



# Rapports d'événements et incidents de sûreté de l'aviation

---

**NOTE.**— Élaborés en coordination avec le Secrétariat et les groupes d'experts pertinents, ces éléments indicatifs ont été approuvés par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation lors de sa trente-troisième réunion, qui a recommandé leur mise à disposition dès que possible. Ils seront également inclus dans la 13<sup>e</sup> édition du *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 – Diffusion restreinte).

Publié sous l'autorité du Secrétaire général

Juin 2022

Organisation de l'aviation civile internationale



# ÉLÉMENTS INDICATIFS POUR LES RAPPORTS D'ÉVÉNEMENTS ET INCIDENTS DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

## Table des matières

|   |       |
|---|-------|
| Définitions.....  | - 2 - |
| Généralités .....   | - 2 - |
| Événements de sûreté et incidents de sûreté .....                                 | - 3 - |
| Procédure et chronologie des rapport d'événements de sûreté.....                  | - 3 - |
| Contenu des rapports d'événements de sûreté .....                                 | - 4 - |
| Procédure et chronologie des rapport d'incidents de sûreté .....                  | - 4 - |
| Contenu des rapports d'incidents de sûreté .....                                  | - 5 - |
| Rapport obligatoire ou volontaire.....  | - 5 - |
| Méthodes de rapport .....   | - 6 - |
| Analyse du rapport d'incident.....  | - 6 - |
| Évaluation des informations relatives aux incidents de sûreté de l'aviation ..... | - 7 - |
| Protection des informations.....  | - 7 - |
| Formation et sensibilisation.....   | - 7 - |
| Taxonomie.....  | - 8 - |

## Définitions

**Événement de sûreté** : Tout événement lié à la sûreté susceptible d'entraîner une baisse des résultats de sûreté, d'accroître les risques opérationnels ou de mettre en danger la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public, ou encore de constituer une violation potentielle de la conformité. Cela inclut l'identification ou l'observation d'une vulnérabilité dans la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

**Incident de sûreté** : Désignation donnée à un événement de sûreté qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public. Les incidents de sûreté sont une dénomination attribuée par un responsable ou gestionnaire de la sûreté à un événement de sûreté signalé, sur la base d'une analyse de l'événement et de la décision que des mesures supplémentaires sont nécessaires. Un incident de sûreté peut également donner lieu à un acte d'intervention illicite qui imposerait la fourniture de renseignements supplémentaires à l'OACI (voir la norme 5.3.2 de l'Annexe 17 et l'Appendice 42 du *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI).

## Généralités

Les rapports d'événements de sûreté fournis par les individus, les entités et les organisations du système de l'aviation est nécessaire pour recueillir des renseignements qui peuvent être analysés par un responsable ou un gestionnaire de la sûreté comme signes avant-coureurs d'incidents de sûreté ou d'actes préparatoire d'une intervention illicite, conduisant à :

- identifier les menaces et les vulnérabilités dans le système de sûreté de l'aviation ;
- informer l'entité qu'elle doit mettre à jour son évaluation du risque et les modifications qui y sont apportées ;
- éclairer l'évaluation nationale du risque spécifique à un endroit et les modifications qui y sont apportées ;
- assurer le suivi des tendances et des modèles en matière de sûreté de l'aviation ;
- analyser les causes profondes et les facteurs causaux/contributifs des événements ou incidents de sûreté ;
- renforcer le partage de renseignements pertinents entre les autorités et les parties prenantes de l'industrie pour améliorer les évaluations respectives des risques ;
- renforcer la culture de sûreté de toutes les parties prenantes de l'aviation.

Les rapports devraient être effectués de manière structurée et harmonisée avec les processus élaborés et/ou exigés par l'autorité compétente et être clairement définis dans les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile. Cela permettra d'assurer un signalement pratique et rapide aux autorités compétentes, en tenant compte de la protection des informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation.

Afin d'encourager l'ouverture et la transparence des rapports d'événements de sûreté établis par toutes les entités, il importe que les autorités compétentes s'abstiennent d'émettre des conclusions et de prendre d'autres mesures réglementaires jusqu'à l'achèvement des activités officielles de surveillance (c'est-à-dire l'enquête et l'analyse).

