



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

RAPPORT SUR LE PROGRAMME UNIVERSEL OACI D'AUDITS DE SÛRETÉ — ANALYSE DES CONSTATIONS D'AUDITS

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

ADDITIF N° 1

1. INTRODUCTION

1.1 Le présent additif est un complément à la note A36-WP/38. Il contient une analyse plus détaillée des résultats des audits effectués au niveau national et au niveau des aéroports.

2. PRINCIPALES CONSTATATIONS DES AUDITS

2.1 Au niveau national

2.1.1 Dans l'ensemble, les États ont accordé une haute priorité à la sûreté à la suite des événements du 11 septembre, et un effort permanent est fait par les États du monde entier pour aligner leurs cadres de sûreté de l'aviation avec les menaces nouvelles et constantes dirigées contre l'aviation civile. De nombreux États ont alloué de plus en plus de ressources à la sûreté de l'aviation, en particulier par l'acquisition de nouveaux équipements et technologies de sûreté destinés à appuyer le renforcement des contrôles de sûreté de l'aviation.

2.1.2 Néanmoins, la pérennité des systèmes de sûreté de l'aviation dépend de l'efficacité des législations, des politiques et des programmes, renforcés par des capacités d'inspection et d'application. À cet égard, les audits ont dégagé quatre domaines primaires appelant un renforcement au niveau national, comme il est indiqué à l'Appendice A :

- a) *Capacités de supervision et d'application.* Les audits ont souvent des recommandations concernant les programmes nationaux de contrôle de la qualité, ainsi que la nécessité de procédures et de critères exhaustifs pour la réalisation d'audits, enquêtes, inspections et tests (normes 3.4.4 à 3.4.7). Souvent, l'autorité compétente

manque de personnel et ne dispose pas des pouvoirs nécessaires pour assurer le respect des spécifications nationales et exiger des mesures correctrices le cas échéant.

- b) **Certification du personnel d'inspection/filtrage.** De nombreux États n'ont pas établi de programme de certification d'agents d'inspection/filtrage vraiment adéquat afin d'assurer l'application systématique et fiable des normes de performance dans l'inspection/filtrage des passagers et des bagages (norme 3.4.3).
- c) **Formation du personnel de sûreté.** De nombreux États ne disposent pas d'un programme national complet de formation à la sûreté de l'aviation civile, afin d'assurer que toutes les personnes chargées de la mise en œuvre de la sûreté de l'aviation civile soient sensibilisées à la sûreté et reçoivent une formation spécifique à leurs fonctions (normes 3.1.6 et 3.4.2).
- d) **Programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC).** Bien que les États disposent presque tous d'un PNSAC, conformément à la norme 3.1.1, bon nombre d'entre eux ne l'ont pas que sous forme de projet ou ne l'ont pas mis à jour pour tenir compte des exigences les plus récentes.

2.2 Au niveau des aéroports

2.2.1 Au niveau des aéroports, les carences les plus couramment constatées sont liées à l'application de mesures opérationnelles, comme il est indiqué à l'Appendice B :

- a) **Contrôle d'accès.** Les mesures destinées à empêcher l'accès non autorisé aux zones de sûreté à accès réglementé des aéroports, notamment le port de cartes d'identification de sûreté, sont souvent appliquées de manière inefficace (normes 4.2.1 à 4.2.6).
- b) **Sûreté du fret et des articles de restauration.** Des lacunes sont souvent constatées dans l'obligation de soumettre à des contrôles de sûreté appropriés le fret destiné à être transporté sur des vols de passagers (normes 4.6.1 à 4.6.5).
- c) **Organisation et administration des aéroports.** Des recommandations fréquentes concernent l'établissement et la mise en œuvre de programmes de sûreté aéroportuaire. En particulier, les programmes sont souvent dépassés, incompatibles avec les exigences nationales, et/ou manquant de détails sur les mesures et les procédures de sûreté à appliquer (normes 3.1.8, 3.2.1 à 3.2.4, 3.4.1 à 3.4.3, 4.1 et 4.7.1 à 4.7.3).
- d) **Sûreté des passagers et des bagages de cabine.** La qualité et la cohérence des fonctions d'inspection/filtrage varient considérablement entre les États, et on trouve fréquemment des incohérences dans la formation et la compétence des agents chargés de l'inspection/filtrage (normes 4.4.1 à 4.4.4).
- e) **Riposte aux actes d'intervention illicite.** Les dispositions et les procédures d'urgence pour la gestion des actes d'intervention illicite sont souvent incomplètes (normes 5.1.1 à 5.1.5).

