



## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

**Point 14 :**     **Sûreté de l'aviation**  
**14.2 :**     **Programme universel d'audits de sûreté (USAP)**

### RAPPORT SUR LE PROGRAMME UNIVERSEL OACI D'AUDITS DE SÛRETÉ

#### SOMMAIRE

La présente note rend compte d'une manière générale des progrès réalisés dans l'établissement et l'exécution du Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) en ce qui concerne l'Annexe 17 — *Sûreté* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. Elle présente des renseignements sur l'établissement et la gestion de l'USAP, y compris les objectifs et les principes du Programme, les éléments et la documentation d'audit, ainsi que le processus d'audit. La note examine l'état de la mise en œuvre de l'USAP, y compris les activités d'audit, de formation et de certification, et la situation financière du programme. Elle présente également une analyse préliminaire des résultats d'audit à partir des audits réalisés à ce jour.

La suite à donner par l'Assemblée figure au paragraphe 7.

#### RÉFÉRENCES

Annexe 17 — <i>Sûreté</i>	Doc 9800, <i>Rapport de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation</i>
<i>Manuel de référence pour les audits de sûreté</i> (Doc 9807)	
<i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (Doc 9730) (A33-1)	

## 1. INTRODUCTION

1.1 Par sa Résolution A33-1, *Déclaration sur l'usage indu d'aéronefs civils comme armes de destruction et autres actes terroristes impliquant l'aviation civile*, l'Assemblée chargeait le Conseil et le Secrétaire général d'envisager de créer un Programme universel OACI d'audits de supervision de la sûreté se rapportant notamment aux dispositifs de sûreté des aéroports et aux programmes de sûreté de l'aviation civile. Cette résolution de l'Assemblée chargeait également le Conseil de convoquer, au plus tôt, une Conférence ministérielle internationale de haut niveau sur la sûreté de l'aviation dans le but, notamment, de renforcer le

rôle de l'OACI dans l'adoption de normes et pratiques recommandées (SARP) dans le domaine de la sûreté et le contrôle de leur mise en œuvre.

1.2 La Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation recommandée par la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée s'est réunie à Montréal en février 2002. Les recommandations de cette conférence ont préconisé l'adoption d'un Plan d'action OACI pour la sûreté de l'aviation prévoyant, notamment, l'établissement d'un programme complet d'audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés à exécuter dans tous les États contractants de l'OACI.

1.3 Dans l'esprit des résultats de la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée et de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, le Conseil a adopté le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation lors de sa 166<sup>e</sup> session, en juin 2002. Le projet 3 du Plan d'action porte sur la promotion de la sûreté de l'aviation dans le monde au moyen d'audits des États contractants.

1.4 En juillet 2002, un Groupe des audits de sûreté de l'aviation a été créé. Il s'agit d'un groupe indépendant qui rend compte directement au Directeur du transport aérien et qui est doté d'une structure organisationnelle et de gestion spécialisée chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre du nouveau Programme universel d'audits de sûreté (USAP). Le Programme a été lancé avec succès avec la réalisation du premier audit de sûreté de l'aviation de l'OACI en novembre 2002.

1.5 La présente note soumet à l'examen de l'Assemblée un rapport complet sur l'élaboration et l'exécution de l'USAP de l'OACI. Elle contient des renseignements sur l'établissement et la gestion de l'USAP, l'état de la mise en œuvre du Programme, y compris les activités d'audit, de formation et de certification, ainsi que sur sa situation financière. Elle présente également une analyse préliminaire des résultats d'audit à partir des audits réalisés à ce jour.

## **2. ÉTABLISSEMENT ET GESTION DE L'USAP**

### **2.1 Objectifs et principes du Programme**

2.1.1 L'objectif de l'USAP est de promouvoir la sûreté de l'aviation dans le monde en réalisant des audits des États contractants sur une base régulière afin de déterminer l'état de la mise en œuvre des normes de l'Annexe 17. Comme l'a recommandé la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation et l'a approuvé le Conseil, les audits sont réalisés au niveau national et au niveau des aéroports, afin d'évaluer aussi bien les capacités de supervision de la sûreté de l'aviation d'un État que les mesures de sûreté effectivement en place à certains aéroports clés.

