



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Programme de sûreté de l'aviation

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÛRETÉ (SEMS)

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note explique la démarche de l'Association du transport aérien international pour s'assurer que tous les transporteurs membres de l'IATA adoptent l'approche de Système de gestion de la sûreté (SEMS) dans leurs activités d'exploitation. Le SEMS est maintenant obligatoire pour les membres de l'IATA, dans le cadre du Programme de vérification de la sécurité des procédures d'exploitation de l'IATA (IOSA). On examine le rôle des systèmes de gestion dans l'environnement de sûreté de l'aviation et on identifie les bénéfices d'une approche basée sur le SEMS et acceptée par tous les intervenants, pour la réglementation relative à la sûreté et l'exécution des contrôles de sûreté. On met en évidence les avantages d'une telle approche pour le développement continu et le maintien d'un système de transport aérien sûr et efficace, et comment elle permet de répondre aux exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) énoncées à l'Annexe 17 — *Sûreté* de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- soutenir l'engagement de l'IATA et du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation quant au développement et à la mise en œuvre du Système de gestion de la sûreté (SEMS); et
- envisager l'adoption d'une approche de système de gestion pour faire en sorte que tous les États contractants satisfassent aux exigences de contrôle de qualité prévues par l'Amendement 11 de l'Annexe 17.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique de sûreté B — <i>Renforcer la sûreté de l'aviation mondiale.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Néant.

1. INTRODUCTION

1.1 Le Système de gestion de la sûreté (SEMS) repose essentiellement sur les principes et les concepts centraux du système de gestion de la sécurité. L'amélioration de la sécurité au plan mondial, attribuable à l'acceptation universelle du système de gestion de la sécurité, laisse supposer qu'une telle amélioration pourrait être obtenue en matière de sûreté si les principes du SEMS étaient acceptés mondialement par les intervenants et les responsables de la réglementation.

1.2 Parce que le SEMS constitue une approche systématique de la sûreté de l'aviation, son succès dépend de l'adhésion de tous les intervenants, dont les organismes de réglementation. Le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de l'OACI a reconnu cet état de fait et en a conclu que l'instauration du concept du SEMS, en tant que cadre de travail pour l'organisation et la gestion des ressources affectées à la sûreté de l'aviation, devrait constituer un objectif stratégique de sûreté (AVSEC/18, Rapport final, Annexe A, Objectif stratégique de sûreté n° 15).

1.3 L'IATA estime que dans l'environnement actuel d'exploitation, la mise en place du SEMS, au moment présent, serait bien inspirée. Les organismes de réglementation et les voyageurs considèrent la sûreté comme une priorité. Par conséquent, toute initiative visant à améliorer la sécurité de l'aviation devrait être bien reçue. De plus, le roulement élevé du personnel et le nombre croissant de transporteurs engendrent des besoins urgents en termes de processus de sûreté normalisés et cohérents et de formation du personnel.

2. SYSTÈME DE GESTION DE LA SÛRETÉ DE L'IATA

2.1 Les transporteurs aériens doivent mettre en pratique un grand nombre de processus afin de satisfaire aux exigences de sûreté. Afin d'améliorer la conformité, il est important de développer des outils qui faciliteront l'harmonisation et la normalisation des processus destinés à répondre aux exigences de sûreté.

2.2 Pour y arriver, l'IATA a rendu le Système de gestion de la sûreté (SEMS) obligatoire pour tous ses membres. La conformité est assurée grâce à la vérification de la sécurité des procédures d'exploitation (IOSA), dont les dispositions relatives à la sûreté prévoient la mise en œuvre, par les compagnies membres de l'IATA, de tous les éléments centraux du SEMS.

2.3 Les transporteurs aériens qui ont mis en place le SEMS ont rapidement constaté ses avantages, puisqu'il constitue une approche proactive de la gestion de la sûreté, en raison de sa compatibilité à un procédé d'évaluation de la menace. La mise en œuvre du SEMS fait en sorte que les processus de sûreté du transporteur aérien seront de plus en plus déterminés à partir des données fournies par les mécanismes d'évaluation de la menace.

2.4 Le SEMS permet de s'assurer que les exigences réglementaires issues du Programme de sûreté des transporteurs aériens (ACSP) sont non seulement remplies, mais surpassées, puisque le SEMS vise à mettre en place les meilleures pratiques de l'industrie.

2.5 Le SEMS n'est pas conçu pour remplacer l'ACSP type, mais plutôt comme un complément à ce dernier. Il vise à donner des orientations sur la façon de mettre en place les processus de sûreté pour se conformer aux exigences de l'ACSP, et ultimement les surpasser.