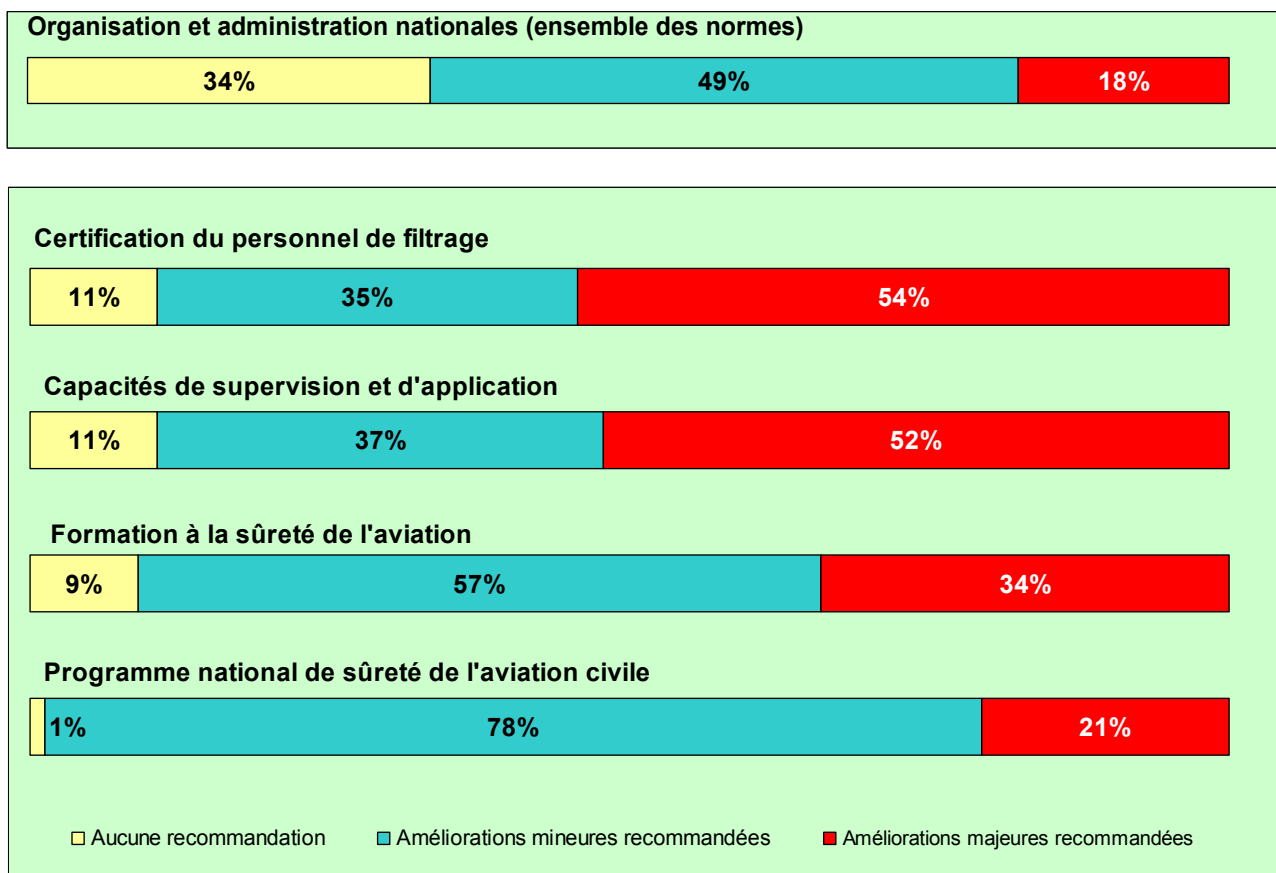
- f) ***Sûreté des bagages de soute.*** Comme pour la sûreté des passagers et des bagages de cabine, la qualité et la cohérence des inspections/filtrages et de la formation du personnel ont souvent besoin d'amélioration (normes 4.5.1 à 4.5.5).
- g) ***Sûreté des aéronefs au sol et en vol.*** L'application des procédures écrites a souvent besoin d'être améliorée pour assurer la sûreté des aéronefs avant et durant les vols, en ce qui concerne par exemple les vérifications de sûreté avant le vol, l'accès au poste de pilotage et les procédures relatives au personnel armé (normes 4.3.1 à 4.3.4 et 4.7.8)