2.1.2 Pour assurer l'efficacité de la mise en œuvre du Programme, certains principes fondamentaux d'audit ont été adoptés en se fondant sur ceux qui ont été utilisés avec succès dans le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Ces principes sont : la souveraineté, l'universalité, la transparence de la méthode, l'opportunité, la complétude, l'uniformité, l'objectivité, l'équité et la qualité. Compte tenu du caractère particulièrement sensible des renseignements liés à la sûreté de l'aviation, l'USAP a aussi adopté le principe de la confidentialité. Dans la pratique, cela signifie que le rapport d'audit et tous les documents liés à l'audit font l'objet de contrôles physiques rigoureux par l'OACI et sont strictement protégés de divulgation à toute entité autre que l'État audité. Cependant, l'OACI communique de temps en temps aux États contractants un rapport d'activités d'audit qui révèle l'identité d'États et d'aéroports particuliers qui ont fait l'objet d'audits, ce qui donne aux États une occasion de partager leurs résultats d'audit sur une base bilatérale ou multilatérale.

## 2.2 Documentation d'audit

2.2.1 De nombreux travaux nécessaires à l'établissement et à la mise en œuvre de l'USAP ont été effectués par le Secrétariat avec les conseils et l'assistance du Conseil, du Comité de l'intervention illicite et du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation. Après avoir examiné les expériences d'autres programmes d'audit, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'OACI, les outils, éléments indicatifs et cours de formation suivants relatifs aux audits ont été élaborés pour les besoins des États contractants et des auditeurs de l'OACI :

- a) **le Manuel de référence pour les audits de sûreté, première édition (Doc 9807) – Diffusion restreinte** : aide aussi bien les États contractants que les membres des équipes d'audit de l'OACI en fournissant des procédures normalisées d'audit et des mesures de suivi d'audit, en vue de s'assurer que les audits sont réalisés de manière uniforme, normalisée et objective;
- b) **le Questionnaire préalable aux audits de sûreté de l'aviation** : sollicite auprès des États des renseignements pertinents relatifs à la sûreté concernant leur législation, leurs politiques et leurs procédures; ces renseignements sont nécessaires pour l'élaboration d'un plan d'audit spécifique à chaque État; ils servent également d'outil pour examiner le niveau de mise en œuvre des SARP et pour identifier les différences;
- c) **le Cours de formation des auditeurs de l'USAP** : dispense une formation structurée, de haute qualité et normalisée à tous les auditeurs de sûreté de l'aviation de l'OACI, y compris au personnel détaché à long et à court termes;
- d) **les Critères de certification en qualité d'auditeur de sûreté de l'aviation de l'OACI** : veillent à ce que les audits soient réalisés par des experts en sûreté de l'aviation adéquatement qualifiés et expérimentés, qui ont une profonde connaissance de la méthodologie de l'USAP de l'OACI et possèdent les compétences clés nécessaires aux auditeurs de l'USAP;
- e) **les Examens de certification écrits et oraux** : vérifient les aptitudes et les connaissances des auditeurs potentiels, avant qu'ils soient placés sur la liste des auditeurs certifiés de l'OACI et soient autorisés à participer à un audit de l'USAP;
- f) **les Instructions sur la sûreté des renseignements** : assurent la protection des renseignements de sûreté sensibles relatifs aux audits de la part de l'OACI, en établissant des directives et des instructions visant à empêcher une divulgation de renseignements relatifs aux audits qui pourraient compromettre la sûreté nationale d'un État et/ou représenter un danger potentiel pour le public voyageur.

## 2.3 Le processus d'audit

2.3.1 Les missions d'audit sont effectuées sur la base d'un Plan d'action de l'USAP établi annuellement et distribué à tous les États contractants par lettre. Des mises à jour du calendrier d'audits sont distribuées semestriellement ou selon les besoins, en même temps qu'un rapport d'activités d'audit qui donne la liste des États et des aéroports audités à ce jour au titre du Programme. Quatre de ces lettres ont été préparées et distribuées depuis le commencement du Programme : AS 8/16-03/05 Confidentiel, du 31 janvier 2003; AS 8/16.24-03/73 Confidentiel, du 25 juillet 2003; AS 8/16.24-04/17 Confidentiel, du 27 février 2004 et AS 8/16.24-04/79 Confidentiel, du 30 juillet 2004.

