

Information publique (non classifiée)



# Programmes de Sûreté des Exploitants d'Aéronefs et Procédures d'Escale Supplémentaires

---

Ces éléments indicatifs ont pour but d'aider dans l'élaboration et l'exploitation des programmes de sûreté des exploitants d'aéronefs et des procédures d'escale supplémentaires

**NOTE.**— Ces éléments indicatifs ont été élaborés par le Groupe de travail sur les éléments indicatifs (WGGM) et approuvés par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation lors de sa trente-troisième réunion (mai 2022), qui a recommandé leur mise à disposition dès que possible. Ils sont inclus dans la 13<sup>e</sup> édition du *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte), dont la publication est prévue d'ici novembre 2022.

Publié sous l'autorité du Secrétaire général

Septembre 2022

Organisation de l'aviation civile internationale

## EXPLOITANTS D'AÉRONEFS<sup>1</sup>

### 1.1 Généralités

1.1.1 Les exploitants d'aéronefs ont vis-à-vis des voyageurs et du personnel navigant une responsabilité de sûreté des vols. Cette obligation inclut les contrôles et les fouilles d'aéronefs, la protection des aéronefs, des zones de maintenance des aéronefs et autres zones à accès réglementé, et des mesures de sûreté pour les vols de transit, les bagages, le fret, la poste et la restauration. C'est pourquoi les exploitants d'aéronefs commerciaux devraient établir des procédures de sûreté conformes aux dispositions de l'Annexe 17 et aux NCASP.

1.1.2 Pour remplir les obligations de sûreté de l'aviation qui leur incombent en vertu de l'Annexe 17, des NCASP et des réglementations connexes, les exploitants d'aéronefs commerciaux devraient :

- a) établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme de sûreté des exploitants d'aéronefs (PSEA) conforme aux exigences du NCASP de l'État de l'exploitant.
- b) établir, mettre en œuvre et tenir à jour des procédures d'escale supplémentaires (SSP) écrites, jointes au PSEA, qui répondent à toutes les exigences du NCASP des autres États où sont exercées des activités qui ne sont pas traitées dans le PSEA ;
- c) inclure, si l'exploitant le juge nécessaire, des éléments supplémentaires dans leur PSEA qui sont propres aux activités et aux politiques de l'exploitant (par exemple, les exigences imposées par le système de gestion de la sûreté de l'exploitant — SGS). Ces éléments supplémentaires, qui ne sont pas exigés par les États, pourraient être inclus dans le corps principal du PSEA ou dans un appendice distinct ;
- d) nommer un dirigeant responsable de la sûreté, au niveau de la direction générale (ou ayant un accès direct au niveau le plus élevé de la direction de l'organisation), qui agira en qualité de chef de la sûreté. Cette nomination est essentielle pour l'élaboration, la mise en œuvre efficace et la responsabilité globale de l'application du PSEA ;
- e) établir et tenir à jour un plan conjoncturel — les plans conjoncturels devraient être en conformité avec les plans conjoncturels nationaux et d'aéroport ;
- f) établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme de formation à la sûreté — l'élaboration et la mise en œuvre de ce programme devraient avoir lieu en conformité avec le NCASP de l'État, et tenir compte des normes, politiques et procédures figurant dans le NCASP ;
- g) établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme de contrôle de la qualité — l'élaboration et la mise en œuvre de ce programme devraient avoir lieu en accord avec le NCASP de l'État et le PSEA. La mise en œuvre de fonctions de contrôle de la qualité, ceci comprenant les audits, inspections, tests et examens, est indispensable pour assurer la mise en œuvre correcte et la durabilité de mesures de sûreté de l'aviation effectives dans les activités de transport aérien commercial ;
- h) établir, mettre en œuvre et tenir à jour un processus efficace d'évaluation du risque afin de traiter de manière anticipée les menaces et les risques existants et émergents. Le processus d'évaluation du risque doit démontrer que l'exploitant d'aéronefs examine et identifie régulièrement les menaces qui

---

<sup>1</sup> Cette section est destinée à l'usage des États et des exploitants pour les aider à appréhender leurs responsabilités respectives, en notant que l'exploitant d'aéronef devra ultimement adhérer aux lois de son État d'origine.

pèsent sur ses activités, évalue l'efficacité des contrôles existants et détermine les domaines à améliorer. L'exploitant d'aéronefs devrait tenir un registre des risques en se reportant aux mesures d'atténuation contenues dans le PSEA.

