



# Comité de la sûreté aérienne– Sujet 1

**Directeur – Sylvain Lefoyer**

# PLAN MONDIAL (GASEP), RÉFORME DU PROGRAMME D'AUDIT DE SÛRETÉ USAP-CMA, QUELLE EST LA PROCHAINE ÉTAPE?

## 1. Introduction

L'évolution du terrorisme ces dernières années et l'intérêt marqué de groupes radicaux pour l'aviation civile, comme en attestent les attaques visant des aéronefs civils et des aéroports, nécessitent une élévation du niveau mondial de sûreté de l'aviation civile. Comme rappelé par la résolution 2309 (2016) du Conseil de Sécurité de l'ONU, le transport aérien reste une des cibles de prédilection des terroristes, ce qui impose une action résolue et vigoureuse de la part des États.

Le lancement par l'OACI du Plan mondial sur la sûreté (GASeP) adopté par le Conseil de l'OACI fin 2017 et salué lors de la 40<sup>ème</sup> Assemblée en 2019 s'inscrit pleinement dans cette démarche et complète les améliorations notables apportées par la réforme des audits de sûreté USAP-CMA initiée en 2015 et également présentée à la 40<sup>ème</sup> Assemblée, de même que le renforcement des moyens dédiés au soutien aux États engagé fin 2016 par le quasi-doublement du nombre d'officiers régionaux en sûreté et facilitation. Ainsi chacun des sept bureaux régionaux dispose à présent de deux officiers dédiés au soutien de l'objectif stratégique Sûreté et Facilitation, et au soutien des États dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées associées (Annexe 17 – *Sûreté* et Annexe 9 - *Facilitation*), à l'exception du bureau régional Europe Nord Atlantique (EURNAT) situé à Paris qui ne dispose que d'un officier régional.

Aux termes de la Convention de Chicago, il incombe aux États contractants de se conformer aux Annexes de l'OACI afin d'assurer la sécurité et la sûreté du système de transport aérien. Dans le domaine de la sûreté, chaque État a la responsabilité de mettre en œuvre de façon efficace et durable les normes de l'Annexe 17 - *Sûreté*, et celles relatives à la sûreté de l'Annexe 9 - *Facilitation*.

Le GASeP est un outil mis en place par l'OACI pour aider les États à identifier leurs priorités et structurer leurs actions d'amélioration par nature.

Le Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA), vise à évaluer les résultats atteints par l'audit et le suivi continu de la performance des États membres en matière de sûreté de l'aviation. La mise en place de l'USAP-CMA est une réalisation majeure de l'OACI. Il est l'unique programme de supervision et d'indication de conformité pour la sûreté de l'aviation appliqué dans le monde entier, fondé sur une méthodologie et des outils

d'audit communs acceptés, et exécuté selon les mêmes principes. Il est surtout le seul moyen universel de mesurer si les objectifs du GASeP, liés à la mise en œuvre effective des normes de l'Annexe 17, sont véritablement atteints.

## 2. USAP-CMA

Le programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI a été établi fin 2002, pour évaluer la mise en œuvre des normes de l'Annexe 17 dans les États membres. Cela permet aux États d'améliorer leur système de sûreté en identifiant les déficiences et proposant les recommandations adaptées pour leur correction.

Le Programme USAP a évolué depuis sa mise en place en 2002, suite à la 33<sup>ème</sup> Session de l'année précédente. Lors du Cycle I, de 2002 à 2007, seules les normes de l'Annexe 17 étaient auditées et la confidentialité des résultats des audits était totale. Après la 36<sup>ème</sup> Assemblée de 2007, un nouveau cycle a débuté, le Cycle II de 2008 à 2013, des audits réalisés sur les normes de l'Annexe 17 mais aussi des normes de l'Annexe 9 relatives à la sûreté. Puis, un niveau de divulgation limitée, a été mis en place pour favoriser les échanges entre États.

Après la 38<sup>ème</sup> Assemblée en 2013, l'USAP-CMA a été mis en place en 2015 : l'objectif de l'USAP-CMA est de promouvoir, à l'échelle mondiale, la sûreté de l'aviation au moyen d'activités continues d'audit basé sur les risques, et de surveillance de la performance des États membres en matière de sûreté de l'aviation.

Le processus de l'USAP-CMA consiste à obtenir et analyser régulièrement et de manière continue des données portant sur la performance des États Membres dans le domaine de la sûreté de l'aviation; détecter les insuffisances dans la performance globale des États membres en matière de sûreté de l'aviation et évaluer les risques liés à ces insuffisances; présenter des recommandations classées par ordre de priorité visant à aider les États membres à résoudre les insuffisances détectées; évaluer et valider les mesures correctrices prises par les États membres et réévaluer la performance des États membres en matière de sûreté de l'aviation afin de renforcer sans relâche leur supervision de la sûreté de l'aviation et leurs capacités à se mettre en conformité.