2.3.2 Quatre à six mois avant la date de l'audit, un Protocole d'entente personnalisé basé sur le modèle de protocole bilatéral entériné par le Conseil lors de sa 167<sup>e</sup> session est envoyé aux États contractants programmés pour un audit pour qu'ils confirment qu'ils sont d'accord sur ses termes. En même temps, les États sont invités à remplir et à soumettre un questionnaire préalable à l'audit afin d'aider à planifier l'audit. Des documents relatifs à l'audit et d'autres renseignements essentiels sont envoyés à l'État qui doit faire l'objet d'un audit dès que possible pour lui permettre de se préparer convenablement. Toutes les activités relatives à un audit donné sont menées d'une manière transparente avec la pleine participation de l'État tout au long du processus d'audit.

2.3.3 Un audit type de sûreté de l'aviation de l'OACI est effectué sur une période de 8 jours par une équipe de quatre auditeurs qui suivent les procédures et protocoles d'audit normalisés. Cependant, la durée de l'audit et la composition de l'équipe d'audit sont ajustées en fonction de l'ampleur et de la complexité des opérations et du nombre d'aéroports concernés. Pour plus de 90 % des États, un grand aéroport international sera audité au cours du cycle initial d'audits, mais il a été prévu d'auditer jusqu'à trois aéroports dans les États représentant le plus grand nombre de départs de vols réguliers.

2.3.4 Les mesures faisant suite à l'audit commencent par un briefing détaillé sur les lieux, fait à l'État à la fin de l'audit. Un rapport confidentiel d'audit est envoyé à l'État audité dans les 60 jours après l'achèvement de l'audit et, aux termes du Protocole d'entente signé avec l'OACI, l'État doit soumettre un plan d'action correctrice dans les 60 jours suivant la réception du rapport. En même temps, il est demandé aux États de remplir et de soumettre un formulaire de rétroaction de l'État sur l'audit dans lequel ils indiquent leurs observations sur tous les aspects du processus d'audit. Cette rétroaction est utilisée, si nécessaire, pour améliorer le processus d'audit.

2.3.5 Le rapport d'audit de l'OACI et le plan d'action correctrice de l'État constituent le point de départ des mesures correctrices prises par les États. Selon la nature des carences constatées dans un État audité, une assistance immédiate et directe peut être offerte par le biais du Mécanisme AVSEC de l'OACI, les projets d'assistance de longue durée pouvant être coordonnés dans le cadre du Programme de coopération technique.

### **3. ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE**

#### **3.1 Activités d'audit**

3.1.1 Au 31 juillet 2004, 45 audits au total ont été réalisés depuis novembre 2002 au titre de l'USAP de l'OACI, 32 rapports d'audit confidentiels ont été rédigés, et 16 plans d'action correctrice ont été reçus d'États, comme l'indique l'Appendice A. Les audits réalisés à ce jour ont concerné des États de toutes les régions de l'OACI et constituent un échantillon représentatif des États en terme d'ampleur et de complexité des opérations aéroportuaires, y compris une variété de débits de passagers et de nombres de vols.

3.1.2 Au total 60 audits devraient être réalisés d'ici la fin de 2004, 40 audits supplémentaires devant être effectués au cours de chacune des années suivantes. À ce rythme, tous les 188 États contractants auront subi un audit initial d'ici la fin de 2007. Le calendrier d'audits pour le restant de 2004 et pour l'année 2005 a été diffusé aux États contractants par lettre AS 8/16.24-04/79 Confidentiel, du 30 juillet 2004.

3.1.3 Les audits réalisés à ce jour ont révélé un niveau élevé de coopération de la part des États à faciliter le processus d'audit en mettant à disposition le personnel approprié et la documentation demandée, et en organisant l'accès aux fichiers, aux personnes pertinentes et aux zones appropriées de l'aéroport, selon les besoins. L'acceptation des dates d'audit proposées, les préparatifs faits par les États pour les audits, et la

soumission en temps voulu des plans d'action correctrice indiquent que les États appuient le Programme et sont attachés à réaliser ses objectifs.

### 3.2 Activités de formation et de certification

3.2.1 L'USAP met l'accent sur l'importance de disposer de procédures uniformes et rigoureuses de sélection, de formation et de certification des auditeurs, afin d'assurer et de maintenir les normes de compétence les plus élevées dans la réalisation des audits.