1.1.3 Les exploitants d'aéronefs devraient au minimum s'occuper des questions suivantes en rapport avec la sûreté :

- a) organisation de l'exploitant d'aéronefs et désignation d'un dirigeant responsable de la sûreté ;
- b) spécifications pour les contrôles de sûreté et les fouilles de certaines zones et de certains compartiments accessibles à l'intérieur et à l'extérieur des aéronefs ;
- c) prévention de l'accès non autorisé aux aéronefs ;
- d) rapprochement des passagers et des bagages de soute ;
- e) application de mesures d'inspection/filtrage et/ou de protection des bagages de soute, du fret, de la poste et des provisions de bord ;
- f) sécurisation des provisions et fournitures de restauration, ainsi que des opérations de nettoyage et de maintenance au sol des aéronefs ;
- g) procédures pour la réaction des membres d'équipage et autres personnels aux menaces et aux incidents, y compris la découverte d'un engin explosif improvisé présumé à bord ;
- h) briefings aux membres d'équipage concernant les agents d'escorte armés à bord d'aéronefs et les agents de sûreté en vol ;
- i) mesures de sûreté supplémentaires pour situations spéciales ou de menace accrue ;
- j) processus de délivrance et de gestion des cartes d'identité des membres d'équipage<sup>2</sup> le cas échéant, qui comprend une vérification obligatoire des antécédents ;
- k) recrutement et formation (initiale et périodique) du personnel de sûreté et/ou des agents de services d'escale ;
- l) vérification périodique de la mise en œuvre des mesures de sûreté déléguées à des prestataires de services externes afin de s'assurer de leur conformité au programme de sûreté de l'exploitant ;
- m) comptes rendus d'incidents.

1.1.4 En plus des dispositions de l'Annexe 17, l'Annexe 6 prescrit que :

- a) l'exploitant d'aéronefs établira et appliquera un programme de formation pour préparer les membres d'équipage à atténuer le plus possible les conséquences d'un acte d'intervention illicite ;
- b) le pilote commandant de bord présentera sans délai un rapport sur un acte d'intervention illicite ;

---

<sup>2</sup> Des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives aux cartes d'identité des membres d'équipage peuvent s'appliquer.

- c) l'exploitant veillera à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations de fouille à effectuer, notamment pour l'inspection de l'aéronef à la recherche d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés, avec la bonne marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect ;
- d) la porte du poste de pilotage des avions de transport de passagers doit être verrouillée de l'intérieur.

## 1.2 Programmes de sûreté d'exploitant d'aéronefs

1.2.1 Un programme écrit de sûreté d'exploitant d'aéronefs (PSEA) devrait être établi, mis en œuvre et tenu à jour afin de mettre en pratique les règlements de politique applicables et les exigences du NCASP de l'État de l'exploitant. Les exploitants d'aéronefs devraient élaborer leurs propres exigences, procédures et consignes en matière de sûreté, et veiller à ce que leurs programmes de sûreté et manuels d'exploitation soient conformes aux lois et règlements de l'État de l'exploitant et/ou de l'État d'immatriculation.

1.2.2 Outre le PSEA exigé par l'État de l'exploitant, les exploitants d'aéronefs devraient élaborer des SSP contenant toutes les exigences applicables énoncées dans le NCASP des autres États à partir desquels des vols sont effectués. Ces SSP pourraient constituer des appendices au PSEA ou être traitées séparément et pour la durée de l'exploitation dans ces États.