2.3 **Progrès accomplis par les États entre l'audit initial et la visite de suivi**

2.3.1 Les visites de suivi d'audit ont commencé à la mi-2005 afin de valider la mise en œuvre des plans d'action correctrice des États et de leur apporter un soutien pour la correction des lacunes constatées. Ces visites sont normalement effectuées au cours de la deuxième année suivant la date de l'audit d'un État. Au 31 juillet 2007, 77 visites de suivi ont été réalisées et il est encourageant de noter que la majorité des États ont fait des progrès notables dans la mise en œuvre de leur plan d'action correctrice. Comme l'indique l'Appendice C, le taux moyen de mise en œuvre des normes de l'Annexe 17 dans les États visités a fortement augmenté par rapport aux résultats des audits initiaux.

APPENDICE A

ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE — AU NIVEAU NATIONAL (162 SUR 190 ÉTATS)

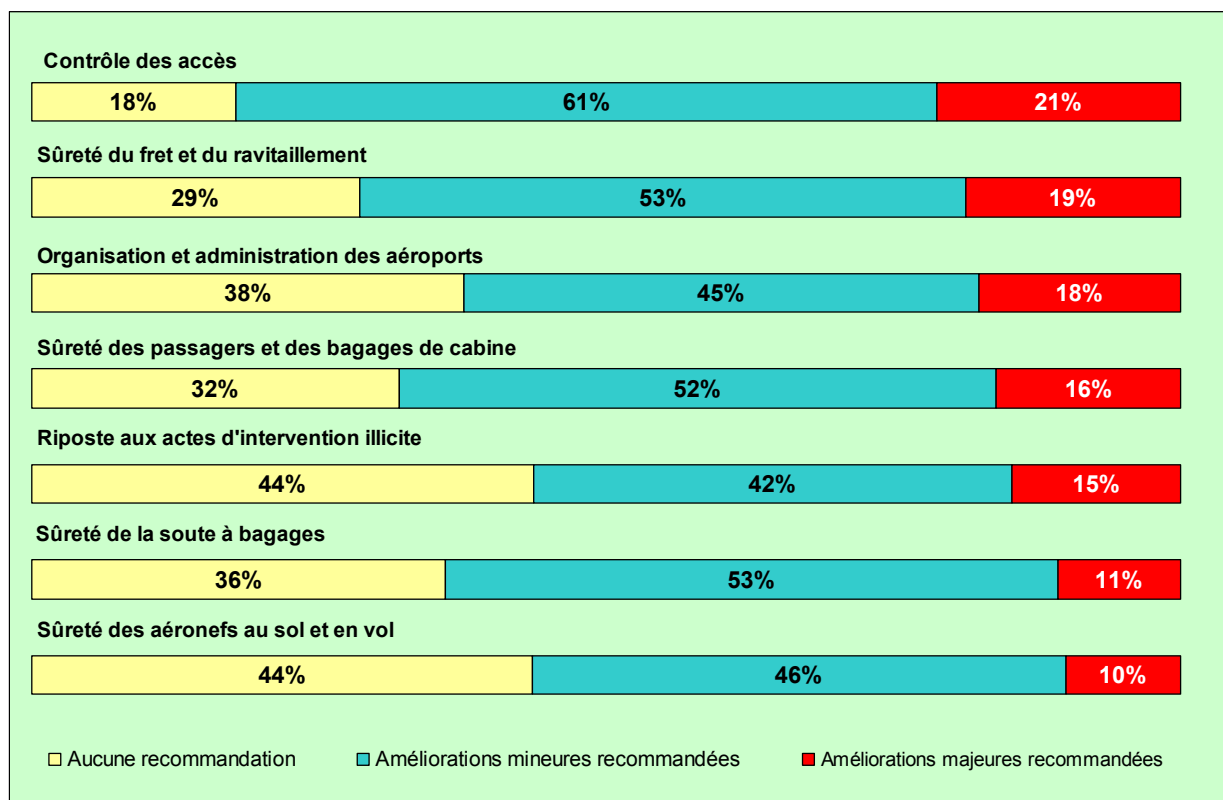


AMÉLIORATIONS MINEURES RECOMMANDÉES : Quelques améliorations sont nécessaires pour rectifier les carences constatées, mais il s'agit généralement d'amendements mineurs et de peaufinage.
Exemple.— *L'État dispose d'un programme national de sûreté de l'aviation civile mais il n'a pas été révisé pour tenir compte de nouvelles exigences nationales.*