L'harmonisation mondiale des procédures de rapport sur la sûreté de l'aviation pourrait améliorer la cohérence pour les parties prenantes du secteur lorsqu'elles soumettent des rapports aux différentes autorités nationales. L'harmonisation pourrait également créer des possibilités d'analyse sous-régionale, régionale et internationale des incidents de sûreté sur la base de taxonomies interconnectées.

Ces éléments indicatifs ont pour but d'aider toutes les parties prenantes de l'environnement de sûreté de l'aviation à élaborer, à mettre en œuvre et à tenir à jour un système efficace et efficient de rapports d'événements et incidents de sûreté. Ces éléments tiennent compte des systèmes de compte rendu existants, notamment ceux utilisés dans l'environnement de sûreté, la « culture d'équité » et le signalement des passagers indisciplinés ou perturbateurs (pour plus d'informations, voir le Chapitre 9 et le Chapitre 16, respectivement, du *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI).

## Événements de sûreté et incidents de sûreté

Les événements et activités qui semblent anormaux, inhabituels, étranges, etc. doivent être signalés en interne ou directement aux autorités par les voies appropriées par toute personne. C'est l'exemple d'un témoin qui informe le personnel de l'aéroport ou la police d'un bagage laissé sans accompagnement dans une zone publique. Il peut également s'agir d'une porte d'accès maintenue ouverte alors qu'elle devrait être fermée en toute sécurité. Si cette observation, cette impression, ce sentiment ou cette activité ne sont pas signalés, ils sont perdus alors qu'ils auraient pu constituer un bon indicateur ou signe avant-coureur pour les analystes de la sûreté.

Les incidents de sûreté sont des événements de sûreté signalés par le personnel, les équipages, le personnel au sol, les sous-traitants, les médias, le public et/ou les passagers, qui sont analysés par un responsable ou un gestionnaire de la sûreté, par exemple le responsable ou le gestionnaire de la sûreté de l'entité qui a reçu le rapport, ou les autorités en cas de rapport direct. Un incident de sûreté est potentiellement menaçant et peut entraîner un préjudice pour le public, le personnel et/ou l'équipage, une perturbation du service, une perte de réputation, et doit toujours être pris au sérieux.

## Procédure et chronologie des rapport d'événements de sûreté

La procédure de rapport d'événements de sûreté devrait tenir compte des éléments suivants :

- Les événements de sûreté peuvent être signalés par le personnel, l'équipage, le personnel au sol, le public et/ou les passagers, qu'ils soient ou non parfaitement formés pour identifier les signes avant-coureurs ou les nuances en matière de sûreté ;
- Les instructions et les outils permettant de signaler les événements de sûreté doivent être simples et accessibles à tous ;
- L'établissement de rapports d'événements de sûreté au sein d'une entité ou d'une organisation pourrait constituer un processus interne obligatoire pour tout le personnel (mis en œuvre en vertu du contrôle interne de la qualité, des systèmes de gestion de la sûreté, etc.) Dans ce cas, le personnel doit signaler les événements de sûreté au responsable ou au gestionnaire de la sûreté désigné, conformément aux procédures internes ;
- Les événements de sûreté pourraient également être signalés directement aux autorités via des interfaces dédiées ;
- Tous les événements de sûreté signalés doivent être analysés par un responsable ou un gestionnaire de la sûreté approprié afin de déterminer s'ils atteignent le niveau d'un incident de sûreté et de s'assurer que des mesures correctives sont prises, le cas échéant.
- Un registre des rapports d'événements de sûreté doit être tenu à jour et consigner les mesures prises.

Le temps pouvant être un facteur essentiel, tous les événements de sûreté doivent être signalés dès que possible et, de préférence, le jour même de l'événement, en gardant à l'esprit que les personnes qui signalent un événement peuvent avoir besoin de temps pour assimiler ce qu'elles ont observé.

## Contenu des rapports d'événements de sûreté

Comme le contenu des rapports d'événements doit contribuer à l'élaboration du rapport d'incident officiel, il est conseillé d'adapter les systèmes de rapports d'événements existants (par les entités, les opérateurs, etc.) afin qu'ils contiennent au moins les éléments suivants :

- lieu de l'événement, en utilisant si possible la désignation officielle ;
- date et l'heure exactes de l'événement ;
- description de l'événement aussi précise que possible ;
- nom de la personne qui fait le rapport (si possible) ;
- mesures(s) immédiate(s) prise(s) dès l'identification de l'événement de sûreté, telles que la notification de la situation aux forces de l'ordre locales et/ou aux autorités aéroportuaires.

