



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Sûreté de l'aviation – Politique

PROPOSITION D'ÉLABORATION DE NORMES INTERNATIONALES POUR LE SYSTÈME DE COMPTES RENDUS VOLONTAIRES DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (ASVR) ET D'AMÉLIORATION DU SYSTÈME DE CLASSIFICATION

(Note présentée par la République de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le système de classification des incidents de sûreté dans l'aviation publié par le Sous-Groupe sur la notification des incidents de sûreté (SG-ASIR) à la 33^e réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP/33) accorde au compte rendu volontaire de risque éventuel une couverture limitée ; c'est pourquoi la République de Corée propose l'élaboration d'un système de classification et d'un mécanisme d'analyse adaptés pour le compte rendu volontaire de sûreté de l'aviation (ASVR). La République de Corée propose également l'élaboration de normes internationales pour l'ASVR afin de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde sur la base d'une culture de la sûreté et demande à l'Assemblée d'envisager l'introduction d'un système de gestion proactive de la sûreté en utilisant les données collectées par le système de notification et en introduisant des objectifs et des indicateurs de performance de sûreté.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- envisager l'élaboration de normes internationales pour les comptes rendus volontaires dans le cadre de la mise en œuvre d'un système de rapports confidentiels de sûreté de l'aviation ;
- élaborer un système mondial de classification en matière de sûreté, applicable également au ASVR ;
- envisager l'introduction d'un système proactif de prévention d'événement de sûreté dans le cadre de l'utilisation du compte rendu de sûreté de l'aviation et l'adoption du concept d'objectif de performance de sûreté (SePT) et des indicateurs de performance de sûreté (SePI) ;
- envisager l'introduction d'un mécanisme d'analyse et d'un système de classification en fonction du lieu de l'événement.

| | |
|---------------------------------|--|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sûreté de l'aviation et Facilitation</i> . |
| <i>Incidences financières :</i> | Non déterminées. |
| <i>Références :</i> | Annexe 17 – <i>Sûreté de l'aviation</i> Doc 8973, <i>Manuel de sûreté de l'aviation</i> de l'OACI. |

1. INTRODUCTION

1.1 Le système de rapports confidentiels de sûreté de l'aviation a été adopté comme norme internationale dans la huitième édition de l'Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, en 2006, jetant les bases de sa mise en œuvre par tous les États contractants. Ainsi, l'alinéa d) de la norme 3.5.1 de l'Annexe 17 [anciennement alinéa c) de la norme 3.4.7] précise que tous les États membres devraient recueillir et analyser les informations relatives aux menaces contre la sûreté fournies par des passagers et des personnels de l'aviation à travers le système de rapports confidentiels, afin de compléter le programme au niveau national.

1.2 La République de Corée est allée plus loin que le système de rapports confidentiels existant en introduisant le système ASVR fondé sur une culture positive de la sûreté, qui fonctionne depuis 2014. En respectant trois principes de fonctionnement (anonymat de l'informateur, absence de sanction et partage limité des informations), la République de Corée a maintenu un système proactif de gestion de la sûreté de l'aviation en encourageant le rapport volontaire d'informations sur les risques éventuels de sûreté de la part des passagers, des agents de bord et du personnel de sûreté, rapport volontaire sans lequel ces risques n'auraient pas été signalés.

2. EXAMEN

2.1 Le SG-ASIR du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP) a conçu un nouveau mécanisme de compte rendu d'incident de sûreté, qui peut être un outil pour les États membres et l'industrie de l'aviation aux fins de la mise en œuvre de la norme 5.1.6 de l'Annexe 17, et qu'il a présenté dans une note de travail à AVSECP/33, en 2022. Le projet de document d'orientation complet conçu par le SG-ASIR décrit les délais de communication des comptes rendus d'incidents de sûreté, leur contenu, les méthodes utilisées, leur analyse, leur évaluation des informations sur l'incident, la protection des informations, la formation/sensibilisation aux comptes rendus et leur système de classification. Ce document devrait fournir des orientations aux fins de la normalisation du système de compte rendu. Toutefois, des recherches supplémentaires sont nécessaires sur le système de classification des événements et le mécanisme d'analyse des risques éventuels en fonction du compte rendu volontaire du déclarant, contrairement aux incidents de sûreté de l'aviation qui doivent obligatoirement être signalés.

2.2 La République de Corée exploite un système de compte rendu volontaire distinct en plus du système de compte rendu obligatoire de sûreté de l'aviation. En ce qui concerne plus particulièrement le système de compte rendu volontaire, nous avons élaboré notre taxonomie de sûreté de l'aviation en analysant les comptes rendus reçus par le biais du système volontaire de sûreté de l'aviation en fonction des différents types d'informations. Notre système de classification divise les événements récents dans une base de données en 14 catégories principales et 76 catégories intermédiaires, et il est utilisé pour la gestion du niveau de sûreté de l'aviation nationale et le système de gestion de la sûreté préventive.

2.3 L'urgence de l'événement classifié est évaluée au moyen d'une analyse initiale, puis une évaluation multidimensionnelle des risques de sûreté est effectuée au regard des menaces, des vulnérabilités et des conséquences sous différents angles, conformément aux recommandations du Doc 8973 de l'OACI – *Manuel de sûreté de l'aviation*. Ensuite, un niveau de risque de sûreté est classé selon quatre niveaux : grave, prudence, alerte et négligeable ; le niveau est attribué au moyen de la matrice d'évaluation des risques 5x5x5. Ces informations sont présentées au comité d'analyse compétent et examinées régulièrement. Elles sont utilisées pour assurer la sûreté de l'aviation nationale en déterminant les besoins d'amélioration, en préparant des mesures pour éviter que la situation ne se reproduise et en assurant la formation des organisations concernées.