1.2.3 Les États d'exploitation devraient partager avec les exploitants d'aéronefs effectuant des vols sur leur territoire, avant le début de l'exploitation, les parties appropriées de leur NCASP et/ou les informations ou lignes directrices pertinentes pour permettre à ces exploitants d'aéronefs de satisfaire aux exigences nationales. Ces États devraient également partager, de manière pratique et en temps utile, toute information pertinente qui pourrait avoir une incidence sur les évaluations du risque liées à l'exploitation d'un aéronef.

1.2.4 L'État de l'exploitant a la responsabilité de s'assurer que le PSEA répond aux exigences de son NCASP. Pour ce faire, les États, conformément à leur législation et/ou à leur politique nationale, peuvent envisager la nécessité d'approuver formellement les PSEA et/ou de les soumettre à des processus d'examen ou de vérification appropriés sur la base des procédures établies. Les États de l'exploitant doivent s'assurer que les exploitants d'aéronefs connaissent leur politique et les processus applicables.

1.2.5 L'État de l'exploitant doit établir un moyen de confirmer son approbation, son examen ou sa vérification du PSEA et fournir cette confirmation<sup>3</sup> à l'exploitant d'aéronefs.

1.2.6 Les SSP doivent être adaptées à chaque aéroport/escale où des vols sont effectués, et soumises sur demande à l'autorité compétente de l'État dans lequel cet aéroport/cette escale est situé. L'autorité compétente des États dans lesquels les vols sont effectués devrait être habilitée à exiger des exploitants d'aéronefs étrangers qu'ils établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour des SSP écrites qui répondent aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile de cet État.

1.2.7 Les États pourraient décider d'approuver, de réviser ou de vérifier officiellement les SSP, et devraient fournir cette reconnaissance à l'exploitant d'aéronef<sup>3</sup> une fois le processus terminé.

---

<sup>3</sup> Les États devraient envisager d'inclure les informations suivantes lorsqu'ils fournissent une reconnaissance : gestionnaire responsable de l'exploitant de l'aéronef, numéro de référence du PSEA (ou de la SSP) présenté, date d'approbation du PSEA par l'exploitant, validité le cas échéant, responsable des États des exploitants (PSEA) ou des opérations (SSP), escale et État (SSP), référence du NCASP utilisée pour la conformité, confirmation que les exigences nationales sont respectées.

1.2.8. Les exploitants d'aéronefs devraient partager leur PSEA, sur demande, avec les États où des vols sont effectués, conformément aux exigences pertinentes concernant la diffusion d'informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation. Il convient donc de faire preuve de prudence lors du partage des PSEA ou des SSP avec différents États ou entités, car les PSEA et les SSP peuvent contenir des informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation. Comme des restrictions peuvent s'appliquer au partage de ces documents, l'exploitant d'aéronefs reste tenu de protéger ces informations contre toute divulgation non autorisée.

1.2.9 Le PSEA, généralement élaboré dans la langue de l'État de l'exploitant, doit également être fourni en anglais à des fins internationales telles que la reconnaissance par des États autres que l'État de l'exploitant, ainsi que pour les audits et inspections de sûreté. Les SSP sont généralement élaborées dans les langues de l'État de l'exploitant et de l'État où les vols sont effectués. Les SSP peuvent également être disponibles en anglais à des fins internationales.

1.2.10 Les États peuvent élaborer des modèles de programme à utiliser par les exploitants d'aéronefs comme leur PSEA et/ou leurs SSP. Ces modèles peuvent contribuer à réduire la bureaucratie du processus d'approbation des documents et favoriser la transparence des mesures de sûreté de l'aviation acceptées par les États. Ces modèles devraient être ouverts aux contributions et aux adaptations.

1.2.11. Au lieu de demander des SSP, les États où des vols sont effectués (autres que l'État de l'exploitant) peuvent demander la reconnaissance que le PSEA d'un exploitant d'aéronefs a été approuvé, examiné ou vérifié par l'État de l'exploitant en le demandant directement à cet État ou par l'intermédiaire de l'exploitant d'aéronefs.

### **1.3 Gestionnaires de sûreté de l'exploitant d'aéronefs**

1.3.1 Les exploitants d'aéronefs devraient nommer un ou plusieurs gestionnaires de la sûreté ayant une expérience professionnelle en matière de sûreté et une bonne connaissance des activités de transport aérien commercial et disposant d'une autorité suffisante pour que le PSEA soit pleinement mis en œuvre et appliqué.

