



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Sûreté de l'aviation – Politique

INITIATIVES DE L'INDUSTRIE POUR AMÉLIORER LA RÉGULARITÉ, L'EFFICIENCE ET LES AVANTAGES ÉCONOMIQUES LORS DE LA MISE EN ŒUVRE DES NORMES DE SÛRETÉ DE L'ANNEXE 17

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Association du transport aérien international (IATA) améliore sans cesse ses exigences obligatoires relatives au programme de vérification de la sécurité opérationnelle de l'IATA, ainsi que le matériel d'orientation, avec pour objectif global d'assurer dans tous les États la mise en œuvre efficace, harmonisée et durable de toutes les normes de sûreté énoncées dans l'Annexe 17.

L'objectif de sûreté global de l'industrie ne peut être atteint que par un alignement étroit sur tous les documents de référence et les programmes pertinents de l'OACI. L'amélioration continue des dispositions de l'Annexe 17 est essentielle pour améliorer l'efficacité et la durabilité économique des mesures de sûreté mises en œuvre par les intervenants de l'industrie, et pour renforcer les fonctions de surveillances assurées par les organismes de réglementation.

La présente note de travail souligne les domaines potentiels d'amélioration dans les travaux entrepris par les organes de l'OACI responsables de la sûreté de l'aviation. Elle présente aussi du matériel d'orientation, des initiatives et des énoncés de position développés par l'IATA pour appuyer les États et les intervenants de l'industrie dans leurs efforts de mise en œuvre de haute qualité des normes de sûreté.

Suite à donner : l'Assemblée est invitée à encourager tous les États contractants, et en particulier ceux qui participent activement aux organes de l'OACI responsables de la sûreté de l'aviation, à utiliser intensivement les contributions techniques de l'industrie pour poursuivre le développement de modalités et pour améliorer la sécurité et la sûreté, mais également pour promouvoir des opérations aériennes internationales régulières, efficaces et économiquement durables.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> et <i>Développement économique</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Il ne devrait pas y avoir d'incidences financières importantes pour l'OACI, puisque les travaux peuvent être effectués par les organes existants. L'IATA est disposée à soutenir les développements nécessaires aux actions proposées.
<i>Références :</i>	

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

1. EFFICACITÉ ET DURABILITÉ ÉCONOMIQUE DES MESURES DE SÛRETÉ

1.1 Depuis la transition du Programme universel d’audit de sécurité de l’OACI (USAP), lancé en 2002, vers l’Approche de surveillance continue de l’USAP (USAP-CMA) de 2013, les indicateurs mondiaux de durabilité ont fluctué de 71,27 % à 72,77 %, pour une moyenne de 72,07 %, avec un écart-type de 0,53 %. De plus, le plus récent rapport USAP-CMA (2024), au paragraphe 3.3.2, souligne que quinze (15) normes de l’Annexe 17 n’ont pas atteint la note de 50 % de conformité indicative globale. Notamment, douze (12) de ces normes émanent du chapitre 4 de l’Annexe 17 – *Mesures de sûreté préventives*.

1.2 Nonobstant les chiffres de l’USAP-CMA, la réalité opérationnelle est que la plupart des mesures de sûreté préventives ont été mises en œuvre avec succès et de façon durable sur une base quotidienne chez la plupart des exploitants de l’industrie et les entités, notamment les fournisseurs de services externes (ESP) dans tous les États.

1.3 Les buts et les objectifs fondamentaux de l’OACI, énoncés dans l’article 44 de la Convention de Chicago, mentionnent non seulement le développement de principes et de techniques destinées à améliorer la sécurité et la sûreté, mais aussi le développement régulier, efficient et économiquement durable du transport aérien international. Ces objectifs peuvent être efficacement poursuivis en tenant compte des propositions de l’industrie à l’intention des organes pertinents de l’OACI. Cela s’avère particulièrement critique lorsqu’on plaide en faveur de la mise à jour de l’Annexe 17 et du matériel d’orientation connexe pour traiter les problèmes de mise en œuvre identifiés par les exploitants et les autorités de réglementation.