L'analyse est une étape essentielle dans le processus de traitement d'un événement. Elle devrait consister généralement en une description factuelle de l'événement rapporté et en une interprétation des faits. Dans tous les cas, elle doit être proportionnelle au niveau de risque associé à l'événement. Ainsi, pour les événements les moins importants, l'analyse peut être réduite à une simple évaluation et à une clôture sans suivi. Inversement, les événements les plus importants seront analysés en profondeur.

## Procédure et chronologie des rapport d'incidents de sûreté

Lorsqu'un événement de sûreté a été désigné comme incident de sécurité, plusieurs mesures doivent être prises :

1. Des mesures correctives immédiates doivent être prises pour remédier aux vulnérabilités mises en évidence dans le rapport ;
2. Les informations contenues dans le rapport d'événement de sûreté, ainsi que l'analyse et les mesures correctives engagées par le responsable ou le gestionnaire de la sûreté, devraient être compilées dans un rapport d'incident de sûreté qui sera partagé avec les autorités compétentes ;
3. Tous les rapports et toutes les mesures doivent être enregistrés à des fins de contrôle de la qualité et d'audit.

Le signalement des incidents de sûreté aux autorités compétentes doit être effectué dès que possible après qu'un événement a été désigné comme incident. Cela contribuera à faciliter la mise en œuvre de mesures correctives opportunes et/ou le partage d'informations supplémentaires, le cas échéant, pour remédier aux vulnérabilités.

Le signalement immédiat des incidents de sûreté aux autorités compétentes est également essentiel dans le cas où d'autres incidents de sécurité se produiraient au niveau local, national ou international, qui sont liés et/ou constituent des indicateurs de l'évolution d'une menace de sûreté. Néanmoins, certains systèmes de rapport peuvent classer les incidents de sûreté selon des niveaux de gravité et imposer des délais de notification différents. La Figure-001 présente un exemple de la manière dont un État pourrait définir les incidents qui devraient être signalés dans un délai particulier avec une moyenne particulière.

| Type d'incident | Notification par téléphone | Rapport écrit     |
|-----------------|----------------------------|-------------------|
| À déterminer    | Immédiate                  | 48 h au plus tard |
| À déterminer    | -                          | 72 h au plus tard |
| À déterminer    | -                          | Mensuellement     |

Figure-001

## Contenu des rapports d'incidents de sûreté

Les éléments suivants doivent être considérés comme les informations minimales à inclure dans un rapport d'incident de sûreté, afin de permettre une collecte structurée et harmonisée des données pertinentes :

- lieu de l'événement tel qu'il a été signalé initialement ;
- lieu ajusté si nécessaire (désignation officielle après l'analyse) ;
- date et heure de l'événement tel qu'il a été signalé initialement ;
- description de l'événement tel qu'il a été signalé initialement ;
- informations supplémentaires sur la description (après l'analyse) ;
- type/classe/catégorie selon la taxonomie établie (après l'analyse) ;
- entité fournissant le rapport d'incident (et nom du responsable ou du gestionnaire de la sûreté qui établit le rapport) ;
- mesures immédiates prises à la suite du signalement de l'événement et de sa classification comme incident de sûreté ;
- plan des mesures correctives ou supplémentaires requises ;
- conséquences estimées et gravité perçue de l'incident (par le responsable ou le gestionnaire de la sûreté).

## Rapport obligatoire ou volontaire

Les systèmes d'établissement de rapports doivent faciliter les processus de soumission des rapports, d'analyse des données et de génération de renseignements de sûreté pertinents. Un système trop complexe peut décourager le signalement ou entraîner un signalement inexact ; le système doit donc être conçu de manière à promouvoir des cultures de signalement positives tout en gardant à l'esprit la facilité d'utilisation. Les systèmes de rapport obligatoire devraient viser à saisir tous les renseignements utiles sur un événement, notamment ce qui s'est passé, où, quand et à qui le rapport est adressé.

Les États sont tenus de définir des procédures pour le signalement des informations relatives aux incidents de sûreté de l'aviation aux autorités nationales compétentes par toute entité chargée de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile, comme l'illustre la Figure 002.

