



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Question 16 : Programme universel d'audits de sûreté (USAP)

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

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Résolution A35-9 de l'Assemblée demande au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur la mise en œuvre globale du Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI (USAP).

Depuis le lancement de l'USAP en 2002, 169 audits de sûreté de l'aviation et 77 visites de suivi ont été réalisés. Les audits se sont révélés utiles pour l'identification et la résolution continues des problèmes de sûreté de l'aviation, et l'analyse montre que le taux moyen de mise en œuvre des normes de l'Annexe 17 dans la plupart des États a nettement augmenté entre l'audit initial et la visite de suivi. L'Assemblée est invitée à envisager la poursuite de l'USAP et à décider s'il convient d'examiner la possibilité d'adopter un niveau limité de transparence pour les résultats des audits dans le cas des carences non résolues.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à adopter le texte présenté dans l'Appendice B de la présente note sur la poursuite de l'USAP, aux fins d'inclusion dans l'Appendice E du texte révisé de la Résolution A35-9 : *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.*

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La suite proposée contribuera à la réalisation de l'Objectif stratégique B (<i>Renforcer la sûreté de l'aviation mondiale</i>) par la poursuite du programme USAP.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est requise. Les travaux à réaliser par le Secrétariat seront financés par les ressources prévues dans le projet de budget 2008-2010, y compris les contributions volontaires des États au Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation.

<i>Références :</i>	A36-WP/62 — Niveau des contributions indicatives destinées au Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (AVSEC) A36-WP/27 — 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 Doc 9848 — <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (A35-9, Appendice E)
---------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

1. INTRODUCTION

1.1 En se fondant sur la Résolution A33-1 adoptée par l'Assemblée en 2001 et les recommandations de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (Montréal, février 2002), le Conseil a adopté en juin 2002 le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, qui prévoyait l'établissement d'un programme complet d'audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés, que mènera l'OACI dans tous les États contractants. Le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI a été lancé par la suite, avec pour objectif la réalisation d'un audit initial de tous les États contractants d'ici la fin de 2007.

1.2 La présente note donne suite à la Résolution A35-9, Appendice E (2004), de l'Assemblée, qui demande au Secrétaire général de poursuivre l'application de l'USAP, et demande au Conseil de lui présenter à sa prochaine session ordinaire un rapport sur sa mise en œuvre globale¹.

2. PROGRÈS OBTENUS PAR L'USAP DANS LA RÉALISATION DE L'OBJECTIF STRATÉGIQUE B (*RENFORCER LA SÛRETÉ DE L'AVIATION MONDIALE*)

2.1 Les progrès réalisés jusqu'ici dans la mise en œuvre de l'USAP sont résumés ci-après :

- a) **Audits :** Au 31 juillet 2007, 169 audits ont été réalisés. Le programme se poursuit, avec pour objectif de faire un audit initial de tous les 190 États d'ici la fin de 2007, sous réserve de la réception des autorisations de sûreté appropriées des Nations Unies.
- b) **Formation :** La liste des auditeurs certifiés de l'USAP compte quelque 150 personnes provenant de 59 États dans toutes les régions de l'OACI. La participation d'experts nationaux certifiés aux audits, sous la direction d'un chef d'équipe de l'OACI, a permis une exécution efficace en termes de coûts, tout en permettant un échange précieux de compétences.
- c) **Plans d'action correctrice des États :** Un élément critique du processus d'audit est lié à l'obligation pour tous les États audités de soumettre un plan d'action correctrice visant à rectifier toutes les carences détectées durant l'audit. Sur instruction du Conseil (C-DEC 176/6), tous les États sont informés (par lettre aux États et sur le site web sécurisé de l'USAP) du nom des États qui ont plus de 60 jours de retard dans la présentation de leur plan d'action correctrice. Au 31 juillet 2007, sept États étaient

¹ La Résolution A35-9 demande aussi au Conseil d'assurer la durabilité financière à long terme de l'USAP en intégrant progressivement ses activités dans le budget du Programme ordinaire aussitôt que possible ; cette question fait l'objet de la note A36-WP/62 — Niveau des contributions indicatives destinées au Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (AVSEC).

dans cette catégorie. En cas de retard des plans d'action correctrice, des rappels répétés sont adressés aux États, notamment au niveau du Secrétaire général et avec la participation des bureaux régionaux concernés, accompagnés d'offres d'assistance de l'OACI aux États qui auraient besoin de conseil ou de soutien pour préparer le plan d'action. Des rétroactions détaillées sont communiquées aux États audités sur l'adéquation du plan d'action correctrice et, s'il y a lieu, un dialogue continu est maintenu pour appuyer l'exécution des mesures proposées.