Le Programme USAP-CMA est devenu un outil puissant pour connaître la réalité du terrain dans les États, et communiquer avec les États pour les soutenir dans leurs démarches de mise en œuvre. Il permet de comprendre les résultats obtenus avec les audits, et mieux cibler l'aide qui peut être apportée.

La 40<sup>ème</sup> Assemblée a été l'occasion d'adopter la réforme du programme, réforme destinée le rendre plus efficace dans la surveillance de la mise en œuvre opérationnelle, à améliorer la formation et le maintien des compétences des auditeurs, et plus généralement à améliorer la qualité du programme pour augmenter la confiance des États dans les résultats.

## 3. GASeP

Le Plan Mondial pour la Sûreté de l'Aviation (GASeP) vise à encourager l'OACI, les États, l'industrie et toutes les parties prenantes à faire preuve d'un engagement plus fort à l'égard de

l'amélioration de la sûreté de l'aviation mondiale. Si toutes les parties prenantes assument leurs responsabilités, le niveau constant de sûreté et de sécurité des opérations de l'aviation civile évitera les pertes humaines, économiques, financières et autres. Un système mondial renforcé de l'aviation créera un environnement favorable à la croissance économique mondiale et au développement qui profitera à tous les États.

Les objectifs du GASeP visent à renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde et aider les États à collaborer pour respecter les engagements exposés dans l'UNSCR 2309 (2016) et les Résolutions applicables de l'Assemblée de l'OACI.

Les **principes fondamentaux** sur lesquels s'appuie l'objectif du GASeP sont les suivants :

- • ***Aucun pays laissé de côté.*** Garantir que la mise en œuvre des normes en matière de sûreté est entreprise sans délai à l'échelle mondiale afin que tous les États aient accès aux avantages socio-économiques substantiels allant de pair avec la sécurité, la sûreté et la fiabilité du transport aérien.
- • ***Mise en œuvre et conformité effectives.*** Veiller à ce que des mesures appropriées soient appliquées pour obtenir des résultats constants, combinées à un système robuste de supervision et de contrôle de la qualité.
- • ***Soutenabilité.*** Recourir à des mesures qui soient proportionnées et réalistes à long terme, dûment coordonnées avec les entités d'autres secteurs (par ex. : sécurité de l'aviation, navigation aérienne, facilitation).
- • ***Coopération et partage des informations.*** Renforcer la coopération et le partage des informations entre et parmi les États et les parties prenantes. S'assurer que les principes de coopération définis dans les accords de services aériens bilatéraux ou multilatéraux, la reconnaissance de mesures de sûreté équivalentes, et l'accent sur les résultats en matière de sûreté continuent d'être la base de la coopération internationale.
- • ***Développement d'une culture de sûreté et des capacités humaines en sûreté.*** Établir une culture de sûreté forte et solide et développer des aptitudes, des compétences et un capital humain.
- • ***Innovation.*** Encourager les États et les parties prenantes à concevoir, à établir et à partager de nouveaux moyens novateurs de mise en œuvre des politiques et des mesures de sûreté.
- • ***Détermination, compréhension et gestion des risques.*** Mieux comprendre les risques pour la sûreté de l'aviation et prendre des mesures appropriées et efficaces.

Le GASeP vise cinq résultats prioritaires clés auxquels l'OACI, les États et les parties prenantes devraient consacrer d'urgence leur attention, leurs ressources et leurs efforts. Ce sont les suivantes :

- a) Renforcer la sensibilisation et la réponse au risque. Il est impératif de comprendre les risques pour que les politiques et les mesures soient efficaces, proportionnées et durables. Entreprendre des évaluations des risques aidera à déceler les lacunes et les faiblesses auxquelles il est alors possible de remédier sans délai de la manière la plus pratique possible et en utilisant au mieux les ressources.
- b) Développer une culture de sûreté et des capacités humaines en sûreté. La promotion d'une culture de sûreté effective est essentielle pour obtenir de bons résultats sur le plan de la sûreté. Une culture de sûreté forte doit être développée au sein de chaque

organisation en partant de la haute direction. L'existence d'un personnel bien formé, motivé et professionnel est un préalable essentiel à la sûreté effective de l'aviation.