Les États devraient compléter leur programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile en établissant un système de rapports confidentiels pour analyser les informations sur la sûreté fournies par des sources telles que les passagers, les équipages et le personnel au sol, conformément aux dispositions de l'Annexe 17 et à la section 7.2.8 « Collecte d'informations auprès de sources extérieures ».

Les systèmes d'établissement de rapports sur la sûreté de l'aviation (dans le cadre des processus de « culture de sûreté ») sont décrits au Chapitre 9 du *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI).

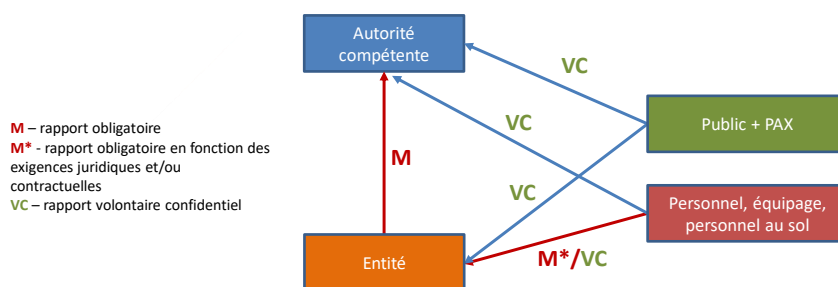


Figure-002

## Méthodes de rapport

Différentes méthodes de rapport peuvent être établies, en fonction des délais de notification et des pratiques de l'État concerné. Il peut s'agir d'un numéro de téléphone spécifique, d'un numéro de télécopieur ou d'une adresse électronique, d'un rapport écrit ou d'une plateforme interactive telle qu'un site web ou une application. Le rapport peut être exigé dans un format défini avec des champs obligatoires. Les avantages d'un tel formulaire seraient la facilitation d'une réponse rapide et la cohérence des données. Si nécessaire, une classification de la confidentialité devrait être incluse dans le formulaire. L'aspect confidentiel peut également influencer la décision sur les modalités de soumission de certaines informations.

## Analyse du rapport d'incident

Un système efficace et efficient de rapports sur les incidents de sûreté de l'aviation devrait permettre aux États de :

1. répondre rapidement et efficacement aux incidents ;
2. contribuer à éclairer les réflexions sur l'efficacité :
  - a. des processus et procédures actuelles ;
  - b. de la formation ;
  - c. des équipements, etc. ;
3. identifier les tendances ou les modèles qui peuvent contribuer à l'élaboration des politiques
4. identifier les lacunes des règlements actuels et des programmes nationaux ;
5. définir les priorités en matière de politique ;
6. établir des mises à jour des mesures de sûreté de l'aviation, y compris des changements de politique, si nécessaire ;
7. partager les renseignements pertinents avec d'autres États et entités, le cas échéant ;
8. ouvrir les enquêtes appropriées ;
9. gérer les préoccupations du public ou l'intérêt des médias pour les incidents ;
10. évaluer l'importance d'un ou de plusieurs incidents lorsqu'ils sont combinés avec des renseignements ou d'autres informations détenues par le gouvernement.



## Évaluation des informations relatives aux incidents de sûreté de l'aviation

Les États devraient établir et tenir à jour une procédure pour évaluer et analyser les informations contenues dans les rapports d'incidents de sûreté qui mènent à l'identification des menaces et des vulnérabilités du système de sûreté de l'aviation. Cela permettra aux États d'entreprendre une évaluation du risque, de formuler des mesures d'atténuation, de réaliser une analyse des causes profondes, de déterminer les facteurs contributifs et de surveiller les tendances et les modèles en matière de sûreté de l'aviation.

Les États doivent disposer de processus permettant de mesurer l'efficacité des procédures de sûreté actuelles. Ces processus permettent aux États d'identifier et de combler les lacunes des règlements et des programmes nationaux en vigueur. Les États seront en mesure de définir des priorités en matière de politique ainsi que d'établir des mises à jour des mesures de sûreté de l'aviation, ce qui peut inclure un changement de politique, le cas échéant. Les États seront en mesure d'ouvrir des enquêtes appropriées et de partager les renseignements pertinents avec d'autres États et entités si nécessaire.

Les États et les parties prenantes devraient établir, mettre en œuvre et tenir à jour des procédures décrivant les rôles et les responsabilités en matière d'évaluation de la menace et du risque afin d'être en mesure de faire face à toute menace immédiate pour la sûreté de l'aviation.