- d) **Analyse :** Une analyse complète des résultats des audits au sujet du niveau de conformité aux normes de l'Annexe 17 — *Sûreté* est réalisée de manière continue (à l'échelle mondiale, par région et par sujet). Ces données statistiques sont mises à la disposition des utilisateurs autorisés du site web sécurisé de l'USAP et partagées avec les services compétents de l'OACI, comme base pour la priorisation des projets de formation et d'assistance correctrice. Les principales constatations des audits réalisés au niveau national et au niveau des aéroports sont présentées dans l'Appendice A de la présente note, et une analyse plus détaillée est fournie dans un additif distinct.
- e) **Visites de suivi :** Au 31 juillet 2007, 77 visites de suivi avaient été réalisées. Ces visites sont effectuées deux ans après l'audit initial, afin de confirmer l'exécution des plans d'action correctrice des États et d'apporter un soutien aux États pour remédier aux carences. Ces visites sont normalement assurées par le bureau régional responsable, en étroite coordination avec le siège. Les résultats des visites de suivi montrent que la majorité des États ont obtenu des progrès importants dans la mise en œuvre de leur plan d'action correctrice, comme l'indique de manière détaillée l'additif à la présente note.
- f) **Commission d'examen des résultats des audits :** Une Commission de haut niveau du Secrétariat pour l'examen des résultats des audits (ARRB) a été créée dans le cadre d'une stratégie générale coordonnée visant la coopération avec les États où des carences importantes ont été constatées en matière de conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. La Commission examine la situation historique de certains États particuliers en matière de sécurité et de sûreté et constitue un organe consultatif interne pour la coordination des programmes de l'OACI pour la sécurité, la sûreté et l'assistance.
- g) **Intégration administrative des programmes d'audit de l'OACI :** Suite à l'approbation par le Conseil de l'intégration administrative de l'USAP et du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), une nouvelle Sous-Direction des audits de sécurité et de sûreté (SSA) a été créée en 2006 au sein du Cabinet du Secrétaire général pour gérer ces deux programmes. La rationalisation des activités administratives et le partage des ressources non techniques ont permis d'augmenter l'efficacité, tout en maintenant l'indépendance technique et fonctionnelle de l'USAP et de l'USOAP.

3. PROGRÈS DE L'USAP AU COURS DU TRIENNAT 2008-2010

3.1 Le cycle initial des audits de sûreté de l'aviation réalisés par l'OACI prenant fin en 2007, le Conseil (C-DEC 176/8) a examiné l'évolution de l'USAP et il est convenu, entre autres, des principes conceptuels ci-après pour guider la conduite des futurs audits :

- 1) **L'USAP devrait toujours appliquer le principe de l'universalité, mais les États n'ont pas tous besoin d'être audités avec la même fréquence.** Compte tenu de la base solide d'information que constitueront les résultats des audits de tous les États d'ici la fin de 2007, les ressources pourront être utilisées plus efficacement pour l'établissement d'un modèle approprié de planification des dates et des fréquences pour l'établissement des priorités des audits futurs et de la fréquence des visites de suivi. Le principe de l'universalité sera respecté puisque tous les États feront l'objet d'au moins un audit tous les six ans.
- 2) **Dans la mesure du possible, les audits de sûreté de l'aviation effectués par l'OACI se concentreront sur la capacité d'un État d'assurer une supervision appropriée des activités de sûreté de l'aviation à l'échelle nationale.** Il conviendrait de se fonder sur les résultats des audits initiaux et des visites de suivi pour adapter la portée des futurs audits de l'OACI à la situation de chaque État audité. Les États ayant démontré qu'ils disposent de l'infrastructure nationale nécessaire pour superviser les activités de sûreté à leurs aéroports pourraient faire l'objet d'un audit de supervision ciblé, afin de vérifier l'application appropriée de leur programme national de contrôle de la qualité. Ces audits de supervision incluraient, comme avant, une vérification de la mise en œuvre des dispositions de l'OACI par des contrôles ponctuels aux aéroports.
- 3) **Les futurs audits prévus dans le cadre de l'USAP devraient être élargis pour inclure les dispositions liées à la sûreté de l'Annexe 9 — *Facilitation*.** À la suite de l'élargissement récent de l'USOAP en une approche systémique globale qui couvre toutes les Annexes liées à la sécurité, l'Annexe 9 est actuellement la seule Annexe qui n'est pas incluse dans l'un ou l'autre des deux programmes d'audit de l'OACI. Un certain nombre des dispositions de l'Annexe 9 concernent la sûreté, plus particulièrement celles sur la sécurité et l'intégrité des documents de voyage, qui pourraient faire l'objet d'un audit dans le cadre de l'USAP en même temps que les normes correspondantes de l'Annexe 17.