2.6 Le SEMS facilite l’audit des mesures de sûreté. Puisque toutes les procédures de sûreté doivent être détaillées par écrit, et leur application expliquée dans le cadre du SEMS, on élimine les éventuelles ambiguïtés quant à la manière de satisfaire aux exigences.

2.7 Le SEMS peut aussi profiter de façon extraordinaire aux transporteurs aériens et aux partenaires concernés. La mise en œuvre du SEMS fera rapidement ressortir les faiblesses du transporteur, mais en même temps, elle fournira les outils pour combler ces lacunes.

2.8 Le SEMS devient le dépôt central de tous les documents et outils reliés à la sûreté. Bien qu’à l’évidence, on ne puisse concentrer en un seul document tous les processus de sûreté d’un transporteur aérien, le SEMS permet de rassembler tout le matériel relié à la sûreté. La structure peut inclure les annexes relatifs à des exigences de sûreté particulières à certains États ou à certains sujets (par exemple, fraude corporative, sûreté des TI, etc.). Le fait de centraliser tous les outils reliés à la sûreté peut faciliter les audits et la surveillance.

2.9 Le SEMS rehausse les attentes vis-à-vis des mesures de sûreté au sein d’une compagnie aérienne. Il aide à enchâsser la sécurité dans l’ensemble des valeurs corporatives, ce qui favorise la sécurité au sein du transporteur et, en dernière analyse, dans le système de transport aérien tout entier.

2.10 Le SEMS propose une approche plus structurée pour la poursuite des objectifs de sûreté d’un transporteur aérien. La mise en œuvre de mesures de sûreté devient ainsi plus formelle et plus orientée vers les objectifs et les résultats.

2.11 Les transporteurs aériens sont incités à adopter les principes du SEMS et à les incorporer à leur ACSP, puisque cela contribuera à leur santé économique. Le SEMS aidera les transporteurs à mettre en place des mesures de sûreté plus efficaces et plus rentables.

2.12 La mise en œuvre du SEMS démontre également la volonté de l’industrie du transport aérien d’agir de façon proactive en vue d’harmoniser à l’échelle mondiale les mesures et les procédures de sécurité.

3. ÉLÉMENTS CLÉS DU SYSTÈME DE GESTION DANS UN ENVIRONNEMENT DE SÛRETÉ

3.1 Dans un environnement de gestion du risque relié à la sûreté, il faut tenir compte de menaces qui sont souvent mal définies, perpétuellement en évolution, et qui résultent d’actes intentionnels et délibérés. De plus, les menaces spécifiques à la sûreté sont imprévisibles et frappent sans discrimination. Par exemple, même si les services de renseignement et les agences de police engagés dans la lutte contre le terrorisme parviennent, à l’occasion, à mettre au jour des indices d’une attaque imminente, il faut demeurer prudent et supposer qu’il leur est impossible de déceler et de contrer toutes les menaces, en tout temps.

3.2 Les mesures de sûreté doivent aussi pouvoir être renforcées rapidement, en tout temps, lorsque le niveau de la menace augmente. De plus, en raison de leur nature même, ces mesures sont généralement très visibles et invasives. Elles constituent souvent un obstacle pour les passagers et le fret, puisqu’il faut un accès rapide aux installations et aux services pour accélérer le transport aérien. Ce n’est pas le cas pour la grande majorité des mesures de contrôle exercées dans le contexte de la sécurité aérienne.

3.3 Ces facteurs doivent être reconnus et évalués au moment de développer les différentes mesures de contrôle préventives et les normes réglementaires.

3.4 Une fois ces facteurs reconnus, on constate le besoin d'une approche intégrée de systèmes de gestion dans les diverses organisations, tant au niveau de la réglementation qu'au sein de l'industrie, qui doivent appliquer les mesures de sécurité et de sûreté. Une telle approche procure plusieurs avantages, dont :

3.4.1 L'intégration des systèmes existants de gestion de la qualité en une structure et une culture organisationnelles globales et ordonnées qui permettent une approche plus homogène et plus standardisée en vue d'appliquer les mesures de sûreté tout en offrant un niveau de service meilleur et plus uniforme ;

3.4.2 L'intégration dans les processus existants, tant au niveau de la réglementation qu'au niveau de l'industrie, d'activités efficaces d'évaluation du risque, qui peuvent rendre les processus de sûreté plus proactifs et ciblés, et donc plus efficaces et efficients, sans nuire au commerce et à la circulation des passagers.