2. LE PROGRAMME DE SÛRETÉ DES EXPLOITANTS D’AÉRONEFS (PSEA), LES PROCÉDURES D’ESCALE SUPPLÉMENTAIRES (SSP) ET LE CADRE DE CONFIANCE EN SÛRETÉ DE L’AVIATION (ASTF)

2.1 Un exemple clé de la nécessité de mises à jour continues réside dans l’introduction de la distinction entre le Programme de sûreté d’exploitants d’aéronefs (PSEA) et les procédures supplémentaires en station (SSP) établie par l’Amendement 18 de l’Annexe 17, entrée en vigueur en novembre 2022. Les PSEA sont développés par les compagnies aériennes afin de répondre aux exigences nationales de l’État de l’exploitant. Les SSP, d’autre part, ne devraient être développées que lorsque le PSEA ne répond pas entièrement aux exigences nationales des États d’exploitation.

2.2 Bien que l’OACI ait produit en juin 2022 du matériel d’orientation public sur le PSEA et les SSP², les questions du protocole USAP-CMA sont restées mal alignées jusqu’à la plus récente révision en avril 2025. Cette situation a entraîné de la confusion dans certains États et la mise à jour de certaines dispositions pourrait être encore nécessaire.

2.3 Parallèlement, l’IATA a mis au point une gamme de documents d’orientation et de position, incluant une vidéo, et tout ce matériel est accessible sur le site public de l’IATA consacré à la sûreté de l’aviation³, notamment la page des documents de position⁴.

2.4 Au-delà du matériel d’orientation, l’IATA a aussi lancé une initiative visant à améliorer l’efficacité et la sûreté de l’industrie aérienne en misant sur des technologies de confiance numériques, le Cadre de confiance de la sûreté de l’aviation (ASTF). Cette initiative vise à simplifier le processus de

² Orientations de l’OACI en matière de PSEA et de PSS : <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/AOSP-and-SSP.aspx>

³ Sûreté de l’aviation, IATA : <https://www.iata.org/en/programs/security/>

⁴ Documents de position de l’IATA : <https://www.iata.org/en/programs/security/position-papers-press-releases/>

vérification de l'authenticité et de la validité des documents de sûreté de l'aviation, comme la reconnaissance de l'approbation du PSEA et des SSP par les autorités compétentes. Les autres ressources incluent un livre blanc⁵, un site consacré à l'ASTF de l'IATA⁶, et un document d'information présenté par l'IATA lors de la dernière réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP), qui prédit que les capacités de l'ASTF seront adaptables à d'autres domaines, couvrant, sans s'y limiter, le statut de sûreté du fret, les activités d'audit de surveillance, ou les vérifications d'antécédents du personnel et des équipages.

3. SIGNALEMENT D'INCIDENT DE SÛRETÉ

3.1 Un autre exemple illustrant la nécessité de mettre à jour l'Annexe 17 réside dans la norme 5.1.6 instaurée en 2018. Cette norme implique que toute entité responsable de la mise en œuvre d'un programme national de sûreté de l'aviation civile doit communiquer aux autorités compétentes, de manière pratique et opportune, toute information ayant trait aux incidents mettant en jeu des actes d'intervention illicite ainsi que leur préparation.

3.2 En réponse, l'OACI a publié un document sur la taxonomie et les lignes directrices sur le signalement⁷ en juin 2022, portant sur la mise en place d'un système de déclaration et la taxonomie commune, dans un effort pour structurer et harmoniser les processus de signalement des événements et incidents de sûreté de l'aviation.

