



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

CULTURE DE LA SÛRETÉ — ÉVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES NATIONAUX DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La 39^e session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ainsi que la proposition d'établir un Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), offrent des possibilités de définir plus clairement l'agenda de l'OACI en matière de sûreté et son approche stratégique pour aider les États membres à prévenir, à détecter et à déjouer effectivement les menaces visant l'aviation civile. Les États membres de l'OACI ont pour responsabilité de se conformer aux normes de l'Organisation et, ce faisant, de soumettre les systèmes à une évaluation continue pour assurer une mise en œuvre adéquate et effective des mesures de sûreté. La priorité primordiale de l'OACI, au cours du prochain triennat, est d'offrir aux États les outils nécessaires à une analyse interne de la mise en œuvre des mesures au sein des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile (NCASP) et d'y apporter des améliorations. Les États comptent sur la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA) de l'OACI, et sur d'autres évaluations effectuées dans le cadre d'accords bilatéraux ou d'engagements de l'industrie, mais ils devraient également bâtir leurs propres connaissances et capacités pour réaliser des auto-évaluations et se servir de ces informations pour combler les carences et les vulnérabilités de leurs systèmes. Ils pourraient ainsi devenir plus aptes à faire face à l'évolution des menaces, renforçant ainsi le niveau de référence mondial actuel de la sûreté de l'aviation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à demander aux États de prendre, s'il y a lieu, les mesures supplémentaires requises pour se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et de les mettre en œuvre de façon appropriée ;
- b) à charger le Secrétariat de souligner, dans les plans stratégiques tels que le GASeP, l'importance d'effectuer des auto-évaluations de la sûreté de l'aviation ;
- c) à charger le Secrétariat d'attribuer des ressources suffisantes au renforcement des éléments indicatifs existants et à l'établissement d'outils pédagogiques pour l'exécution d'auto-évaluations de la sûreté de l'aviation ;
- d) à charger le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de déterminer les améliorations à apporter aux outils et aux documents d'appui, ainsi que ceux à inclure afin d'offrir aux États les orientations et le soutien requis pour les auto-évaluations ;
- e) à encourager les États à promouvoir une culture de la sûreté de l'aviation par l'inclusion des organismes d'État compétents et des parties prenantes intéressées dans l'établissement, la mise en

<p>œuvre et le maintien des NCASP ;</p> <p>f) à demander aux États de partager leurs meilleures pratiques en matière d'auto-évaluations, afin de jeter les bases des travaux futurs au sein de l'OACI, et de prendre note des expériences et des mesures décrites au paragraphe 2.4 car ces meilleures pratiques contribueront aux travaux futurs ;</p> <p>g) à charger le Secrétariat de poursuivre l'amélioration du processus USAP-CMA, en s'inspirant des meilleures pratiques et des leçons tirées des programmes de vérification de la sûreté de l'aviation des États membres.</p>	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	La présente note n'a aucune incidence financière notable.
<i>Références :</i>	Néant.

1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation civile est la cible de menaces toujours plus évolutives, décentralisées et complexes. Le système mondial de l'aviation est visé par le terrorisme et les attaques à caractère terroriste, perpétrés par un nombre accru de groupes ou d'individus déterminés et compétents. L'OACI a établi, dans l'Annexe 17 — *Sûreté* et dans certaines parties de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté, des SARP mondiales régissant la sûreté de l'aviation. Les analyses, les mises à jour et le renforcement continus de ces SARP sont autant de mesures critiques qui contribuent à relever le niveau de la sûreté à l'échelle mondiale. La force de ces SARP dépend toutefois de leur application opérationnelle, et le simple fait de rendre les exigences de politique plus strictes n'aura aucun effet sur la sûreté à moins d'en exiger aussi la mise en œuvre.

1.2 Il incombe aux États membres de maintenir le niveau de sûreté de référence et d'assurer une mise en œuvre effective des mesures de sûreté pour se conformer à l'intention des SARP. La mise en œuvre doit être évaluée par une analyse continue de l'efficacité des mesures par les États. Afin d'assurer aux voyageurs, aux équipages et autre personnel aéronautique l'environnement le plus sécuritaire possible, les États doivent maintenir, de manière durable et cohérente, leurs systèmes de sûreté autonomes mais interconnectés.

2. ANALYSE

2.1 D'après le chapitre 3.4 de l'Annexe 17 — *Sûreté*, les États sont tenus d'établir un Programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (NCASQCP), afin d'assurer que les mesures de sûreté sont appliquées comme il convient. Les États doivent veiller à ce que les mesures et les processus de sûreté fassent régulièrement l'objet de vérification dans le cadre d'un régime de conformité. Ce régime peut comprendre des inspections, des tests ou d'autres formes de surveillance. Le Chapitre 7 du Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973) décrit le processus d'établissement de NCASQCP par les États. Les sujets abordés portent sur la structure, la surveillance, les types d'activités de suivi, la portée et les mesures correctrices. Quant aux travaux récents menés par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de l'OACI par l'intermédiaire de son Groupe de travail sur les éléments indicatifs, ils couvrent des éléments de référence destinés aux États pour l'exécution de tests ouverts et secrets dans le cadre des NCASQCP.

