



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Programme de sûreté de l'aviation

LA NÉCESSITÉ D'UNE APPROCHE BASÉE SUR LE RISQUE DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les systèmes actuels de sûreté de l'aviation sont très avancés, mais ils peuvent s'avérer inefficaces et trop axés sur la réaction aux événements. Cette note présente les principes essentiels d'une approche de la sûreté basée sur le risque, qui vise à établir un système solide et efficace en se concentrant sur les principaux risques.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) mettre au point une méthodologie commune d'évaluation des risques, avec l'aide de l'OACI ;
- b) adopter une approche basée sur le risque pour les systèmes nationaux de sûreté de l'aviation.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Sans objet.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Sans objet.

1. INTRODUCTION

1.1 L'IATA est en faveur des améliorations intenses apportées à la sûreté de l'aviation depuis 2001. Le dernier amendement à l'Annexe 17, et l'approche responsable adoptée par les gouvernements pour rehausser les normes, démontrent que la sûreté de l'aviation a pris une place importante dans le cadre réglementaire international. Des progrès commencent également à se manifester en termes d'harmonisation, tels que le système coordonné prévoyant l'utilisation d'un sac d'un litre, applicable aux passagers transportant des liquides, des aérosols ou des gels (LAG). Il est temps d'entamer des discussions portant non seulement sur ce que nous pouvons faire pour prévenir les actes d'intervention illicite, mais sur la façon de mieux faire ce que nous faisons et d'améliorer l'efficacité, sans réduire le niveau de sûreté.

1.2 Le renseignement et la probabilité d'une attaque constituent les éléments principaux de la gestion du risque. La nécessité d'introduire des mesures d'évaluation du risque provient, en partie, des contrariétés imposées aux passagers. Ce facteur de contrariété rend le transport aérien de plus en plus impopulaire et va à l'encontre de l'objectif même de l'Article 22 de la Convention de Chicago, qui vise à maintenir la rapidité et la commodité du transport aérien (« éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons »). Cette nécessité provient aussi des coûts accrus des mesures de sûreté et des équipements et technologies nécessaires. Dans ce contexte, tous les partenaires – gouvernements, compagnies aériennes, aéroports et passagers – sont concernés par le choix des mesures à mettre en place et par les impacts positifs et négatifs qu'il faut attendre de ces mesures.

2. PROBLÈMES PRINCIPAUX

2.1 Selon un principe essentiel à l'établissement d'un système de sûreté basé sur le risque, le fait de traiter toutes les menaces sur le même pied, peu importe leur gravité, est moins efficace que de concentrer la majorité des ressources sur les risques les plus graves. Comme toute autre industrie, le transport aérien fonctionne dans un contexte de ressources limitées, qu'il s'agisse de ressources financières, d'infrastructures ou d'autres (disponibilité de main-d'œuvre qualifiée, etc.). Dans ce contexte, et dans le meilleur intérêt de la sûreté, les gouvernements doivent peser soigneusement chaque option qui se présente, et prendre les meilleures décisions.

2.2 Le principal rôle des autorités doit être de centraliser les services de renseignement et l'information sur les menaces. Les compagnies aériennes sont des parties concernées et doivent être informées au moment approprié. L'évaluation des différentes menaces et l'établissement d'un ordre de priorité sont typiquement du ressort des gouvernements. Une menace peut être contrée ou réduite de plusieurs façons. Le rôle des gouvernements devrait être d'évaluer quelle option aura le moins d'impact sur l'industrie et sur les passagers. Cet impact peut être opérationnel (dérangements, délais), mais aussi financier.

2.3 L'IATA a instauré chez ses membres un concept de système de gestion de la sûreté (SEMS) (voir la note de l'IATA sur le sujet). Un système de gestion de la sûreté établit les politiques de la compagnie en matière de sûreté et sa volonté de gérer la sûreté en tant que partie intégrante de l'entreprise. Comme dans tout plan d'affaires, on définit les objectifs, les niveaux d'autorité, etc. Ultimement, le SEMS devrait être intimement lié à la structure organisationnelle et faire partie de la culture de l'entreprise.

2.4 La même approche devrait s'appliquer aux pouvoirs publics dans leurs fonctions de sûreté. La gestion de la sûreté basée sur le risque constitue non seulement une bonne décision d'affaires,

mais aussi la meilleure façon de rendre les mesures de sûreté plus solides et viables. L'IATA a constaté que lorsqu'on considère la sûreté comme une collection d'éléments individuels, on risque de faire face à des situations où une nouvelle mesure de sûreté vient dédoubler une mesure existante tout en détériorant le service. Pire encore, une nouvelle mesure de sûreté peut entraîner une dégradation de la sûreté dans son ensemble. Par exemple, si la liste des articles interdits à bord est très longue, il devient difficile pour les préposés à la fouille de se concentrer sur les articles que les gouvernements considèrent comme les plus dangereux (p. ex. les explosifs). En optant pour une approche basée sur le risque, les gouvernements peuvent élaborer un plan d'action précis pour prévenir les actes d'intervention illicite, en combinant une approche proactive de la sûreté et une réaction cohérente aux événements et aux renseignements sur la menace. L'approche basée sur le risque vise à éviter les conflits entre les différentes mesures et à conforter les gouvernements dans leurs démarches d'amélioration des législations.

2.5 La reddition de comptes joue aussi un rôle croissant dans nos sociétés.

2.6 Concrètement, un bon système de gestion du risque appliqué à la sûreté de l'aviation devrait comporter les éléments suivants :

2.6.1 Une méthode bien conçue pour l'évaluation des passagers, basée sur des normes internationales incorporées dans les législations nationales, en tant qu'élément d'analyse de risque, pour faciliter l'identification des personnes pouvant représenter une menace pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

2.6.2 La mise au point de programmes visant à faciliter le mouvement des passagers qui, après évaluation appropriée du risque, ne représentent pas une menace à la sécurité et à la sûreté, ce qui permettrait d'affecter les ressources de façon plus ciblée. Ces programmes doivent être conçus pour que, en temps normal, un maximum de 5 % des passagers soient soumis à des mesures de contrôle accrues.

2.6.3 Des systèmes efficaces permettant d'éliminer la nécessité de contrôles aléatoires additionnels des passagers.

2.6.4 Des évaluations soigneusement planifiées pour le fret, faisant appel à des agences réglementées et à des programmes d'expéditeurs connus, et basées sur des normes internationales incorporées dans les législations nationales, en tant qu'élément d'analyse de risque, pour faciliter la circulation des marchandises qui ne représentent pas une menace à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile.

2.6.5 Des échanges de renseignements entre les organisations concernées pour aider à l'évaluation des risques associés aux passagers et aux marchandises, afin de faciliter la circulation des passagers et du fret au plan mondial.

3. CONCLUSION

3.1 L'IATA invite l'Assemblée à envisager les actions suivantes :

- a) prendre acte des principes énoncés dans la présente note ;
- b) mettre au point une méthode commune d'évaluation du risque, avec l'aide de l'OACI ; et

- c) adopter une approche basée sur le risque pour les systèmes nationaux de sûreté de l'aviation.

— FIN —