3.2.2 Au 31 juillet 2004, 13 cours de formation d'auditeurs ont été organisés et 128 experts en sûreté de l'aviation, représentant 63 États de toutes les régions de l'OACI, figurent actuellement sur la liste des auditeurs certifiés de l'USAP que détient l'OACI. On s'attend à ce que des activités de formation et de certification des auditeurs continuent d'être organisées, l'objectif étant d'établir une liste d'auditeurs représentant une base géographique aussi large que possible, et en nombre suffisant pour réaliser tous les audits prévus dans le calendrier. Cela permet que le Programme soit réalisé d'une manière économique par rapport aux coûts et offre, comme avantage supplémentaire, la possibilité aux États contractants de participer à la mise en œuvre de l'USAP tout en contribuant au perfectionnement de leurs experts nationaux.

3.2.3 L'OACI a également collaboré avec le Forum de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) pour soutenir l'organisation d'un séminaire visant à accroître les connaissances des États et à les sensibiliser davantage à leurs obligations nationales en matière de sûreté de l'aviation et à l'USAP de l'OACI. Ce séminaire a eu lieu à Singapour du 31 mars au 2 avril 2004. Les éléments du séminaire ont été mis à la disposition de l'OACI pour être utilisés à l'avenir et un deuxième séminaire est prévu en Jamaïque du 24 au 26 août 2004. On envisage que l'OACI organise des séminaires semblables d'audit de sûreté de l'aviation dans d'autres de ses régions.

## 4. SITUATION FINANCIÈRE DU PROGRAMME

4.1 Dans le cadre du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, les activités de l'USAP sont financées par les contributions volontaires d'États. Le financement du cycle complet d'audits n'a pas encore été obtenu. En raison de la situation financière difficile que connaît l'Organisation, des propositions visant à incorporer certains besoins en ressources dans le budget du Programme ordinaire durant le prochain triennat n'ont pas été retenues pour le Budget-Programme pour 2005, 2006 et 2007. Cependant, afin d'assurer la viabilité à long terme et la stabilité financière du Programme, les activités de l'USAP seront progressivement intégrées dans le budget du Programme ordinaire.

4.2 Les ressources extrabudgétaires nécessaires pour financer les activités de l'USAP durant le prochain triennat sont présentées en détail dans la note A35-WP/49 — Faits nouveaux survenus depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

## 5. ANALYSE DES CONCLUSIONS D'AUDIT

5.1 Pour atteindre l'objectif général de l'USAP qui est de promouvoir la sûreté de l'aviation dans le monde, il est essentiel d'identifier et de quantifier les problèmes de sûreté qu'ont les États, au niveau individuel ou en groupes, ainsi qu'aux niveaux régional et mondial, afin de déterminer les mesures à prendre pour les résoudre. À cette fin, l'USAP est en train de mettre sur pied une base de données qui contiendra les conclusions d'audit et les différences par rapport aux normes de l'Annexe 17 qui ont été relevées durant les audits; on y incorporera les mesures correctrices proposées ou prises par les États pour mettre en œuvre les recommandations de l'OACI. Les données recueillies permettront à l'OACI et aux entités régionales et nationales compétentes, tout en respectant la confidentialité sur des questions spécifiques à des États, de prioriser leurs activités en offrant une assistance pour remédier aux carences constatées.

5.2 Les rapports d'audit ont été analysés dans le but de relever les carences en matière de sûreté de l'aviation, et de déterminer toutes les mesures qui doivent être prises pour résoudre ces problèmes. Cette analyse quantifie les principaux problèmes de sûreté de l'aviation aux niveaux national, régional et mondial.

5.3 En analysant les conclusions d'audit, un certain nombre de tendances ont commencé à apparaître. Dans l'ensemble, les États démontrent un très grand intérêt à maintenir des niveaux efficaces de sûreté de l'aviation. Cependant, on a noté certains problèmes généraux. Des renseignements préliminaires indiquent que plusieurs des domaines où les États rencontrent des difficultés sont liés à des changements découlant de l'Amendement n° 10 de l'Annexe 17, qui a été adopté le 7 décembre 2001 et est devenu applicable le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

5.4 L'organisation et l'administration de la sûreté de l'aviation au niveau national sont les bases qui peuvent permettre de mettre en place un système de sûreté de l'aviation civile efficace et durable. Certains États audités n'ont pas, au niveau national, les programmes, les politiques et les procédures, ni les procédures organisationnelles nécessaires pour mettre en œuvre une supervision efficace de la sûreté de l'aviation. Les États ont également des difficultés pour élaborer, tenir à jour et mettre en œuvre des programmes efficaces de formation dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Ces problèmes au niveau national ont tendance à entraîner des problèmes connexes au niveau opérationnel. Les résultats des audits réalisés à ce jour confirment cette prémisse.