1.3.2 Les gestionnaires de la sûreté devraient être nommés par la direction de l'exploitant d'aéronefs et faire rapport ou communiquer directement avec le directeur général, le directeur de l'exploitation et/ou les agents d'exploitation principaux des exploitants d'aéronefs.

1.3.3 Les gestionnaires de la sûreté devraient être chargés de :

- a) élaborer et tenir à jour l'ensemble de la politique de sûreté de l'exploitant d'aéronefs et la soumettre à l'acceptation de sa haute direction ;
- b) formuler et promulguer des normes et pratiques de sûreté applicables à l'ensemble de la compagnie ;
- c) procéder à des évaluations et à une gestion de la menace et du risque de sûreté pour toutes les opérations, qui devraient être fondées sur les informations disponibles, y compris les informations directes recueillies par l'exploitant, et les informations appropriées sur la menace et le risque reçues des autorités compétentes de l'État de l'exploitant, des autres États où des vols sont effectués, ainsi que des autres exploitants d'aéronefs et des prestataires de services de sûreté de l'aviation concernés ;
- d) formuler ou modifier le PSEA et ses SSP pour en corriger les carences, s'il y a lieu, et se conformer aux lois et règlements nationaux des États dans lesquels l'exploitant d'aéronefs effectue des vols ;
- e) veiller à ce que le PSEA et ses SSP soient effectifs et à ce qu'ils aient été approuvés par le dirigeant responsable et soumis à l'autorité compétente pour vérification et approbation ;
- f) veiller au maintien de l'efficacité du PSEA et de ses SSP en procédant à des évaluations et inspections

régulières et en encourageant des processus d'audit de sûreté à l'interne (fonctions de contrôle qualité) ;

- g) établir et maintenir une liaison effective avec toutes les autorités et parties prenantes concernées afin de contribuer à la mise en place de systèmes de sûreté de l'aviation et de se conformer aux exigences statutaires, en tenant compte des responsabilités d'autres autorités compétentes auxquelles incombent des fonctions de sûreté ;
- h) maintenir une liaison effective avec d'autres services de l'exploitant d'aéronefs, en particulier la haute direction, pour faciliter la mise en œuvre de mesures de sûreté efficaces dans l'ensemble de la compagnie ;
- i) émettre des avis sur tous les systèmes de sûreté utilisés par l'exploitant d'aéronefs, gérer ces systèmes et conseiller la direction sur tous les aspects de la sûreté ;
- j) promouvoir la sensibilisation à la sûreté, la culture de la sûreté et la vigilance ;
- k) assurer une riposte efficace de l'exploitant d'aéronefs à toute menace ou tout incident de sûreté ;
- l) prendre l'initiative de mesures de sûreté spéciales en périodes d'accentuation du risque et/ou à l'égard de vols et itinéraires critiques (p. ex. zones de conflit) ;
- m) se tenir au courant de la législation et des règlements applicables en matière de sûreté de l'aviation dans les États desservis par l'exploitant d'aéronefs ;
- n) tenir un registre de toutes les armes non autorisées ou de tous les engins explosifs suspects découverts à bord d'aéronefs de l'exploitant ou dans des installations qu'il utilise ;
- o) signaler à l'autorité compétente tous événements de sûreté réels ou soupçonnés (qui peuvent comprendre des incidents de sûreté ou des actes d'intervention illicite) dans l'exploitation aérienne. De plus amples informations sur le signalement des événements et incidents de sûreté se trouvent à cette adresse : <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Incident-Reporting-Guidance-and-Taxonomy.aspx>.

1.3.4 Les gestionnaires de la sûreté devraient avoir sous leurs ordres au siège de l'exploitant aérien dans ses bureaux régionaux et aux aéroports un personnel technique et non technique suffisant pour assurer la mise en œuvre efficace des mesures de sûreté dans tous les domaines de l'exploitation et disposer d'autres ressources.