exécution des programmes et la prestation des services, c'est-à-dire la délivrance et la tenue à jour des autorisations (permis, licences et certifications) et la surveillance (comprend toutes les activités de surveillance).
  - (iii) Les employés dont le principal rôle est de *soutenir* les programmes et les services de réglementation. Cela comprend notamment les ressources humaines, les communications, les finances, la gestion de l'information, les technologies de l'information, les auditeurs, les planificateurs, la gestion, la formation et les services administratifs.
  - (iv) Les employés ayant des responsabilités de gestion.

(3) **Fichier récapitulatif des autorités**

- (a) Le Fichier récapitulatif des autorités de TCAC fournit la répartition des pouvoirs que les inspecteurs et les agents sont habilités à exercer. Plus précisément, il définit (et limite) les autorités de surveillance et de certification qui sont associées aux différents postes

d'inspecteur et d'agent pour lesquels la description de travail comprend la création, l'exécution ou le soutien des activités de surveillance.

- (b) L'inspecteur ou l'agent qui est nommé à un poste de TCAC peut se voir accorder des pouvoirs complets ou partiels (également appelés « pouvoirs restreints »), tels qu'évalués par son gestionnaire. Les facteurs pris en compte pour évaluer l'étendue des pouvoirs accordés sont la description de travail associée au poste occupé, ainsi que les connaissances, les compétences, l'expérience et la formation de l'employé occupant un poste donné. De plus, les pouvoirs, les devoirs et les fonctions exercés par un employé de TCAC sont également soumis à toute condition jugée nécessaire pour la sécurité et la protection des personnes ou des biens.
  - (c) Les restrictions doivent être appliquées au cas par cas. Lorsqu'un employé ne possède pas toutes les connaissances, les compétences, l'expérience et la formation requises pour exercer pleinement les pouvoirs conférés au poste qu'il occupe, le directeur ou le gestionnaire restreint ses pouvoirs. Ces restrictions sont levées lorsque l'employé remplit les conditions nécessaires pour exercer pleinement les pouvoirs qui lui sont conférés.
  - (d) Les pouvoirs ministériels (et les limites) attribués à l'inspecteur ou à l'agent sont officialisés dans une note de service standard de TCAC, qui est un document évolutif et doit toujours refléter les pouvoirs (et limites) actuels qui s'appliquent à l'employé.
- (4) Documents de référence :
- (a) DAC ADM-005, Formation requise pour les employés de l'Aviation civile
  - (b) Fichier récapitulatif des autorités de TCAC (SGDDI n° 8496544)
  - (c) DPM 24, Délégation de pouvoirs ministériels
  - (d) DPM 25, Programme de formation en cours d'emploi

### **6.1.3 Communication des renseignements sur la sécurité**

- (1) Politiques, procédures et documents d'orientation
  - (a) TCAC a élaboré un cadre de documentation qui fournit aux membres du personnel d'inspection de TCAC tous les outils dont ils ont besoin pour assumer les responsabilités associées à leurs fonctions officielles.
  - (b) Le contenu du cadre de documentation est stocké et catalogué électroniquement dans le SGDDI sur le réseau sécurisé de Transports Canada. S'il n'y a aucune connectivité Internet lors d'une visite de surveillance sur place, le personnel d'inspection pourra accéder à la bibliothèque du cadre de documentation par l'entremise de l'interface intranet du CADC ou du Centre de référence chargé sur les tablettes.

## **6.2 Soutien externe, formation, communication des renseignements sur la sécurité**

- (1) Le succès d'un PNS repose sur des stratégies et des plans de communication efficaces qui facilitent une compréhension commune de la vision future de la gestion de la sécurité parmi les partenaires étatiques du PNS; encouragent l'engagement; motivent les gens à participer activement; et communiquent les leçons apprises.

### **6.2.1 Soutien externe pour la gestion de la sécurité**

#### **(1) Collaboration avec l'industrie**

- (a) TCAC déploie actuellement beaucoup d'efforts qui visent une collaboration entre le gouvernement et l'industrie afin d'échanger des renseignements sur la sécurité avec les

fournisseurs de services. Les efforts sont dictés par les besoins changeants des secteurs ou des régions, et sont alignés sur les priorités des ministères et du gouvernement du Canada. Par exemple :

- (i) TCAC dirige le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC).
- (ii) TCAC organise de nombreux forums annuels pour faire participer les professionnels de l'aviation, des dirigeants de l'industrie au personnel des opérations, par exemple, le Canadian Aviation Safety Collaboration Forum.
- (iii) TCAC continue de participer aux campagnes de promotion et d'éducation en matière de sécurité qui se déroulent selon un cycle pluriannuel.
- (iv) TCAC est membre de nombreux groupes régionaux de sécurité aérienne, en particulier dans la région panaméricaine, afin d'atténuer et de réduire les risques liés à la sécurité aérienne au Canada, dans l'ensemble de notre région et dans le monde entier.