- c) Améliorer les ressources technologiques et encourager l'innovation. Promouvoir et appliquer de meilleures solutions technologiques et des techniques novatrices peut permettre de renforcer l'efficacité de la sûreté tout en garantissant l'efficacité opérationnelle.
- d) Renforcer la supervision et l'assurance de la qualité. Des processus efficaces de supervision et de contrôle de la qualité, à l'échelle mondiale, nationale et locale, sont essentiels pour mettre en place une sûreté de l'aviation effective et durable.
- e) Accroître la coopération et l'appui. Accroître la coopération au sein et entre les États permettra d'atteindre plus rapidement et plus efficacement les objectifs clés de sûreté.
- L'amélioration continue de la mise en œuvre effective par les États de l'Annexe 17 est déterminante pour assurer la sûreté et la régularité du transport aérien.

#### 4. Analyse actuelle : Rôle fondamental de l'USAP-CMA et du GASeP pour améliorer la sûreté

La mise en œuvre harmonisée du GASeP est une des priorités de l'OACI.

Celui-ci indique, avec la mesure prioritaire 5 : « Amplifier la coopération et le soutien », que les activités de renforcement des capacités menées par l'OACI, par chaque État, par les organisations régionales ou par les parties prenantes de l'industrie jouent un rôle crucial en soutenant les efforts déployés par les États membres pour se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARPs) de l'OACI. L'objectif est d'assurer une approche ciblée du renforcement des capacités par l'OACI, ainsi que des résultats tangibles et durables.

L'établissement d'une cartographie de toutes les activités de renforcement des capacités (États, OACI, autres organisations, industrie, etc.) est important pour éviter les doublons ou le saupoudrage d'assistance, et déterminer des lacunes à combler dans l'offre. Ceci aiderait aussi à cibler l'assistance sur la base du profil de risque des États, comme l'indique le GASeP qui évoque la nécessité d'une « volonté politique à long terme de s'améliorer » et l'engagement des États qui reçoivent/demandent une assistance de « mettre à profit l'assistance pour renforcer la mise en œuvre effective ».

Le rôle du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA) de l'OACI est : L'efficacité de son fonctionnement est essentielle à mesure de la mise en œuvre concluante des objectifs du GASeP et contribue à assurer le niveau de confiance voulu à l'égard de la sûreté de l'aviation dans le monde.

La preuve de la soutenabilité des améliorations de la sûreté de l'aviation envisagées dans le cadre de l'exécution du Plan Mondial pour la Sûreté de l'aviation (GASeP) dépendra de la capacité de mesurer la mise en œuvre concluante de ces améliorations.

## 5. Vos propositions d'évolution et d'amélioration

La 40<sup>ème</sup> Assemblée de l'OACI qui s'est déroulée à Montréal du 24 septembre au 4 octobre 2019 a été l'occasion de faire un point sur la situation de l'aviation civile internationale, et de définir le programme de travail de l'Organisation pour le triennat.

Pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées dans le domaine de la sûreté, l'OACI dispose d'un plan mondial qui a fait l'objet de déclinaisons au niveau régional, d'un outil de mesure par le programme d'audit USAP-CMA et d'officiers régionaux chargés d'assister les États dans la mise en œuvre. Pourtant les résultats des audits montrent des difficultés certaines de nombreux pays pour atteindre un niveau satisfaisant.

Je vous propose de réfléchir sur les enjeux de la sûreté et de faire des propositions d'orientation et d'action pour améliorer la priorité et la visibilité de la sûreté de l'aviation tant au niveau mondial qu'au niveau régional et national, dans l'objectif d'engager une dynamique qui permettra d'assurer l'engagement politique indispensable au niveau national pour faire évoluer positivement le niveau de mise en œuvre de la sûreté<sup>1</sup>

## 6. Bibliographie

UN Security Council Resolution 2309 (2016) (<http://unscr.com/en/resolutions/doc/2309>)

Plan Mondial pour le Sûreté de l'Aviation (GASeP) (<https://www.icao.int/Security/Pages/Global-Aviation-Security-Plan.aspx>)

Rapport de la deuxième conférence à haut niveau sur la sûreté de l'Aviation (HLCAS/2) (<https://www.icao.int/Meetings/HLCAS2/Pages/Report.aspx>)

HLCAS/2 - Note de travail sur le rehaussement de la Sûreté et de la Facilitation au sein de l'OACI  
WP 09  
(<https://www.icao.int/Meetings/HLCAS2/Documents/ELEVATING%20AVIATION%20SECURITY%20AND%20FACILITATION%20WITHIN%20ICAO.FR.pdf>)

40ème Assemblée de l'OACI - Rapport sur l'examen de la portée et de la méthodologie du programme universel d'audits de Sûreté (USAP-CMA) WP/32  
([https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp\\_032\\_fr.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp_032_fr.pdf))

---

<sup>1</sup> NB : Outre les résolutions de la 40ème Assemblée, il peut être utile de se reporter aux discussions tenues lors de la seconde conférence à haut niveau sur la sûreté qui s'est tenue en novembre 2018 : <https://www.icao.int/Meetings/HLCAS2/Pages/default.aspx>