3.2 Une question fondamentale à examiner ultérieurement est de savoir si l'USAP devrait adopter progressivement une transparence limitée pour les résultats des audits. Rappelons qu'à sa 35^e session, l'Assemblée avait donné pour instruction à l'OACI de maintenir la stricte confidentialité de tous les renseignements spécifiques aux États tirés des audits. Toutefois, afin de promouvoir la confiance mutuelle entre les États sur leur niveau respectif de sûreté de l'aviation, l'Assemblée a prié tous les États contractants « de faire part, de manière appropriée et en conformité avec leur souveraineté, à la demande d'un autre État, des résultats de l'audit effectué par l'OACI et des mesures correctrices prises par l'État audité » (A35-9, Appendice E, paragraphe 4 du dispositif, et pratique recommandée 2.4.5 de l'Annexe 17).

3.3 Le paragraphe 7 du dispositif du projet de résolution ci-joint (Appendice B) invite l'Assemblée à envisager l'opportunité d'introduire un niveau limité de transparence pour les résultats des audits de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, en maintenant l'équilibre entre le besoin des États d'être

informés des problèmes de sûreté non résolus et la nécessité d'éviter la divulgation de renseignements sensibles en matière de sûreté.

4. **CONCLUSION**

4.1 L'OACI a mis en œuvre l'USAP dans les délais et dans les limites de son budget. Les audits ont été déterminants pour l'identification des problèmes de sûreté de l'aviation et la formulation de recommandations appropriées. Dès sa création, l'USAP a bénéficié du soutien des États contractants et il encourage des changements positifs à mesure que les États prennent conscience des exigences internationales. Les visites de suivi de l'USAP ont confirmé une amélioration sensible de l'application des normes de sûreté de l'OACI, attestant ainsi de la détermination des États à renforcer la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale.

APPENDICE A

PRINCIPALES CONSTATATIONS DES AUDITS AU NIVEAU NATIONAL ET AU NIVEAU DES AÉROPORTS

1. PRINCIPALES CONSTATATIONS DES AUDITS AU NIVEAU NATIONAL

1.1 Dans l'ensemble, les États ont accordé une haute priorité à la sûreté de l'aviation à la suite des événements du 11 septembre, et s'efforcent à l'échelle mondiale d'adapter leurs cadres de sûreté de l'aviation aux menaces nouvelles ou permanentes dirigées contre l'aviation civile. De nombreux États ont affecté des ressources croissantes à la sûreté de l'aviation, en particulier pour l'acquisition de nouveaux équipements et technologies de sûreté à l'appui du renforcement des contrôles de sûreté.

1.2 Les audits ont néanmoins montré que les États doivent poursuivre leurs efforts pour mettre en place un cadre national complet de supervision afin d'assurer la pérennité à long terme des mesures de sûreté. À cet égard, les audits ont dégagé quatre domaines primaires appelant un renforcement au niveau national :

- a) capacités de supervision et d'application ;
- b) certification du personnel d'inspection/filtrage ;
- c) formation à la sûreté de l'aviation ;
- d) programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile.

