



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

APPROCHE DE GESTION INTÉGRÉE DU RISQUE — CULTURE DE LA SÛRETÉ

(Note présentée par l'Argentine, le Qatar, la Suisse, les Émirats arabes unis
et l'Association du transport aérien international)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note porte sur la nécessité de prendre rapidement des mesures concrètes en vue de la création d'une taxonomie de la sûreté claire, harmonisée et complète et d'outils à jour et pratiques pour le signalement efficace d'incidents de sûreté, et de promouvoir la culture de la sûreté auprès du personnel de toutes les parties impliquées dans le système de sûreté de l'aviation ou œuvrant dans l'environnement de l'aviation civile.

Ces mesures contribueront au Plan de sûreté de l'aviation mondiale de l'OACI (GASeP), à la mise en œuvre des nouvelles dispositions de l'Annexe 17 et à la compensation des lacunes et des vulnérabilités, selon les dispositions de la Résolution 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies (2016).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à demander à l'OACI de promouvoir et de soutenir le développement rapide d'une taxonomie de sûreté exhaustive et inclusive, et d'un processus de partage d'information, à l'intention de tous les États et les intervenants ;
- b) à demander aux États et suggérer à tous les intervenants de l'industrie de réviser et de mettre à jour les exigences nationales et les contenus des programmes existants de sensibilisation initiale et périodique à la sûreté ainsi que les processus connexes, et de se familiariser avec d'autres outils équivalents mis au point par des États et par l'industrie.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Minimales
<i>Références :</i>	Rapport AVSECP/30 — Couverture jaune

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

1. INTRODUCTION

1.1 Lors de la trentième session du Groupe d'experts sur la sûreté de l'aviation (AVSECP) tenue en mai 2019, le Secrétariat de l'OACI, l'Association du transport aérien international (IATA), les Émirats arabes unis (ÉAU) et d'autres délégations ont présenté différentes notes de travail soulignant l'importance de mettre au point un système harmonisé, convivial et exhaustif pour le signalement des incidents et événements de sûreté, à l'usage de tous les intervenants et de tous les États. L'identification et le signalement pratiques et en temps opportun des incidents de sûreté et des actes préparatoires par l'ensemble du personnel de toutes les entités œuvrant dans l'environnement de l'aviation civile sont essentiels pour révéler les vulnérabilités potentielles à un stade précoce. Le partage d'information sur les menaces, les risques et les failles est mentionné dans la Résolution 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies (2016) et dans l'Annexe 17 Norme 3.1.4 (Amendement n° 16) et il est essentiel aux évaluations de risque de sûreté menées par les exploitants.

1.2 Le sous-groupe sur le signalement des incidents de sûreté de l'aviation du Groupe de travail sur la divulgation des données de sûreté de l'aviation et les rapports d'incidents de sûreté de l'aviation, présidé par les Émirats arabes unis, a été mis sur pied pour assister le Secrétariat de l'OACI dans sa tâche de concevoir et de mettre au point un mécanisme volontaire de signalement des incidents de sûreté à l'usage des États et de l'industrie. Un dépôt en ligne développé par le Secrétariat à l'intention des États qui ont des mécanismes existants de déclaration fournirait des bonnes pratiques à examiner par le sous-groupe du groupe de travail. Les Émirats arabes unis ont ainsi partagé leurs systèmes de déclaration.

1.3 L'IATA a partagé sa taxonomie de sécurité et de sûreté avec 200 compagnies aériennes membres, la CEAC et les États membres de l'OACI. Le programme de taxonomie des incidents de sécurité de l'IATA (ISIT) a été élaboré avec la participation de l'ensemble de l'industrie mondiale, dans le but de créer une taxonomie exhaustive de la sécurité et de la sûreté qui pourrait s'appliquer à toute l'industrie aérienne. L'IATA va participer activement au nouveau sous-groupe du groupe de travail d'AVSECP mis sur pied pour aider les États et l'industrie à suivre les normes 3.4.7 c) et 5.1.6 de l'Annexe 17.

1.4 On a aussi mentionné la nécessité de promouvoir le signalement d'incidents de sûreté par une formation de sensibilisation auprès du personnel de tous les aéroports. Le programme de vérification de la sécurité opérationnelle de l'IATA (IOSA) et le Manuel des normes IOSA comportent plusieurs modalités relatives à la sûreté dans le cadre du système de gestion de la sécurité. En janvier 2018, les mêmes modalités de sûreté ont été incorporées au Manuel de manutention aéroportuaire de l'IATA. Certaines de ces dispositions exigent que les exploitants d'aéronefs et leurs sous-traitants, comme les fournisseurs de services d'escale :

- a) *mettent au point des systèmes de signalement qui encouragent le personnel à signaler les incidents et les menaces à la sécurité et leur facilitent la tâche (SEC 1.12.1) ;*
- b) *s'assurent que le personnel opérationnel reçoive une formation de sensibilisation à la sûreté qui lui permet, entre autres, de contribuer à la prévention des actes de sabotage et d'autres formes d'interférence illicite (SEC 2.1.8) ;*
- c) *elles exigent que la formation initiale et périodique (SEC 2.1.2) comporte une formation périodique sur la sûreté qui soit dispensée à intervalles d'au plus 36 mois (SEC 2.1.4).*

1.5 Dans ce contexte, les cosignataires de la présente note appuient sans réserve le nouvel Amendement n° 17 de l'Annexe 17, ainsi que la recommandation du Groupe d'experts AVSEC au Conseil qui insiste sur la nécessité de rapidement revoir et mettre à jour les exigences et les contenus des programmes nationaux existants de formation périodique de sensibilisation à la sûreté afin qu'ils incluent la sensibilisation au signalement des incidents et les processus connexes. Certains États et l'industrie ont mis au point des outils qui peuvent être utilisés par tous les États et les intervenants qui en ont besoin. Les outils de l'IATA sont accessibles sur la page IATA SeMS.

— FIN —