## Protection des informations

Certaines, sinon toutes les informations contenues dans les rapports d'événements et d'incidents de sûreté doivent être traitées comme des informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation, y compris l'identité des auteurs.

Les données et informations relatives à la sûreté contenues dans les rapports de sûreté doivent être partagées en fonction du besoin d'en connaître et dans le but de remédier aux vulnérabilités et d'améliorer le système de sûreté de l'aviation. Le Chapitre 2 du *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte) présente davantage de précisions sur les informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation.

## Formation et sensibilisation

La formation, les actions de sensibilisation et la culture de sûreté sont essentielles à la mise en œuvre efficace de tout système de rapport d'événements et d'incidents de sûreté.

Un manque de compréhension de l'objectif et de l'utilité des rapports d'événements et d'incidents de sûreté peut faire en sorte que de graves vulnérabilités ne soient pas révélées aux exploitants, aux autorités et entités concernés. La participation active du personnel, des parties prenantes et du public, ainsi que l'intégration d'une culture du compte rendu dans les activités quotidiennes, sont essentielles à la réussite collective et à la protection de l'écosystème.

La formation des gestionnaires et des superviseurs à l'objectif et à la valeur des rapports d'événements de sûreté et des rapports d'incidents de sûreté comme outil de gestion continue des risques et de performance du système de gestion de la sûreté est fondamentale pour maintenir un écosystème de sûreté de l'aviation sain.

Lors des exercices, il convient de tester et de mettre en pratique la procédure de rapports d'événements et d'incidents de sûreté. Cela permet de recenser les problèmes liés au processus de manière non urgente et de se familiariser avec les rôles et les responsabilités.

Étant donné qu'il peut exister plusieurs exigences législatives différentes liées aux rapports d'événements et d'incidents de sûreté, les États pourraient envisager de fournir un document consolidé des meilleures pratiques qui décrit les exigences et les procédures clés afin de permettre aux parties prenantes d'acquiescer une compréhension claire de ce qui est attendu.

Plusieurs outils et programmes de formation sur les rapports d'événements et d'incidents de sûreté sont disponibles auprès de l'OACI, des États, des organisations et des parties prenantes de l'industrie. Toutes les entités qui exercent des activités dans l'écosystème de l'aviation doivent être encouragées à suivre une formation initiale et périodique sur les rapports d'événements et d'incidents de sûreté correspondant à leur fonction. Il pourrait également s'agir d'une compétence requise pour conserver la certification professionnelle, le cas échéant.

Les campagnes publiques qui utilisent des affiches, des vidéos et/ou les médias sociaux peuvent constituer un outil utile pour éduquer et encourager le signalement des événements de sûreté par le public ainsi que par les personnes qui travaillent dans l'environnement de l'aviation. Le site web de l'OACI sur la culture de sûreté présente des exemples de telles campagnes publiques<sup>1</sup>.

## Taxonomie

L'établissement d'une taxonomie claire et d'une procédure harmonisée pour les rapports d'événements et d'incidents de sûreté de l'aviation, ainsi que l'élaboration d'un outil mondial sécurisé et harmonisé pour les rapports, encourageraient davantage le processus de rapport des incidents de sûreté de l'aviation et augmenteraient la probabilité de signalement des incidents de sûreté de l'aviation civile, ce qui se traduira par une forte culture de sûreté.

Les données de sûreté devraient idéalement être classées selon des taxonomies et des définitions d'appui, afin que les données puissent être saisies et stockées sur la base de termes utiles. Les taxonomies et définitions courantes établissent un langage normalisé, ce qui améliore la qualité de l'information et de la communication.

Ces lignes directrices portent principalement sur l'harmonisation de la taxonomie des rapports d'incidents de sûreté, qui vise à faciliter l'analyse et le partage des renseignements, ainsi que les échanges entre l'État et les parties prenantes de l'industrie (en particulier les exploitants d'aéronefs). Notant que de nombreux États et quelques organisations de l'aviation civile ont déjà mis au point des taxonomies de sécurité et de sûreté solides, utilisées par les experts en la matière pour signaler les incidents (de sécurité et) de sûreté à leurs autorités et à leurs homologues du secteur, Il peut être nécessaire de poursuivre les travaux sur l'harmonisation des modèles entre la sécurité et la sûreté. Par conséquent, les États sont vivement encouragés à convenir et à coordonner la mise en œuvre des taxonomies ainsi que des modèles de rapport et de leur chronologie avec les parties prenantes de l'industrie.