**(2) Engagement international**

- (a) TCAC fournit un leadership et un soutien à un certain nombre d'organismes internationaux, et travaille en coopération avec d'autres autorités de l'aviation civile afin d'améliorer la sécurité aérienne et d'assurer l'harmonisation mondiale de la gestion de la sécurité.
- (b) Chaque année, TCAC fournit un soutien technique et de la formation aux organismes de réglementation d'autres pays et cherche continuellement à étendre le réseau de partenaires de collaboration.

**(3) L'OACI et les initiatives mondiales**

- (a) TCAC est un membre actif de l'OACI et apporte sa contribution de la manière suivante :
  - (i) Groupe d'experts sur le plan de gestion de la sécurité (PGS) et groupes de travail
  - (ii) Groupe d'étude sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
  - (iii) ICAO Regional Aviation Safety Group (RASG)
  - (iv) Symposiums de haut niveau de l'OACI
  - (v) Conférences et assemblées visant à faire progresser la sécurité aérienne

**(4) Groupe international de collaboration en matière de gestion de la sécurité (SM ICG)**

- (a) Le SM ICG est une coopération conjointe entre de nombreux organismes de réglementation pour promouvoir une compréhension commune des SGS, du PNS, et d'autres principes et exigences en matière de gestion de la sécurité, en facilitant leur mise en œuvre dans le monde de l'aviation internationale. Les membres du SM ICG font les choses suivantes :
  - (i) Collaborer sur des sujets d'intérêt communs liés aux SGS et au PNS.
  - (ii) Communiquer les leçons apprises.
  - (iii) Encourager la progression d'un SGS harmonisé.
  - (iv) Échanger des produits avec le milieu de l'aviation.
  - (v) Collaborer avec des organismes internes tels que l'OACI et les autorités de l'aviation civile qui ont mis en œuvre ou mettent en œuvre le PNS ou les SGS.
- (b) TCAC est un membre fondateur du [SM ICG](#) et reste membre du comité directeur.

(c) Les produits du SM ICG sont publiés sur SKYbrary.

#### **6.2.2 Prestation externe d'une formation ou d'une éducation liée aux SGS et au PNS**

(1) TCAC n'offre aucune formation externe. Toutefois, le module de formation en ligne sur les éléments fondamentaux du PNS est accessible à un public externe sur la page Web de TCAC du gouvernement du Canada.

#### **6.2.3 Communication (publique) externe et diffusion des renseignements sur la sécurité**

(1) Pour compléter l'interprétation de la *Loi sur l'aéronautique* et du *Règlement de l'aviation canadienne*, le Canada a élaboré une bibliothèque complète de documents d'orientation pour aider l'industrie et les organisations non gouvernementales.

(2) Cela comprend les circulaires consultatives (AC), les bulletins relatifs au programme de pilote vérificateur agréé (PVA), les Circulaires consultatives au Manuel de navigabilité (AMA), les bulletins de la Sécurité des aéroports (BSA), les circulaires de la Sécurité des aéroports (CSA), les lignes directrices de la Sécurité des aéroports (ASD), les Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA), les circulaires d'information de l'Aviation générale (CIAG), et les Circulaires consultatives de la Maintenance et de la construction des aéronefs.

(3) En plus des circulaires et des documents consultatifs, TCAC publie des alertes à la sécurité, des avis de sécurité, des publications de Transports Canada, ainsi que le bulletin Sécurité aérienne - Nouvelles pour s'assurer que l'industrie demeure au courant de tous les renseignements sur la sécurité. Les alertes à la sécurité et les avis de sécurité comprennent les Alertes aux difficultés en service, les Avis de navigabilité (AN), les Avis de difficultés en service, et les Alertes à la sécurité de l'Aviation civile (ASAS) et les Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne (Feedback).

## **Annex A**

**RDIMS-#17407000-OPI FOR SUBSECTIONS OF SSPM AND ICAO SSP PQ (FRANÇAIS À AJOUTÉ)**