5.5 Les problèmes au niveau des aéroports comprennent notamment une absence de mise en œuvre d'un programme de sûreté aéroportuaire actuel, complet et approuvé. Dans certains États audités, le programme de sûreté d'aéroport est périmé, manque de procédures détaillées relatives aux mesures de sûreté appliquées au niveau de l'aéroport, ou n'existe que sous forme de projet. Cette situation contribue davantage à la manifestation de problèmes opérationnels, tels que le filtrage et le contrôle d'accès, qui ont une incidence directe sur le dispositif de sûreté de l'aviation civile.

5.6 Les résultats de l'analyse préliminaire présentée ci-dessus et les conclusions particulières dégagées après chaque audit sont ensuite évalués par le Secrétariat en vue de fournir des éléments indicatifs et une assistance technique, là où cela est nécessaire, pour remédier aux carences constatées. Comme il a été indiqué au paragraphe 2.3.5, une assistance à court terme peut être accordée aux États pour remédier aux problèmes par le biais du Mécanisme de la sûreté de l'aviation de l'OACI, et le Programme de coopération technique est disponible pour la coordination de projets d'assistance aux États à plus long terme.

5.7 On peut trouver des informations supplémentaires sur les résultats d'audit dans la note d'information à diffusion restreinte sur le site de l'ICAO-NET ([www.icao.int/icaonet](http://www.icao.int/icaonet)) qui est accessible aux usagers autorisés, désignés par l'autorité compétente de chaque État contractant.

## 6. CONCLUSION

6.1 En application du mandat donné par la Résolution A33-1 de l'Assemblée et la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (février 2002), l'OACI a mis en place un programme complet d'audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de sûreté de l'aviation. Depuis sa création, l'USAP a bénéficié du soutien des États contractants, et il s'avère utile pour identifier les problèmes de sûreté de l'aviation et pour formuler des recommandations en vue de leur solution.

6.2 Un des principes fondamentaux des systèmes d'audit qui est reconnu internationalement est le suivi continu qui permet de veiller au maintien d'un environnement sûr grâce à la réalisation d'audits réguliers et systématiques. L'USAP de l'OACI est déjà devenu un outil essentiel et une activité majeure de l'Organisation. Avec un mandat de réalisation d'audits réguliers, on prévoit que l'OACI surveillera continuellement le niveau de sûreté de l'aviation dans les États afin de s'assurer que les normes qu'elle a établies sont maintenues au niveau souhaité dans l'ensemble du système mondial de l'aviation.

## 7. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

7.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note des renseignements qui figurent au paragraphe 2, concernant l'établissement et la gestion du Programme universel d'audits de sûreté;
- b) à prendre note des renseignements qui figurent au paragraphe 3 et dans l'Appendice A, concernant l'état de la mise en œuvre du Programme, y compris les activités d'audit, de formation et de certification;
- c) à prendre note des renseignements qui figurent au paragraphe 4 concernant la situation financière du Programme et à demander au Secrétaire général et au Conseil d'inclure cette priorité dans le prochain budget du Programme ordinaire de l'Organisation pour 2008, 2009 et 2010;
- d) à adopter la résolution qui figure à l'Appendice B à la présente note de travail, concernant la poursuite de l'USAP.

-----



APPENDICE A

PROGRAMME UNIVERSEL OACI D'AUDITS DE SÛRETÉ (USAP)  
EXÉCUTION DU PROGRAMME AU 31 JUILLET 2004

	ÉTAT	AÉROPORTS AUDITÉS	DATE DE L'AUDIT	PLAN D'ACTION CORRECTRICE REÇU*
1.	Autriche	Aéroport international de Vienne (VIE)	Octobre 2003	Oui
2.	Bangladesh	Aéroport international Zia de Dhaka (DAC)	Octobre/novembre 2003	Oui
3.	Bhoutan	Aéroport international de Paro (PBH)	Octobre/novembre 2003	Oui
4.	Bolivie	Aéroport international El Alto de la Paz (LPB)	Mars/avril 2003	Oui
5.	Botswana	Aéroport international Sir Seretse Khama de Gaborone (GBE)	Novembre 2003	À venir
6.	Bulgarie	Aéroport international de Sofia (SOF)	Février 2003	Oui
7.	Cambodge	Aéroport international Pochentong de Phnom Penh (PNH)	Mai 2003	Oui
8.	Cameroun	Aéroport international de Douala (DLA)	Février 2004	À venir
9.	Cap-Vert	Aéroport international Amilcar Cabral de SAL (SID)	Juillet 2004	À venir
10.	Chine	Aéroport international de Beijing (BJS), Aéroport de Xian (SIA) et Aéroport de Kuming (KMG)	Mai 2004	À venir