2.2 L'Annexe 17 — *Sûreté* demande aux États de veiller à ce que les personnes responsables des mesures de sûreté disposent des compétences requises pour l'exécution des tâches de sûreté liées à leur emploi. Le Doc 8973 contient un aperçu de la formation, ainsi que des sections sur la culture de la sûreté et sur les façons dont les États pourraient promouvoir une telle culture dans tous les systèmes d'aviation. Il s'agit d'aspects importants d'un système de sûreté de l'aviation et d'éléments de base du NCASQCP d'un État. Un élément intégral de la culture de la sûreté que les États devraient viser est l'amélioration constante de l'ensemble du système grâce à des évaluations régulières de la mise en œuvre des mesures de sûreté.

2.3 Les problèmes de non-conformité aux dispositions de l'OACI créent des vulnérabilités dans un système de sûreté de l'aviation qui peuvent être de nature systémique. Les mesures dont la mise en œuvre s'est avérée inadéquate ne peuvent pas toujours être rectifiées par des solutions rapides, ou une formation sur place, ou toute autre mesure correctrice immédiate. Il est parfois nécessaire d'examiner en détail les données de conformité et les résultats et procéder à une analyse par arbre de défaillances, pour déterminer de façon efficace la cause des défaillances et mettre sur pied un plan approprié pour remédier aux vulnérabilités du système. L'analyse des renseignements tirés de l'étude des activités de conformité peut permettre à un État de cerner les problèmes sous-jacents que ne révèlent pas toujours une inspection, des tests, ou toute autre forme de surveillance. C'est plutôt l'étude des tendances dans

les données sur les vulnérabilités qui permet de mettre en évidence les causes premières du problème. Et s'il est nécessaire d'appliquer des mesures correctives immédiates, une analyse ultérieure des données permettra à un État, un organisme de réglementation ou un exploitant d'isoler des méthodes plus efficaces et plus effectives pour éliminer les carences et résoudre les problèmes systémiques.

2.4 Aux États-Unis, la Transportation Security Administration (TSA) a entrepris d'utiliser les analyses par arbre de défaillances pour déterminer s'il convient de faire un examen fondamental approfondi des méthodes de mise en œuvre. Utilisant les cadres d'analyse communément utilisés, en les adaptant à l'environnement de la sûreté de l'aviation, la TSA a été en mesure d'isoler les éléments critiques du système de la sûreté des États-Unis, permettant ainsi un ciblage stratégique. Une telle approche nécessite la détermination des vulnérabilités. L'analyse par arbre de défaillances comprendra donc l'identification des causes probables de ces vulnérabilités. La discussion collective de scénarios possibles et des analyses plus approfondies des divers scénarios et problèmes anticipés pourraient mener à la détection de facteurs qui ne sont pas toujours évidents. Cela permettrait d'aboutir à des solutions avec plus d'impact, destinées à renforcer les performances du système. Adoptant une démarche collaborative, la TSA vise à partager les leçons ainsi acquises aux forums appropriés de l'OACI et elle encourage d'autres États suivant des pratiques similaires à faire de même.

2.5 Les États-Unis, par l'entremise de l'Administrateur de la TSA, se sont engagés, à la 207^e session du Conseil de l'OACI en février 2016, à partager des informations sur leur expérience dans ce domaine. S'adressant au Conseil, les États-Unis ont souligné que la TSA s'était concentrée, dans ses analyses du système, sur les éléments suivants : leadership, technologie, performances du personnel, influence de l'environnement, procédures d'exploitation et conception du système. Ces éléments sont applicables à tous les systèmes de l'aviation mondiale, mais il reviendra aux États d'utiliser ces techniques d'analyse pour déterminer les aspects fondamentaux de leur propre système de la sécurité sur lesquels se concentrer spécifiquement. L'essentiel, dans ces activités, est de déterminer les éléments fondamentaux d'un système de la sûreté d'un pays, aux fins d'analyse, pour assurer que le système et ses mesures sont bien conçus, qu'ils disposent de ressources adéquates et qu'ils sont mis en œuvre de manière à répondre à la mission de protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

3. CONCLUSION

3.1 Des activités appropriées de conformité et la mise sur pied d'un NCASQCP solide font partie intégrante de la capacité d'un État d'assurer une mise en œuvre adéquate des SARP sur la sûreté de l'Annexe 17 — *Sûreté* et de l'Annexe 9 — *Facilitation*. La mise en œuvre est un facteur clé du renforcement du niveau de référence mondial de la sûreté de l'aviation. L'élaboration et l'ajout de nouvelles SARP seront sans effet si la mise en œuvre des dispositions existantes est insuffisante. Il conviendra donc, au cours du prochain triennat, d'accorder la priorité, en matière de sûreté, à l'amélioration et au renforcement des outils mis à la disposition des États, aux fins de la mise en œuvre des SARP et de l'évaluation des systèmes de la sûreté.

3.2 Ces outils peuvent comprendre des informations et des meilleures pratiques pour améliorer les auto-évaluations dans le cadre des NCASQCP au sein du NCASP. L'analyse par arbre de défaillances des données sur la conformité peut indiquer que les problèmes de mise en œuvre sont systémiques et qu'ils appellent des solutions à un niveau fondamental. Les outils offerts actuellement par l'OACI présentent des informations de qualité et donnent un aperçu sur la façon d'établir un NCASQCP ; mais il est toujours utile pour les États de disposer d'informations et d'assistance supplémentaires et de partager les meilleures pratiques aux fins d'une analyse plus poussée des activités de conformité et du renforcement des systèmes de la sûreté.