3. ANALYSE

3.1 Le système ASVR complète le système de compte rendu obligatoire de sûreté de l'aviation et fournit une base solide pour le renforcement de la sûreté de l'aviation dans le monde en encourageant une culture positive de la sûreté. Par conséquent, les normes internationales du système ASVR pour les États membres sont nécessaires ; par leur biais peuvent être signalés volontairement les événements de sûreté de l'aviation et les risques éventuels, qui sont obligatoires dans l'exploitation des rapports confidentiels de sûreté de l'aviation.

3.2 Le système actuel de classification des incidents (projet) conçu par le SG-ASIR est principalement destiné aux comptes rendus obligatoires, et les comptes rendus d'incidents de sûreté de l'aviation appellent des mesures réactives pour des événements qui se sont déjà produits. En revanche, l'AVSR inclut non seulement les événements qui se sont déjà produits, mais aussi les comptes rendus proactifs et prédictifs des menaces potentielles qui nuisent ou pourraient nuire à la sûreté de l'aviation. Il est donc nécessaire d'élaborer un système de classification plus large, non limité aux incidents de sûreté de l'aviation.

3.3 Les événements classés selon le système de classification des comptes rendus obligatoires et des rapports volontaires de sûreté de l'aviation doivent être convertis en une base de données et utilisés dans le système de gestion préventive des risques. À cette fin, il est possible de considérer l'emprunt d'indicateurs connexes et de concepts de gestion des objectifs exploités dans les systèmes de gestion de la sécurité de l'aviation. Il est nécessaire d'introduire un système de prévention proactif qui fixe des SePT (objectifs de performance de sûreté) adaptés à l'environnement de sûreté de chaque État et gère des SePI (indicateurs de performance de sûreté) pour chaque objectif.

3.4 Les interférences illicites peuvent être classées en fonction du lieu où elles se produisent, comme la zone côté ville de l'aéroport, la zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport, les zones côté piste et l'intérieur d'un aéronef. En outre, les mesures de sûreté prises pour répondre aux actes illicites peuvent également varier en fonction du lieu de ces événements. Par conséquent, il faut tenir compte des différents lieux des événements dans l'élaboration d'un mécanisme d'analyse et d'un système de classification des comptes rendus obligatoires et volontaires de sûreté de l'aviation.

APPENDICE

Taxinomie du système de compte rendu volontaire AVSEC dans la République de Corée

| Personne | Bagage à main | Fret/courrier/ fournisseurs | Aéronef |
|---|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Passager ● Équipage ● Personnel au sol ● Acceptation du passager ● Faux passeport | <ul style="list-style-type: none"> ● Non-respect du contrôle des articles soumis à restriction ● Non-respect du débarquement ou erreur de débarquement ● Non-respect de l'accès au contrôle des bagages inspectés-filtrés ● Irrégularité en matière d'arme à feu ● Effectifs insuffisants ● Réaction ETD positive à l'inspection-filtrage ● Non-enregistrement individuel des bagages ● Non-respect des LAG ● Découverte de bagage non identifié ● Obstruction de l'inspection-filtrage de sûreté | <ul style="list-style-type: none"> ● Fret ● Courrier ● Fournisseurs | <ul style="list-style-type: none"> ● Réaction ETD positive à l'inspection-filtrage en vol ● Non-respect du contrôle d'accès à l'aéronef ● Non-respect de la fouille de l'aéronef ● Dysfonctionnement de l'équipement de sûreté embarqué ● Sûreté non identifiée d'un vol non vérifié |

| Zone réglementée | Menace | Système et équipement de sûreté | Objet suspect |
|--|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Contrôle d'accès à une zone de sûreté à accès réglementé ● Irruption ● Non-respect du contrôle d'accès à une ZSAR ● Objets interdits dans la ZSAR ● Obstruction au contrôle de la ZSAR | <ul style="list-style-type: none"> ● Menaces internes ● Avertissement d'enlèvement ● Menace contre un avion ● Menace contre un aéroport ● Menace dans l'avion | <ul style="list-style-type: none"> ● Dysfonctionnement du système d'identification ● Dysfonctionnement de l'équipement d'inspection-filtrage des personnes ● Dysfonctionnement de l'équipement d'inspection-filtrage des bagages à main ● Dysfonctionnement de l'équipement d'inspection-filtrage des fournisseurs ● Cybersûreté ● Dysfonctionnement du système de liaison des billets d'avions | <ul style="list-style-type: none"> ● Objet suspect dans l'aérogare ● Véhicule suspect ● Objet suspect sur le vol ● Matériel chimique/biologique/radio actif |

| Terrorisme | Actes criminels | RPAS (Système d'aéronef autopiloté) | Autres |
|--|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Bombe ● Biochimie ● Arme ● Voiture en fuite ● Arme à feu | <ul style="list-style-type: none"> ● Passager indiscipliné ● Sabotage aux aéroports ● Sabotage d'avions ● Trafic de stupéfiants ● Traite de personnes ● Vol ● Autres actes criminels | <ul style="list-style-type: none"> ● Irruption de RPAS <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 5px 0;"> Transport d'armes/de personnes armées </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 5px 0;"> Comptes rendus de non-conformité </div> | <ul style="list-style-type: none"> ● Refus d'inspection-filtrage de sûreté ● Interférences laser ● Procédures d'évacuation d'urgence ● Protection des informations sur la sûreté ● Inspection-filtrage de sûreté ● Travaux liés à la sûreté ● Enquête sur les objets interdits |