2. PRINCIPALES CONSTATATIONS DES AUDITS AU NIVEAU DES AÉROPORTS

2.1 Les lacunes communes au niveau des aéroports concernent la nécessité de mettre à jour les programmes de sûreté d'aéroport. Les principales difficultés dans l'application des mesures opérationnelles de sûreté sont, notamment :

- a) le contrôle de l'accès aux zones à accès réglementé des aéroports ;
- b) les contrôles de sûreté appliqués aux marchandises devant être transportées sur des vols de passagers ;
- c) la qualité et la régularité de l'inspection/filtrage des passagers, des bagages de cabine et des bagages de soute.

Note.— Une analyse plus détaillée des résultats des audits et des visites de suivi est présentée dans l'additif à la présente note.

APPENDICE B

PROPOSITIONS D'AMENDEMENT DE L'APPENDICE E DE L'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

APPENDICE E

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

L'Assemblée,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) s'est acquitté avec succès du mandat formulé dans la Résolution A35-9, Appendice E,

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,

Rappelant que la responsabilité ultime d'assurer tant la sécurité que la sûreté de l'aviation incombe aux États contractants,

Rappelant qu'elle a, lors de sa 35^e session, chargé le Secrétaire général de poursuivre l'USAP, lequel prévoit que l'OACI réalisera des audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de sûreté de l'aviation dans tous les États contractants,

Considérant que l'USAP s'est révélé déterminant pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations en vue de leur résolution, et que le programme a confirmé un niveau accru de mise en œuvre des normes de l'OACI sur la sûreté,

Considérant les instructions formulées par le Conseil de l'OACI lors de sa 176^e session au sujet des principes qui doivent guider la conduite des futurs audits de sûreté de l'aviation après le cycle initial d'audits USAP à la fin de 2007,

Reconnaissant que la mise en œuvre effective des plans d'action correctrice des États visant à pallier les carences détectées durant l'audit constitue une partie intégrante et critique du processus d'audit et de la réalisation de l'objectif global de renforcement de la sûreté de l'aviation mondiale,

Reconnaissant que la poursuite de l'USAP est essentielle pour établir une confiance mutuelle entre les États contractants dans le niveau de sûreté de l'aviation et pour encourager la mise en œuvre adéquate des normes de sûreté,

Reconnaissant l'importance d'une stratégie coordonnée de coopération avec les États où des lacunes importantes ont été constatées dans la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, et *prenant acte* de l'établissement d'une Commission de haut niveau du Secrétariat chargée d'examiner les résultats des audits, qui aidera le Conseil à s'acquitter de ses responsabilités,

1. *Note* avec satisfaction que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) s'est révélé déterminant pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations visant à les résoudre ;
2. *Exprime* sa reconnaissance aux États contractants pour leur coopération dans le processus d'audit et le détachement à court terme d'experts certifiés de la sûreté qui ont agi comme auditeurs de l'USAP pour l'exécution des audits ;
3. *Demande* au Conseil d'assurer la poursuite de l'USAP à la suite du cycle initial d'audits à la fin de 2007, en se fondant sur le principe de l'universalité, tout en reconnaissant que les États n'ont pas tous besoin d'être audités avec la même fréquence ; en mettant l'accent, dans la mesure du possible, sur la capacité d'un État d'assurer une supervision nationale appropriée de ses activités de sûreté de l'aviation par la mise en œuvre efficace des éléments essentiels d'un système de supervision de la sûreté ; et en élargissant les audits futurs afin d'y inclure les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* qui ont trait à la sûreté ;
4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que la mise en œuvre des plans d'action correctrice des États continue d'être validée par des visites de suivi ou par d'autres moyens ;
5. *Prie instamment* tous les États contractants de soutenir pleinement l'OACI en acceptant les missions d'audit programmées 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 pallier les carences constatées durant les audits ;
6. *Prie instamment* tous les États contractants de faire part, de manière appropriée et en conformité avec leur souveraineté, à la demande d'un autre État, des résultats de l'audit effectué par l'OACI et des mesures correctrices prises par l'État audité ;
7. *Charge* le Conseil d'envisager l'introduction d'un niveau limité de transparence pour les résultats des audits de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, en conciliant le besoin des États d'être informés des problèmes de sûreté non résolus et la nécessité d'éviter la divulgation au public de renseignements sensibles en matière de sûreté ;
8. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur la mise en œuvre globale de l'USAP.