



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 12 : Sûreté de l'aviation - Politique

#### RENFORCER LA SÛRETÉ DE L'AVIATION MONDIALE PAR UN PROCESSUS DÉCISIONNEL EN FONCTION DU RISQUE FONDÉ SUR DES FAITS AVÉRÉS

(Note présentée par le Canada, au nom de l'Australie, des États-Unis, de la Jamaïque, du Japon, de la Nouvelle-Zélande, de Singapour, de Global Express Association, de l'Association du transport aérien international, et de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'intégration des principes axés sur les résultats et fondés sur les risques dans la trame d'une organisation et ses programmes de sûreté de l'aviation est une entreprise complexe, en évolution perpétuelle.

Afin d'appuyer les objectifs prioritaires du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde de l'Organisation de l'aviation civile internationale, le partage de telles expériences avec la communauté mondiale et l'établissement de méthodes pratiques pour reconnaître et intégrer ces pratiques, principes et politiques, sont des mesures fondamentales pour renforcer davantage la sûreté de l'aviation dans le monde, appuyer la culture et la sensibilisation à la sûreté, promouvoir la prise de décisions en fonction du risque basée sur les faits avérés et encourager un écosystème plus durable et plus innovateur de la sûreté de l'aviation dans le monde.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à examiner les mesures proposées au paragraphe 4.1.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique – Sûreté et Facilitation
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources disponibles aux États membres, aux organisations et à l'industrie, et sous réserve des ressources du budget du Programme ordinaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour 2020-2022.
<i>Références :</i>	UNSCR 2309 – Menaces contre la paix et la sécurité internationales résultant d'actes de terrorisme: Sécurité aérienne (2016) A39-18 – Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation AVSECP/22 à 30 – Rapports finals, couverture jaune Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (Doc 10118) Priorités clés: Renforcer la sensibilisation et la réponse au risque et Développer une culture de sûreté et des capacités humaines en sûreté.

	Rapport de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (Doc 10123) Rapport de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (2012) (Doc 9990)
--	---

## 1. INTRODUCTION

1.1 « Axé sur les résultats » (OF) et « basé sur le risque » (RB) sont des termes fréquemment utilisés en aviation civile, notamment en sûreté de l'aviation. Au fil des ans, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les États membres et les partenaires de l'industrie ont reconnu la complexité de l'environnement de la sûreté de l'aviation et les activités connexes requises pour bâtir un système de transport sécurisé.

1.2 Cela fait plus d'une décennie que les principes OF/RB ont été introduits pour la première fois dans les forums de l'OACI, débouchant sur les conclusions et les résultats de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation et du Groupe d'experts de la sûreté, ainsi que la Résolution 39-18 de l'Assemblée. Les principes et les pratiques OF/RB sont par ailleurs promulgués et enchâssés dans le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASep), dans deux des cinq priorités clés mondiales, à savoir Renforcer la sensibilisation et la réponse au risque et Développer une culture de sûreté et des capacités humaines en sûreté.

1.3 Ainsi, la Résolution A39-18 - Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation, « [E]ncourage les États membres, dans le cadre de leurs lois, règlements et programmes nationaux de sûreté de l'aviation, en conformité avec les SARP applicables et dans les limites de la capacité de chaque État, à favoriser la mise en place de mesures de sûreté de l'aviation d'une manière pratique pour définir des mesures de sûreté de l'aviation appropriées et proportionnelles à la menace, qui soient basées sur le risque, efficaces, efficientes, viables d'un point de vue opérationnel et durables sur les plans économique et opérationnel et qui tiennent compte de l'incidence sur les passagers et sur le commerce légitime ».

1.4 En particulier, la Conférence de haut niveau de l'OACI sur la sûreté de l'aviation (HLCAS) de 2012 « a encouragé l'OACI, ses États membres et les acteurs de l'industrie à adopter une approche basée sur le risque pour œuvrer à la sûreté de l'aviation » et « a demandé à l'OACI et à ses États membres d'envisager d'élaborer une approche davantage axée sur les résultats pour la réglementation de la sûreté de l'aviation, ce qui les aiderait à mieux définir les objectifs de sûreté de leurs mesures ».

1.5 En outre, la priorité clé du GASep de renforcer la sensibilisation et la réponse au risque souligne également qu'il est essentiel de comprendre le risque pour adopter des politiques et des mesures efficaces, proportionnelles et durables. Pour renforcer les résultats de sûreté de l'aviation, il faut une compréhension et une connaissance approfondie des risques et un régime qui soit sensible et pertinent aux risques de sûreté.

## 2. LA PRISE DE DÉCISIONS AXÉES SUR LES RISQUES ET BASÉES SUR LES FAITS AVÉRÉS DÉBOUCHE SUR DES APPROCHES AXÉES SUR LES RÉSULTATS/BASÉES SUR LE RISQUE

2.1 Quelles que soient leur taille et leur complexité, toutes les organisations doivent être en mesure d'identifier, d'analyser et de prioriser les problèmes liés à la sûreté, de sorte que les politiques de sûreté

de l'aviation et les mesures d'atténuation soient établies et mises en œuvre en fonction du risque, tout en assurant qu'elles soient efficaces, proportionnelles et adaptées, et qu'elles fassent l'équilibre entre les incidences sur les passagers et l'impact sur le commerce légitime.