À la lumière de ce qui précède, la taxonomie suivante a été élaborée pour aider les États et les parties prenantes à mettre en œuvre un système harmonisé de rapports d'événements et d'incidents de sûreté de l'aviation.

---

<sup>1</sup> <https://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx>

## Taxonomie des incidents de sûreté

| Classe*                                | Catégorie**  |
|--|--|
| <b>Sûreté côté ville</b>               | Découverte ou utilisation d'un engin explosif improvisé (EEI) placé dans un véhicule   |
|  | Découverte ou utilisation d'un EEI porté par une personne  |
|  | Attaque armée  |
|  | Articles non surveillés/suspects (également applicable côté piste)   |
|  | Attaque chimique, biologique et radiologique (CBR)   |
|  | Dommages aux infrastructures critiques/aux points vulnérables  |
|  | Comportement suspect   |
|  | Perturbations imprévues, y compris les alertes à la bombe ou les canulars  |
| <b>Passagers et bagages de cabine</b>  | Découverte ou utilisation d'un article interdit/IED  |
|  | Lacune de la procédure d'inspection-filtrage aux points de contrôle de sûreté  |
|  | Séparation des passagers inspectés/filtrés et des autres   |
|  | Comportement suspect   |
| <b>Personnel et membres d'équipage</b> | Lacune de la procédure d'inspection-filtrage aux points de contrôle de sûreté  |
|  | Découverte ou utilisation d'un article interdit/IED  |
|  | Sabotage   |
|  | Un infiltré contourne les contrôles de sûreté  |
|  | Tentative délibérée de contourner le régime de contrôle et de vérification des antécédents   |
| <b>Contrôle de l'accès</b>             | Violation ou tentative de violation du périmètre   |
|  | Accès non autorisé à la zone de sûreté à accès réglementé (SRA) ou à une autre zone contrôlée (hors personnel)   |
|  | Accès non autorisé/non accompagné dans la SRA (personnel)  |
|  | Comportement suspect du personnel  |
|  | Lacune du système de contrôle d'accès  |
|  | Lacune du système de délivrance des laissez-passer   |
|  | Lacune du système de contrôle d'accès des véhicules, y compris l'application de contrôles de sécurité et/ou l'inspection-filtrage des occupants et des véhicules |

| Classe*                                      | Catégorie**   |
|--|---|
| <b>Bagages de soute</b>                      | Découverte ou utilisation d'un article interdit/IED   |
|  | Lacune dans la protection des bagages de soute inspectés-filtrés  |
|  | Signe d'altération des bagages de soute inspectés/filtrés   |
|  | Lacune du système ou du processus d'inspection/filtrage des bagages de soute (HBS) (y compris le rapprochement entre bagages et passagers)    |
|  | Lacune dans le processus de transport des armes expédiées   |
| <b>Provisions de bord</b>                    | Accès non autorisé à l'installation d'approvisionnement de bord   |
|  | Lacune dans la protection des provisions sécurisées   |
|  | Signe d'altération des provisions de bord sécurisées  |
|  | Lacune dans l'application des contrôles de sûreté   |
|  | Découverte ou utilisation d'un article interdit/IED   |
| <b>Fournitures d'aéroport</b>                | Accès non autorisé à l'installation   |
|  | Lacune dans la protection des provisions sécurisées   |
|  | Signe d'altération des fournitures d'aéroport sécurisées  |
|  | Lacune dans l'application des contrôles de sûreté   |
|  | Découverte ou utilisation d'un article interdit/IED   |
| <b>Protection des aéronefs au sol</b>        | Passager non autorisé à bord de l'aéronef   |
|  | Personnel non autorisé à bord de l'aéronef  |
|  | Lacune dans la fouille/le contrôle de sûreté de l'aéronef   |
|  | Lacune dans les mesures de protection des aéronefs, y compris les endroits où les aéronefs sont stationnés pendant la nuit                    |
|  | Découverte ou utilisation d'un article interdit/IED dans la cabine ou la soute de l'aéronef   |
| <b>Mesures de sûreté de l'aéronef en vol</b> | Passager indiscipliné [à considérer pour les niveaux 3 et 4 (voir le <i>Manuel de sûreté de l'aviation</i> de l'OACI), à signaler uniquement] |
|  | Lacune dans la procédure/protection de la porte du poste de pilotage  |
|  | Découverte ou utilisation d'un article interdit/IED   |
|  | Attaque CBR   |
|  | Détournement en vol   |
|  | Menace à la bombe en vol  |