3.5 On peut trouver plus de renseignements sur les éléments clés nécessaires à la mise en œuvre d'une approche de système de gestion de la sûreté de l'aviation dans le sommaire exécutif du document Système de gestion de la sûreté (SEMS) pour les exploitants du transport aérien, à l'Annexe 1.

3.6 L'IATA souhaite voir ses membres adopter une approche intégrée pour leurs systèmes de gestion dans tous les aspects de l'exploitation, notamment, et à tout le moins, la sûreté, la sécurité, la qualité et la gestion du risque d'entreprise. L'IATA fait la promotion de cette approche par le truchement de l'initiative Système intégré de gestion des transporteurs aériens (i-AMS).

3.7 De plus, pour que les transporteurs puissent mettre en œuvre le SEMS dans leurs activités d'exploitation, il est crucial que les États entérinent cette approche et reconnaissent qu'elle est conforme aux exigences de sûreté de l'Annexe 17 — *Sûreté* de l'OACI et conforme aux réglementations individuelles.

3.8 Les États sont aussi priés de faire en sorte que les projets de réglementation visent des résultats ou des normes, plutôt que de décrire les procédures elles-mêmes. En donnant aux entités responsables de l'application des mesures de sûreté la latitude voulue, leur permettant de répondre aux normes le mieux possible, on obtiendra une utilisation des ressources plus efficace et plus efficiente dans l'ensemble.

3.9 Des réglementations basées sur les résultats ou les performances facilitent le contrôle de la qualité que les États doivent exercer auprès de divers partenaires. Cela limite leur responsabilité de surveillance, puisqu'ils ont simplement à s'assurer que les normes de sûreté sont respectées, sans avoir à examiner les détails des procédures.

3.10 Enfin, pour garantir une meilleure coopération, et afin de créer un meilleur environnement de sûreté, il est essentiel que les États contractants reconnaissent qu'il existe différentes méthodes pour se conformer aux normes de sûreté. L'acceptation mutuelle des procédures de sûreté élimine le besoin d'appliquer des contrôles extra-territoriaux tout en s'assurant d'un niveau uniforme de sûreté dans le monde.

4. LIEN AVEC L'AMENDEMENT 11 DE L'ANNEXE 17 DE L'OACI PORTANT SUR LES EXIGENCES DE CONTRÔLE DE LA QUALITÉ

4.1 L'Amendement 11 de l'Annexe 17 – *Sûreté* de l'OACI énonce des mesures pour faire en sorte que l'Annexe corresponde bien au niveau de la menace mondiale. Ces mesures comprennent les éléments suivants :

4.1.1 Le renforcement des dispositions sur le contrôle de la qualité;

4.1.2 Des concepts d'évaluation du risque qui renforcent la nécessité, pour les États contractants, d'utiliser des processus d'évaluation du risque de façon appropriée, lorsqu'ils déterminent leurs exigences réglementaires.

4.2 L'IATA considère qu'une approche globale de la réglementation sur la sûreté, fondée sur les systèmes de gestion, telle que préconisée par le Système de gestion de la sûreté (SEMS), permettra aux États de mieux se conformer aux dispositions de l'Annexe 17, maintenant et à l'avenir. Cela tient compte des avantages résultant de l'intégration des programmes d'évaluation du risque et de contrôle réglementaire de la qualité, dans une structure et une culture organisationnelles globales et ordonnées permettant une approche plus normalisée et plus homogène.

4.3 Avec l'aide d'exemples, la conduite en temps opportun d'activités précises d'évaluation du risque peut être soutenue par des systèmes efficaces de contrôle de la qualité qui permettent des correctifs et des améliorations constantes des procédures d'évaluation. Cela contribuera au développement continu d'exigences réglementaires fortes pour traiter les menaces et les points faibles déjà connus ou qui pourraient survenir.

4.4 De plus, considérant que les ressources affectées à l'application des règlements ne sont pas illimitées, des processus efficaces d'évaluation du risque permettraient aux États de concentrer leurs activités de surveillance dans les secteurs où les besoins sont les plus grands.

4.5 Il est très important de souligner que le SEMS n'est pas un moyen de se débarrasser des systèmes de contrôle de la qualité ou d'en diminuer le besoin, lequel est renforcé par l'Amendement 11, qui fait la promotion d'un matériel d'orientation standardisé sur le sujet, contenu dans le document 8973 de l'OACI — *Manuel de sûreté*. Le SEMS offre plutôt un cadre de travail pour que ces systèmes soient ordonnés et harmonisés à l'ensemble des processus organisationnels, de façon à garantir une approche cohérente et standardisée de la sûreté de l'aviation au sein des États contractants de l'OACI, et entre eux. Cela permettra un niveau de service plus élevé et uniforme, tout en suivant les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17.