\* *Note concernant les plans d'action correctrice qui sont «à venir» : Aux termes du Protocole d'accord signé entre l'OACI et un État audité, l'OACI s'engage à remettre un rapport confidentiel dans les 60 jours civils suivant l'audit, si ce rapport n'a pas à être traduit dans une autre langue de l'OACI. L'État audité est alors tenu de soumettre un plan d'action correctrice dans les 60 jours civils suivant la réception du rapport de l'OACI. Si une traduction du rapport est requise, le délai de soumission du plan d'action correctrice est programmé en conséquence. Le fait qu'un plan d'action soit indiqué comme étant «à venir» ne signifie donc pas qu'un État a omis de soumettre son plan d'action en temps voulu, aux termes du Protocole d'accord..*

	ÉTAT	AÉROPORTS AUDITÉS	DATE DE L'AUDIT	PLAN D'ACTION CORRECTRICE REÇU*
11.	Chypre	Aéroport international de Larnaca (LCA)	Septembre 2003	À venir
12.	Cuba	Aéroport international Jose Marti de la Havane (HAV)	Mars 2004	À venir
13.	Égypte	Aéroport international du Caire	Juillet 2004	À venir
14.	Gabon	Aéroport international Leon M'Ba de Libreville (LBV)	Janvier 2004	À venir
15.	Gambie	Aéroport international de Banjul (BJL)	Novembre 2003	Oui
16.	Géorgie	Aéroport international de Tbilisi (TBS)	Juin 2004	À venir
17.	Grèce	Aéroport international Eleftherios Venizelos d'Athènes (ATH)	Juin/juillet 2003	Oui
18.	Guinée	Aéroport international de Conakry (CKY)	Juin 2003	Oui
19.	Honduras	Aéroport international Toncontin Tegucigalpa (TGU)	Mars 2004	À venir
20.	Indonésie	Aéroport international Soekarno-Hatta (CGK)	Juillet 2004	À venir
21.	Israël	Aéroport international Ben-Gurion de Tel-Aviv (TLV)	Mars 2004	À venir
22.	Jamahiriya arabe libyenne	Aéroport international de Tripoli (TIP)	Mars 2004	À venir
23.	Jamaïque	Aéroport international Norman Manley de Kingston (KIN)	Septembre 2003	Oui
24.	Kenya	Aéroport international Jomo Kenyatta (NBO)	Juin 2004	À venir
25.	Liban	Aéroport international de Beyrouth (BEY)	Mai 2003	Oui
26.	Lituanie	Aéroport international de Vilnius (VNO)	Mai 2003	Oui
27.	Maroc	Aéroport international Mohamed V (CMN)	Mars 2004	À venir
28.	Mexique	Aéroports internationaux de Mexico (MEX) et Miguel Hidalgo de Guadalajara (GDL)	Janvier 2004	À venir
29.	Micronésie, États fédérés de	Aéroport international de Pohnpei (PNI)	Juin 2004	À venir
30.	Myanmar	Aéroport international de Yangon (RGN)	Janvier/Février 2004	À venir