| Classe*   | Catégorie**  |
|---|--|
| <b>Fret et poste</b>  | Accès non autorisé à l'installation d'inspection-filtrage du fret                  |
|   | Lacune dans la procédure d'inspection-filtrage                                     |
|   | Découverte ou utilisation d'un article interdit/IED                                |
|   | Lacune dans la protection du fret sécurisé   |
|   | Signe d'altération de fret sécurisé  |
|   | Lacune dans la procédure d'autorisation  |
|   | Activité suspecte  |
| <b>Contrôle de la circulation aérienne</b>  | Attaque armée contre une installation de contrôle de la circulation aérienne (ATC) |
|   | Destruction ou endommagement d'aides à la navigation aérienne                      |
|   | Accès non autorisé   |
| <b>Informations et technologies numériques</b>  | Attaque contre un ou plusieurs systèmes d'aéronef                                  |
|   | Attaque contre le(s) système(s) de gestion du trafic aérien (ATM)                  |
|   | Attaque contre le(s) système(s) d'aéroport   |
|   | Attaque contre d'autres systèmes et données critiques                              |
| <b>Systèmes d'aéronef non habité (UAS)/</b><br><b>Véhicule aérien non habité (UAV)/</b><br><b>Système d'aéronef télépiloté (RPAS)</b> | Incursion non autorisée dans l'espace aérien contrôlé                              |
|   | Quasi-collision ou rencontre avec un aéronef en vol                                |
|   | Impact/collision avec un aéronef en vol  |
|   | Observation depuis un aéronef/un aéroport  |
|   | Un véhicule aérien non habité (UAV) a représenté une menace pour un aéronef        |
|   | Un UAV a représenté une menace contre les infrastructures aéroportuaires           |
|   | Un UAV a représenté une menace contre les passagers                                |
| <b>Arme utilisable à distance de sécurité( MANPAD, etc.)</b>  | Attaque contre un aéronef ou une installation aéroportuaire                        |
|   | Observation signalée   |
| <b>Lasers<sup>2</sup></b>   | Attaque contre un aéronef ou une installation aéroportuaire                        |
|   | Observation signalée   |
|   | Activité suspecte  |

<sup>2</sup> Les incidents impliquant l'utilisation de lasers peuvent être signalés dans le cadre des programmes de rapports de sécurité et des systèmes de gestion de la sécurité. Il est par conséquent recommandé que les autorités nationales compétentes fournissent des orientations claires sur la meilleure façon de signaler de tels incidents.

| Classe*   | Catégorie**  |
|---|--|
| Renseignements concernant la sûreté de l'aviation | Lacune dans la protection des informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation |
|   | Perte d'intégrité et de disponibilité des systèmes d'information                         |
| Aviation générale/Aéroclubs                       | Accès non autorisé   |
|   | Découverte d'un article interdit/IED   |

\***Classe** : décrit le sujet auquel l'incident de sûreté se rapporte, par exemple « contrôles d'accès », « bagages de soute » ou « fret/poste ». Les identifiants choisis sont déjà couramment utilisés dans l'Annexe 17 de l'OACI et dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* ; les entités ne devraient pas éprouver de difficultés pour s'y rapporter, et les autorités devraient les trouver pertinentes pour procéder à des évaluations.

\*\***Catégorie** : indique une description plus spécifique de l'incident de sûreté en question. Les catégories diffèrent par classe, car les incidents de sûreté possibles varient en fonction du processus de sûreté de l'aviation auquel ils se rapportent. Par exemple, la classe « protection de l'aéronef au sol » comprend la catégorie « lacune dans la fouille/le contrôle de sûreté de l'aéronef », tandis que la classe « bagages de soute » comprend la catégorie « lacune dans la protection des bagages de soute inspectés-filtrés ». Il y aurait également une catégorie « autres » pour les incidents trop rares pour justifier une catégorie distincte ou pouvant être considérés comme une nouvelle menace ou vulnérabilité. Toutefois, cette option ne doit être utilisée que lorsqu'aucune des autres catégories ne semble convenir.