5. CONCLUSION

L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte du fait que le SEMS est maintenant une exigence obligatoire pour les membres de l'IATA, dans le cadre du Programme de vérification de la sécurité des procédures d'exploitation de l'IATA (IOSA);

- b) appuyer l'engagement de l'IATA et du Comité d'experts de la sûreté de l'aviation vis-à-vis du développement et de la mise en œuvre du Système de gestion de la sûreté (SEMS); et
- c) envisager l'adoption d'une approche de système de gestion pour faire en sorte que les exigences de l'Amendement 11 de l'Annexe 17, concernant le contrôle de la qualité, soient remplies par tous les États contractants.

APPENDIX

1. Introduction

- Security Management Systems (SEMS) is a more structured and standardized approach to how Security processes should be implemented and will provide overall better and more uniform standards throughout the aviation industry.
- Implementing SEMS as well as an effective and focused threat assessment process should contribute to making Security processes pro-active.
- Essentially, an SEMS is an element of corporate management's responsibility which sets out a company's Security policy to manage Security as an integral part of its overall business making Security one of the company's core values by developing a Security culture
- SEMS is a business-like approach to Security; goals are set, levels of authority are established, etc. much the same as with Quality Management Systems (QMS) and Safety Management Systems (SMS).
- When viewed in this context it becomes obvious that the three programs (SEMS, QMS, SMS) must be harmonized to ensure consistency and an equivalent level of attention.
- Further, SEMS is based on ICAO Annex 17 standards and the IATA Operational Safety Audit (IOSA) Security Standards. Through IOSA, SEMS already has a Quality Management segment in place. QMS becomes a complimentary system
- Each airline must implement the system that works best in their specific situation – there is no “one-size-fits-all” system.
- The SEMS template should serve as a guide of what should be achieved after full implementation of SEMS.
- In order to have an effective Security Management System, it should include the methods and procedures to achieve:
 - Senior management commitment to Security
 - Appointment of a Head of Security
 - Creation of a Security department organisational structure
 - Promotion of a Security culture
 - Training of Security personnel
 - Security awareness training for all employees
 - Regular evaluation of Security personnel
 - Effective day to day Security operations
 - Incident and accident investigative reporting
 - Continuous correction from the outcome of incident accident investigation report.
 - Threat assessment
 - Risk Management
 - Emergency response procedures
 - Regular audits and protocols for correction of deficiencies
- The following points should be made when a Security Management System is implemented:
 - Companies should build on existing procedures and practices rather than start all over. SEMS should be seen as an evolutionary tool rather than a revolutionary device.
 - Adoption of “best practice” standards must be the goal. The Air Carrier Security Programme requirements mandate the minimum requirement for an air carrier to be

compliant. SEMS will help air carriers achieve “best practice” standards which would be in compliance with requirements of all States where the air carrier operates.

- o A SEMS must be a company-wide system. Established at the corporate level, the SEMS should then devolve to individual departments. Flight Operations, In-flight, Baggage Services, Passenger Services, Airport Services, Telephone Sales and all other departments whose activities contribute to Security need to develop their own procedures under the umbrella of the SEMS.
- o Each air carrier is responsible for the development of security procedures and operational bulletins based on the concepts of this template taking into account their own operational environment resources available and regulatory framework of their State of registry and State(s) of operations
- o If some Security operations are outsourced, contracts should identify the need for equivalent, auditable SEMS in the supplier.
- o In order for SEMS to be successful, it needs endorsement from the concerned regulators and all stakeholders involved in aviation.

2. **Organization and Management**

- There is a need for senior management to formally endorse, in a written document, their commitment to Security as a central component of the air carrier’s core values.
- A Head of Security with a direct reporting line to senior management should be appointed
- A clear organizational chart of the Security department should be drafted where all necessary responsibilities have a dedicated point of contact. The organizational chart should be proportionate to the size of the company.
- Security should be every employee’s responsibility and should be an integral part of the management plan.
- Communication of Security information, as appropriate, is a very important part of the development of a Security culture.
- When employing contractors the following information should be provided by the contractor to the air carrier before agreeing to use their services:
 - o Security arrangement and procedures
 - o Previous Security record
 - o Hiring and staff training policies
 - o A routine audit should be performed
- Further to that the air carrier should submit appropriate sections of the SEMS to the contractor and ensure that they are willing to be in line with the air carrier’s Security culture commitment.
- Security documentation and manuals should be centralised and readily accessible to all employees affected by the document or appropriate sections.