2.2 Pour obtenir les résultats de sûreté visés, il est aussi critique d'assurer l'identification et l'application proactive des liens et des interconnexions entre les diverses parties prenantes chargées de mettre en œuvre les politiques et les mesures de sûreté.

2.3 Pour l'OACI, ses États membres et les partenaires de l'industrie, il est de plus en plus fréquent d'explorer et d'intégrer dans leurs cadres organisationnels et leurs programmes de sûreté de l'aviation des processus décisionnels fondés sur les faits avérés et axés sur les risques. De telles pratiques exigent l'obtention rapide de données pertinentes, et l'évaluation prudente des risques, des objectifs de sûreté, de la planification et de la prise de décisions, pour réaliser les objectifs visés. L'application de ces principes OF/RB permet d'assurer que :

- Les données pertinentes sont recueillies et analysées;
- Les risques, les lacunes et les vulnérabilités sont identifiés et évalués par des évaluations de risques périodiques;
- Des mesures appropriées sont prises pour suivre et résoudre les changements dans les risques et les vulnérabilités de la manière la plus pratique et avec une utilisation optimale des ressources;
- La planification et la répartition des ressources sont priorisées en fonction des risques, des plus élevés au plus faibles;
- Les politiques et les règlements sont établis en réaction à l'environnement dynamique de la sûreté de l'aviation et réduit effectivement les risques dans toute la mesure du possible; et
- Dans le cas de l'OACI et des États membres, les interventions réglementaires et les activités de supervision assurent que les résultats visés sont obtenus dans l'ensemble de l'écosystème de la sûreté nationale et mondiale.

2.4 L'intégration et l'application des principes OF/RB dans la trame d'une organisation et ses programmes favorisent un processus décisionnel basé sur les faits avérés et axé sur les risques, ainsi que l'innovation, une culture solide de sûreté et un régime de sûreté de l'aviation plus sensible aux risques. Cela permet à l'OACI, à ses États membres et à ses partenaires de l'industrie d'établir des mesures efficaces et durables pour la prévention d'actes d'intervention illicite en aviation civile. Par ailleurs, s'ils sont adoptés, ces principes constituent une base pour la réalisation de deux des cinq priorités du GAsEP, à savoir : Renforcer la sensibilisation et la réponse au risque et Développer une culture de sûreté et des capacités humaines en sûreté.

### **3. LA VOIE DE L'AVENIR**

3.1 La nature complexe et dynamique de la sûreté de l'aviation et les divers environnements de risque variant d'une région à l'autre nécessitent une plus grande intégration des principes OF/RB. Les programmes et les pratiques de l'OACI, les SARP de l'Annexe 17, le Doc 8973 et les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile des États membres, bénéficieront tous d'une intégration plus poussée de ces principes, dans la mesure du possible, sachant que certaines SARP pourraient appeler s'il y a lieu une plus grande force contraignante.

3.2 L'OACI, les États membres et les partenaires de l'industrie disposant, dans leurs organisations et leurs programmes de sûreté de l'aviation, de connaissances et d'expérience pratique dans la conception, la

mise en œuvre, la tenue à jour et l'évaluation des pratiques, des principes et des politiques OF/RB, peuvent et devraient servir de levier dans toute la mesure du possible. Ces expériences et ces connaissances contribueront directement à l'amélioration de la sûreté de l'aviation dans le monde, au renforcement de la culture et de la sensibilisation à la sûreté, à la promotion du processus décisionnel basé sur les faits avérés et axé sur les risques, ainsi qu'à l'établissement à l'échelle mondiale d'un écosystème de la sûreté de l'aviation plus durable et plus innovateur.

#### 4. SUITE PROPOSÉE À L'ASSEMBLÉE

##### 4.1 L'Assemblée est invitée:

a) à se rappeler des conclusions et des résultats des Conférences de haut niveau sur la sûreté de l'aviation de 2012 et de 2018, des réunions du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, de la Résolution A39-18 de l'Assemblée et de la Résolution 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies, concernant les principes et les mesures axés sur les résultats et fondés sur les risques ;

b) à encourager les États membres, le Secrétariat de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et les partenaires de l'industrie à promouvoir et à partager, comme il est indiqué au paragraphe 3.2, les expériences pratiques dans la conception, la mise en œuvre et la tenue à jour des cadres organisationnels, les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile et les programmes de sûreté de l'aviation, selon le cas ;

c) à demander le Conseil de charger le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, ainsi que le Secrétariat de l'Organisation de l'aviation civile internationale, de renforcer la sensibilisation et la réponse aux risques en établissant des méthodes pratiques pour mieux reconnaître et intégrer les pratiques, les principes et les politiques axés sur les résultats et fondés sur les risques qui:

i. mènent à un processus décisionnel fondé sur les faits avérés et axé sur les risques ;

ii. favorise une culture de sûreté plus solide ; et

iii. renforce l'efficacité, l'efficience et la durabilité des programmes et des pratiques de sûreté de l'aviation de l'OACI, des États membres et des partenaires de l'industrie.