	ÉTAT	AÉROPORTS AUDITÉS	DATE DE L'AUDIT	PLAN D'ACTION CORRECTRICE REÇU*
31.	Ouganda	Aéroport international d'Entebbe (EBB)	Novembre/décembre 2002	Oui
32.	Ouzbékistan	Aéroport international de Tashkent	Mai 2004	À venir
33.	Paraguay	Aéroport international Silvio Pettrossi d'Asunción (ASU)	Décembre 2003	À venir
34.	Pérou	Aéroport international Lima Jorge Chavez (LIM)	Mai 2004	À venir
35.	Philippines	Aéroport international Ninoy Aquino de Manille (MNL)	Juin 2004	À venir
36.	Pologne	Aéroport international de Varsovie (WAW)	Janvier 2004	À venir
37.	République arabe syrienne	Aéroport international de Damas (DAM)	Mars 2004	À venir
38.	République démocratique populaire lao	Aéroport international Wattay de Vientiane (VTE)	Janvier 2004	À venir
39.	République-Unie de Tanzanie	Aéroport international de Dar-es-Salaam (DAR)	Juin/juillet 2004	À venir
40.	Sénégal	Aéroport international Léopold Sedar Senghor de Dakar (DKR)	Juin 2003	Oui
41.	Suriname	Aéroport international John A. Pengel de Paramaribo (PBM)	Juillet 2003	Oui
42.	Swaziland	Aéroport international Matsapha de Manzini (MTS)	Novembre 2003	À venir
43.	Trinité-et-Tobago	Aéroport international Piarco de Port of Spain (POS)	Juin/juillet 2003	Oui
44.	Tunisie	Aéroport international de Tunis-Carthage (TUN)	Avril 2004	À venir
45.	Turquie	Aéroport international Ataturk d'Istanbul	Mai/juin 2004	À venir

-----



## APPENDICE B

### PROJET DE RÉSOLUTION

(à incorporer comme Appendice E de la note A35-WP/48 : Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite)

#### Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile internationale dans le monde;

*Considérant* que la promotion de la mise en œuvre de normes internationales de sûreté de l'aviation contribue à cet objectif;

*Considérant* que l'article 37 de la Convention demande à chaque État contractant de s'engager à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et les pratiques dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne;

*Rappelant* qu'elle a, lors de sa 33<sup>e</sup> session, chargé le Conseil et le Secrétaire général d'envisager de créer un programme universel OACI d'audits de supervision de la sûreté se rapportant notamment aux dispositifs de sûreté des aéroports et aux programmes de sûreté de l'aviation civile;

*Rappelant* qu'elle a, lors de sa 33<sup>e</sup> session, chargé le Conseil de convoquer au plus tôt, une Conférence ministérielle internationale de haut niveau sur la sûreté de l'aviation dans le but, notamment, de renforcer le rôle de l'OACI dans l'adoption de SARP dans le domaine de la sûreté et l'audit de leur mise en œuvre;

*Considérant* les recommandations de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation convoquée à Montréal en février 2002, qui ont préconisé l'adoption d'un Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation prévoyant, notamment, l'établissement d'un programme complet d'audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de sûreté de l'aviation à effectuer par l'OACI dans tous les États contractants;

*Considérant* l'adoption du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation par le Conseil de l'OACI lors de sa 166<sup>e</sup> session;

*Considérant* que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) a été lancé avec le premier audit de sûreté de l'aviation de l'OACI qui a eu lieu en novembre 2002;

*Reconnaissant* que la mise en œuvre de l'USAP s'avère utile pour l'identification des problèmes de sûreté de l'aviation et la formulation de recommandations en vue de leur résolution;

*Reconnaissant* que la poursuite de l'USAP est essentielle pour assurer la mise en œuvre adéquate des normes de sûreté;

*Reconnaissant* que toutes les activités de l'USAP sont actuellement financées par des contributions volontaires d'États;

1. *Demande* au Secrétaire général de poursuivre le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP), qui comprend des audits de sûreté de l'aviation réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de tous les États contractants, réalisés aussi bien au niveau national qu'au niveau des aéroports, afin d'évaluer les capacités de supervision de la sûreté de l'aviation des États ainsi que les mesures de sûreté effectivement en place à certains aéroports clés;

2. *Prie instamment* tous les États contractants d'accepter que des audits soient effectués à l'initiative de l'OACI en signant avec l'Organisation un Protocole d'entente bilatéral dont le modèle a été approuvé par le Conseil lors de sa 167<sup>e</sup> session;

3. *Prie instamment* tous les États contractants de donner un plein appui à l'OACI en acceptant les missions d'audit prévues par l'Organisation, en facilitant le travail des équipes d'audit, et en préparant et soumettant à l'OACI un plan d'action correctrice approprié visant à éliminer les carences constatées durant les audits;

4. *Demande* au Conseil d'assurer la durabilité financière à long terme de l'USAP en intégrant progressivement ses activités dans le budget du Programme ordinaire;

5. *Demande* au Conseil de lui présenter à sa prochaine session ordinaire un rapport sur la mise en œuvre globale de l'USAP.