



ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Programme universel d'audits de sûreté (USAP)

ÉVOLUTION DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ (USAP)

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent document contient une analyse de l'évolution du programme universel d'audits de sûreté (USAP) et examine le projet de transition du programme vers la méthode de surveillance continue (CMA).

**Suite :** La suite proposée figure au paragraphe 4.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique B – <i>Sûreté de l'aviation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire requise.
<i>Références :</i>	A38-WP/15-EX/10 A38-WP/16-EX/11 Annexe 17 — <i>Sûreté</i> Annexe 9 — <i>Facilitation</i> Doc 9734, <i>Manuel de supervision, Partie C — Mise en place et gestion d'un système national de supervision de sûreté de l'aviation</i> .

<sup>1</sup> La version russe est fournie par la Fédération de Russie.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le Programme universel d'audits de sûreté (USAP), entré en vigueur en 2002, vise à améliorer la sûreté de l'aviation mondiale en déterminant si les États respectent les normes de l'Annexe 17– *Sûreté*, en identifiant les lacunes du système de sûreté de l'aviation et en prenant des mesures correctrices pour les combler. Le premier cycle d'audits de sûreté a été achevé à la fin de 2007.

1.2 Le deuxième cycle, commencé en janvier 2008, a mis l'accent sur les capacités des États dans le domaine de la supervision de la sûreté de l'aviation, compte tenu des normes de l'Annexe 17 – *Sûreté* et des dispositions relatives à la sûreté de l'Annexe 9 – *Facilitation*. Ce cycle a été achevé à la fin de juin 2013.

1.3 Cependant, la conjoncture exige que le système d'audits de sûreté soit continuellement amélioré et développé pour assurer la sûreté de l'aviation à l'échelon mondial et régional et à celui des États de façon plus progressive et plus efficace.

1.4 La nécessité de recevoir de l'information sur l'état de la sûreté de l'aviation dans les États de façon continue, particulièrement face à l'émergence de nouvelles menaces et de nouveaux risques de sûreté, exige l'adoption à l'échelle mondiale d'une méthode de surveillance continue (CMA) fondée sur l'évaluation du risque et prenant en compte l'évolution constante de la situation.

1.5 L'un des éléments fondamentaux du système de sûreté de l'aviation est la supervision effective du contrôle de la qualité. Pour assurer l'efficacité du contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation, les États doivent disposer d'une base juridique appropriée, d'un programme gouvernemental de contrôle de la qualité et d'un personnel qualifié, compétent et responsable. Étant donné le lien direct qui existe entre le niveau de sûreté de l'aviation et le système de contrôle de la qualité, les États doivent mettre en œuvre de façon élargie sur leur territoire une méthode de certification de la gestion du contrôle de la qualité en adoptant des lois à cet égard et en faisant en sorte que leur personnel reçoive une formation professionnelle de haut niveau.

## 2. ÉVOLUTION DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ (USAP)

2.1 Lors de sa 24<sup>e</sup> réunion, le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC) a examiné et appuyé unanimement le concept de passage du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) à une méthode de surveillance continue (CMA) fondée sur l'évaluation du risque.

2.2 L'objectif principal de l'USAP-CMA est toujours de contribuer à relever le niveau de sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale en identifiant les carences dans le domaine de la sûreté et les systèmes de supervision dans les États membres et en identifiant les mesures correctrices nécessaires pour remédier à ces carences. Dans l'intervalle, il est souhaitable de réévaluer les principes régissant les échanges d'information des États avec l'OACI pour qu'ils reflètent les besoins actuels et futurs en ce qui concerne la réalisation de ce programme après 2013.

2.3 En principe, l'orientation conceptuelle du programme d'audit ne changera pas au cours de la prochaine étape de mise en œuvre de l'USAP. Le seul changement portera sur la méthode, qui comprendra différents modes de contrôle de la situation en matière de sûreté de l'aviation dans les États, pour que les exigences des États puissent être adaptées aux normes mondiales dans ce domaine.

2.4 La nouvelle méthode prévoit les activités suivantes : audit de la documentation pertinente, des différents aspects de la supervision, du respect des normes de l'Annexe 17 – *Sûreté* et des dispositions correspondantes de l'Annexe 9 – *Facilitation* et contrôle et évaluation du niveau de sûreté de l'aviation par rapport aux informations fournies par les États selon des critères précis pour chacun d'entre eux, compte tenu des résultats des audits précédents. Ainsi, en se fondant sur l'information reçue des États, on identifiera les carences en matière de sûreté de l'aviation et on formulera des recommandations pour y remédier. Le principe de l'universalité du programme demeure par ailleurs inchangé.

2.5 Comme on le sait, le passage à la nouvelle méthode d'audit USAP-CMA comprendra trois étapes : définition du cycle d'audits, étape préliminaire et essai. Le passage complet au CMA devrait être achevé, selon le calendrier, à la fin de 2014 et le nouveau système prendra effet au début de 2015.

2.6 Le principe de transparence pendant les audits USAP-CMA doit demeurer inchangé, c'est-à-dire que l'on ne doit pas aller à l'encontre de la confidentialité, qui joue un rôle important du point de vue de la sûreté nationale et de la lutte contre les menaces terroristes. Dans ce cas particulier, il serait judicieux d'observer le principe d'une « transparence limitée » et la pratique recommandée 2.4.5 de l'Annexe 17 – *Sûreté*, selon laquelle chaque État, comme il convient et dans le respect de sa souveraineté, décide lui-même de répondre aux demandes d'information d'autres États sur les résultats de l'audit réalisé par l'OACI et les mesures correctrices correspondantes.

### 3. CONCLUSIONS

3.1 Le but principal de l'USAP-CMA demeure de contribuer à élever le niveau de sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale en identifiant les carences dans le domaine de la sûreté de l'aviation et dans les systèmes de supervision de la sûreté ainsi que de prendre des mesures correctrices conformes aux recommandations formulées par l'OACI pour remédier à ces carences.

3.2 Le système d'audits de sûreté de l'aviation doit être constamment amélioré et développé en vue d'en faire une méthode plus progressive et plus efficace pour garantir la sûreté de l'aviation à l'échelon mondial et régional et à celui des États.

3.3 L'information confidentielle sur la sûreté de l'aviation doit être protégée en raison du risque que des renseignements confidentiels soient utilisés d'une manière inappropriée.

#### 4. SUITE À DONNER

##### 4.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à soutenir l'introduction d'une méthode de surveillance continue dans le domaine de la sûreté de l'aviation fondée sur l'évaluation du risque ;
- b) à prier le Conseil d'élaborer et de publier des éléments indicatifs sur la mise en œuvre de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté ;
- c) à prier les États de mettre en œuvre activement, au sein de leurs administrations, dans le cadre du système de contrôle de la qualité, la nouvelle méthode de surveillance continue en matière d'audits, qui est une méthode efficace pour relever le niveau de sûreté de l'aviation ;
- d) à inviter les États à mettre en œuvre de façon plus large sur leurs territoires la certification de la gestion du système gouvernemental de contrôle de la qualité (surveillance) en adoptant des lois appropriées et en veillant à ce que le personnel chargé de la sûreté de l'aviation reçoive une formation de haut niveau ;
- e) à convenir du principe de « transparence limitée », compte tenu du risque possible d'une utilisation inappropriée de l'information confidentielle relative à la sûreté de l'aviation.