3.3 Les orientations de l'OACI définissent clairement le type d'information qui devrait être déclarée. L'IATA a complété cet effort en publiant des documents de position sur sa page Web des documents de position³. Le plus récent, portant sur le signalement des événements et incidents de sûreté de l'aviation⁸, résume les processus de déclaration applicables aux intervenants de l'industrie déjà engagés depuis des décennies dans la déclaration d'événements et d'incidents.

3.4 Pour éviter toute confusion entourant la norme 5.1.6, notamment la distinction entre le signalement des actes d'intervention illicite, incluant les actes perpétrés ou en préparation, effectué par les États auprès de l'OACI, d'une part, et d'autre part, le signalement des incidents de sûreté par les exploitants et les entités auprès des autorités, la formulation de cette norme doit être révisée pour en assurer la mise en œuvre efficace.

3.5 Des systèmes globalement efficaces, harmonisés et économiquement viables pour le signalement des événements et incidents de sûreté sont essentiels. Non seulement ces systèmes améliorent la sûreté de l'aviation en permettant la détection de menaces et de vulnérabilités émergentes grâce aux signalements, mais ils améliorent aussi le partage en temps opportun d'information critique lorsque des incidents sérieux signalés par un État pourraient avoir des conséquences sur les chaînes d'approvisionnement globales ou les opérations.

⁵ Livre blanc de l'IATA sur l'ASTF : <https://www.iata.org/contentassets/1998554ac6624b97a2de8418938eaade/aviation-security-trust-framework-whitepaper-2025.pdf>

⁶ Cadre de confiance de la sûreté de l'aviation, IATA : <https://astf.iata.org/>

⁷ Lignes directrices pour le signalement et taxonomie : <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Incident-Reporting-Guidance-and-Taxonomy.aspx>

⁸ Documents de position de l'IATA sur le signalement d'événements et d'incidents de sûreté en aviation : <https://www.iata.org/contentassets/1998554ac6624b97a2de8418938eaade/2025-reporting-of-aviation-security-occurrences-and-incidents-april-2025.pdf>

4. SYSTÈME DE GESTION DE LA SÛRETÉ (SEMS)

4.1 Les exemples résumés plus haut reflètent l'approche large et intégrée des systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté préconisés par le programme d'audit de la sécurité opérationnelle de l'IATA (IOSA) et le Manuel des normes IOSA (ISM) applicables à toutes les compagnies aériennes figurant au registre IOSA. Le système de gestion de la sécurité (SMS) s'est acquis une forte reconnaissance internationale, en particulier avec la création de la nouvelle Annexe 9 de l'OACI en 2013. Entretemps, le système de gestion de la sûreté (SeMS) est devenu obligatoire pour toutes les compagnies aériennes inscrites au registre IOSA, au moment de la publication de la deuxième édition de l'ISM (ISM/2) en 2007.

4.2 En janvier 2025, la 17^e édition (ISM/17) a fait avancer le cadre du SeMS en étendant sa portée pour inclure les fournisseurs de services externes (ESP), mettant en œuvre la plupart des mesures de sûreté opérationnelle au moyen d'accords d'externalisation. L'IATA offre une information exhaustive et du matériel d'orientation sur sa page Web SeMS⁹, et la Communauté d'aviation SeMS¹⁰ créée en 2022 pour assister les ESP.

4.3 Enfin, l'IATA a lancé un programme officiel de certification SeMS¹¹ conçu pour offrir un cadre structuré permettant à toutes les entités et les organisations de l'aviation de gérer proactivement leur conformité réglementaire, les risques de sûreté, les menaces et vulnérabilités, tout en améliorant leur système de gestion de la sûreté.

— FIN —

⁹ Page SeMS de l'IATA : <https://www.iata.org/en/programs/security/security-management-system-sems/>

¹⁰ Communauté d'aviation SeMS (contact aviationsecurity@iata.org)

¹¹ Programme de certification SeMS de l'IATA : <https://www.iata.org/en/services/certification/operations-safety-security/security-management-systems-sems/>