3. **Human Resources Management**

- Procedures should be put in place to hire competent staff and ensure that they have been cleared by background checks as outlined in National legislation, and the air carrier security programme.
- An efficient training programme should be developed for staff involved in implementation of security measures. Effective and measurable initial & recurrent training and testing/evaluation modalities should be developed.
- Security awareness training sessions should be attended by all employees, periodically, in order to promote a Security culture.

- Performance appraisals should be conducted on a regular basis to ensure that all employees perform their functions adequately in a co-operative and constructive manner benefiting both the employer and employee
- Human factors need to be taken into consideration when developing effective Security procedures.
- Human factors should be considered essential in maintaining staff motivation at acceptable levels.
- Staff rotation and work variety contribute in maintaining staff motivation and productivity.

4. **Quality Assurance**

- In order to ensure that Security measures are in compliance with mandated requirements, quality controls should be put in place.
- Many options exist for quality control measures, both internally and externally, each with their advantages and disadvantages.
- The best approach to ensure quality assurance is most likely a combination of both internal and external quality control measures.
- Further to that, international audit mechanisms such as IOSA and the ICAO Universal Security Audit Programme (USAP) are in place to guarantee acceptable global Security standards. SEMS can help air carriers meet IOSA Security Standards and Recommended Practices. SEMS can also help States, who have endorsed these principles, successfully meet USAP audit requirements.

5. **Security Operations**

- SEMS should provide details into how to achieve “best practice” Standards for the necessary Security processes to ensure protection of all air carrier assets. Care must be exercised to ensure consistency with National legislation regarding aviation security.
- The topics to be covered in SEMS should include but are not limited to the following:
 - Access Control
 - Perimeter Security
 - Airside Security
 - Protection of parked aircraft
 - Airport personnel identification
 - Aircraft security
 - Pre-flight aircraft searches
 - Reinforced cockpit doors
 - Carriage of weapons
 - Authorise carriage of weapons
 - Carriage of weapons as baggage
 - Passenger, supernumeraries and cabin baggage Security
 - Passenger identity verification
 - Passenger and carry-on baggage screening
 - Transit and transfer passengers
 - Special screening procedures
 - Diplomats
 - Persons exempted from screening
 - Persons in custody and under administrative control
 - Airline crew, airport staff and other non-passenger

- Monitoring performance of Security equipment
- Hold baggage Security
- Cargo, mail and express parcels Security controls
- Catering and stores Security
- Risk and Threat assessment
- Security Audits
- Accountable Document Security

It is very useful to clearly assign responsibilities between the airlines, airport authorities and other entities involved in maintaining security.

6. Contingencies

- Air carriers should have risk and threat assessment as well as risk and threat management mechanisms developed. Some States offer assistance in the threat assessment process. State mandates should have priority when they are in place.
- Air carriers should have an emergency response plan in place for incidents of all types, including Security incidents. The appropriate infrastructure and staffing should be put in place.
- Emergency measures should exist in the eventuality of at least the following security related incidents which are the most common:
 - Bomb threat
 - Bomb threat against buildings (including provisions for terminal evacuation)
 - Hijacking
- Air carriers can learn a significant amount of information about flaws in their operations when incidents take place. However, it is best to discover flaws through security exercises. In order for incidents to be learning experiences, there needs to be a thorough investigation process that can identify where procedures were lacking in order to remedy and implement corrective action.

7. Additional Security Accountabilities

- Security issues that are important to air carriers, but not necessarily directly related to compliance of the Air Security Programme, may also be included as part of SEMS. This further reiterates that SEMS is designed to be an all encompassing Security document that promotes Security awareness.
- Issues to be addressed as part of organizational extensions can be but are not limited to:
 - Aviation Security related issues:
 - Disruptive passengers
 - Inadmissible passengers
 - Stowaways
 - Passenger risk assessment
 - Protection of layover crew and ex-pat staff
 - Theft
 - Fraud and insider crime
 - Building and infrastructure security

- International Security Standards and Recommended Practices (Legal framework)
- Co-operation with airport security and other AVSEC/regulatory agencies
- Mutual recognition and harmonization of Security requirements and procedures
- AVSEC roles of station managers

— END —