AMÉLIORATIONS MAJEURES RECOMMANDÉES : Des améliorations importantes sont nécessaires pour rectifier les carences constatées : elles appellent généralement des efforts soutenus pour assurer la conformité.
Exemple.— *L'État ne dispose pas de programme national de sûreté de l'aviation civile ou de programme national de contrôle de qualité de la sûreté de l'aviation civile.*

APPENDICE B

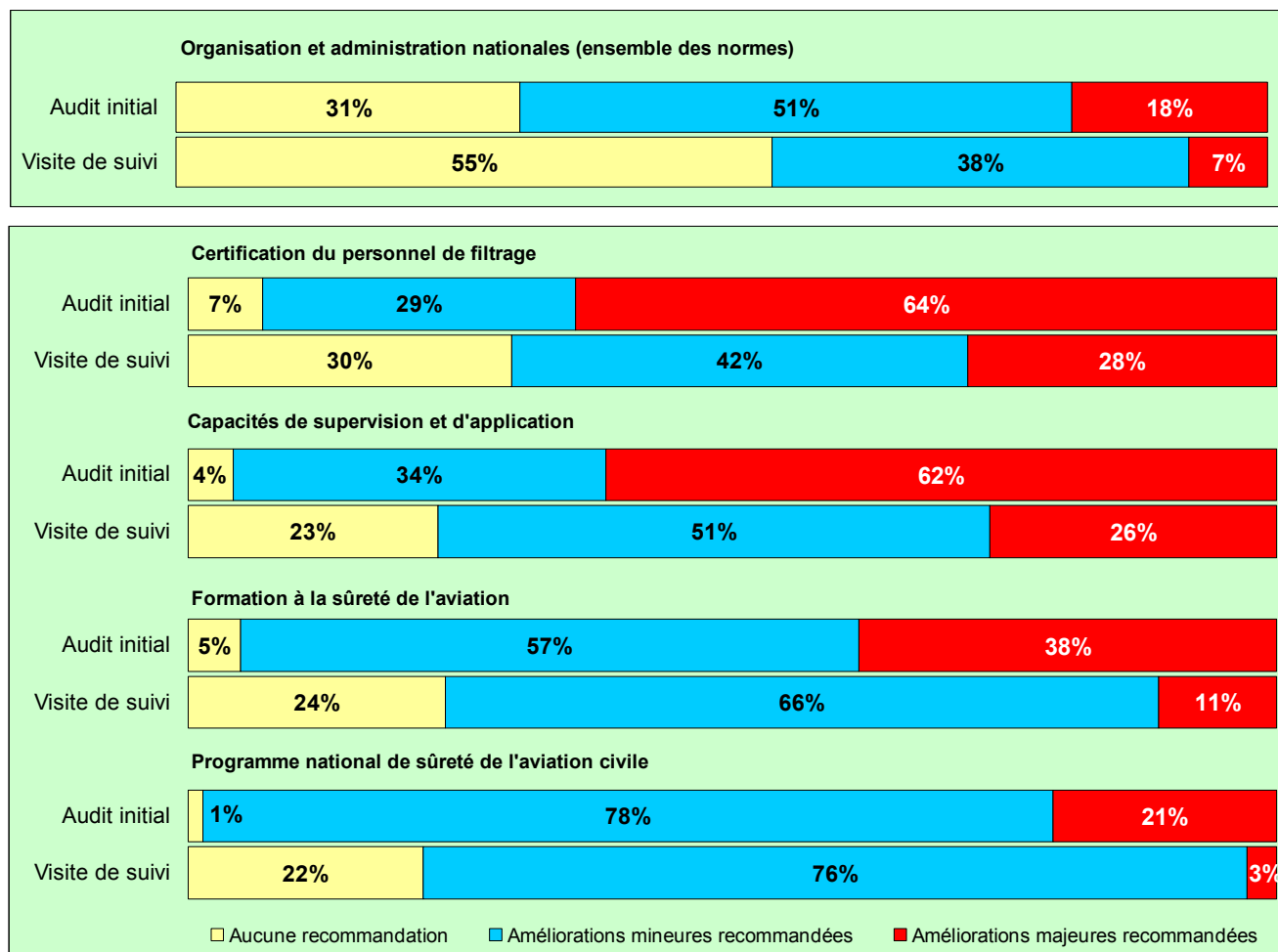
ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE — AU NIVEAU DES AÉROPORTS (162 SUR 190 ÉTATS)



Pour une explication des légendes, prière de consulter la note de bas de page de l'Appendice A.

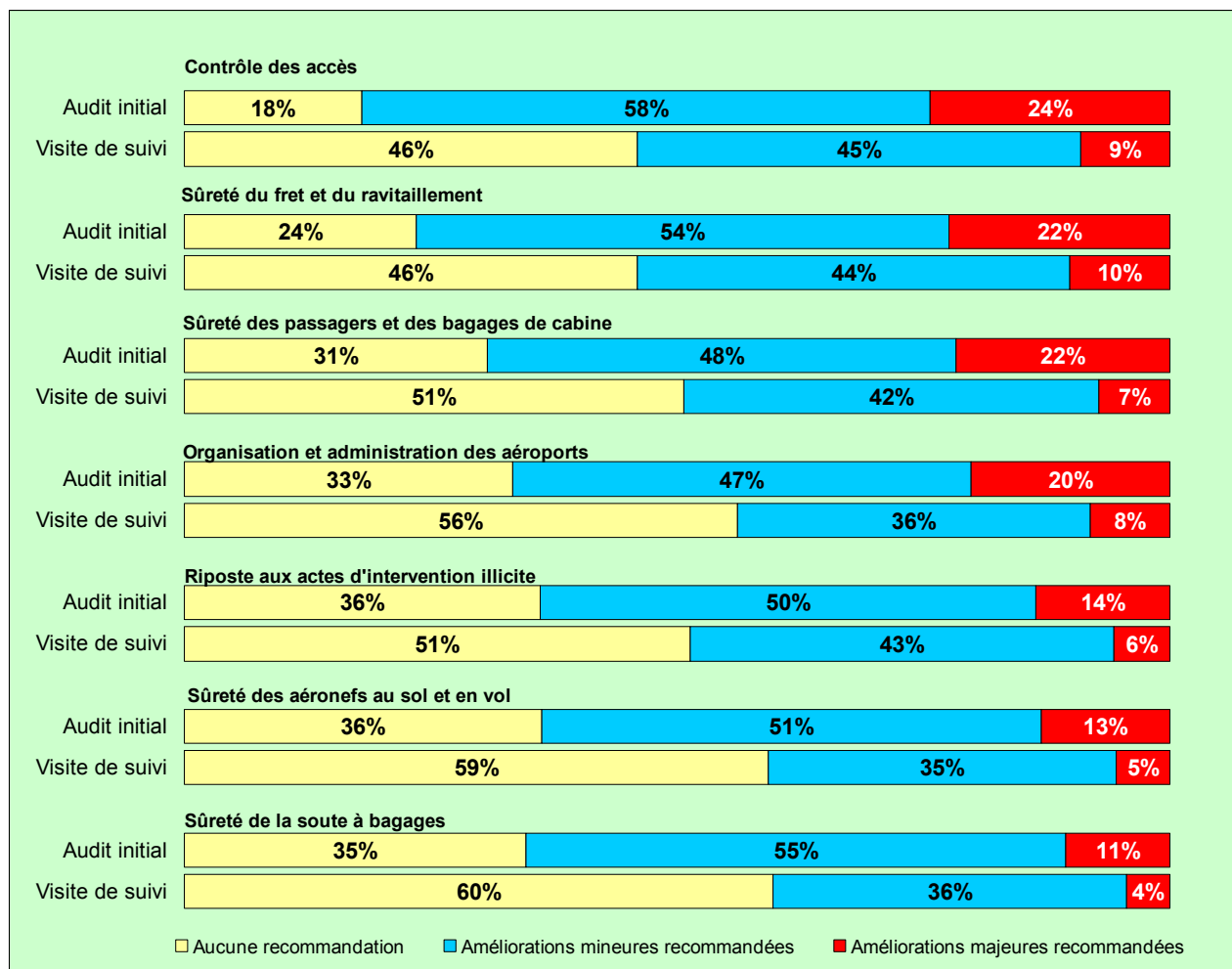
APPENDICE C
PROGRÈS RÉALISÉS PAR LES ÉTATS
(74 SUR 190 ÉTATS)

Figure 1. — Au niveau national



Pour une explication des légendes, prière de consulter la note de bas de page de l'Appendice A.

Figure 2. — Au niveau des aéroports



Pour une explication des légendes, prière de consulter la note de bas de page de l'Appendice A.