



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 33 : Sécurité de l'aviation et surveillance et analyse de la navigation aérienne

#### MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE DU PROGRAMME UNIVERSEL OACI D'AUDITS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (USOAP CMA) — PROPOSITION D'EXAMEN POST-MISE EN ŒUVRE

(Note présentée par l'Australie, le Bangladesh, le Chili,  
la Fédération de Russie, l'Inde, le Japon, la Malaisie, la Nouvelle-Zélande,  
le Népal, la République de Corée, Singapour, Tonga et le Vanuatu)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note reconnaît que la conception et la mise en œuvre du cadre en ligne USOAP CMA ont été réalisées avec succès et offrent la possibilité d'avantages considérables pour l'OACI et ses États membres. Elle propose que l'OACI entreprenne un examen post-mise en œuvre (PIR) de l'USOAP CMA, y compris pour ce qui est de la conception et de la fonctionnalité du cadre en ligne. Le PIR offrirait aux États membres l'occasion de fournir un retour d'information des utilisateurs qui pourrait entrer en compte dans la conception et le développement futurs du programme et permettre au Secrétariat de l'OACI d'élaborer des plans de travail pour améliorer la conception et le fonctionnement du cadre en ligne USOAP CMA, garantissant ainsi qu'il demeure un outil utile et efficace à la fois pour les États membres et l'OACI.

**Suite à donner :** l'Assemblée est invitée à :

- établir un groupe de travail composé de représentants des États membres et de l'OACI ;
- effectuer un examen post-mise en œuvre de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité, y compris le cadre en ligne, les questions à examiner étant décrites au paragraphe 2.6 ;
- terminer l'examen d'ici juin 2018 ;
- rendre compte des conclusions de l'examen à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée en 2019, avec des recommandations visant à garantir que la méthode de surveillance continue apporte des avantages à long terme à l'OACI et à ses États membres.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sécurité</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Il est proposé que l'examen post-mise en œuvre soit effectué dans le cadre des ressources disponibles prévues au budget du Programme ordinaire de l'OACI pour 2017-2018-2019 et/ou à partir de contributions extra-budgétaires. Toute proposition d'amélioration technique de grande ampleur et d'autres activités ayant des répercussions modérées ou importantes sur les ressources découlant de l'examen sera prise en compte dans l'établissement du budget du Programme ordinaire de l'OACI 2020-2021-2022.

<i>Références :</i>	<p>Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2013)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– A32-11, Établissement d'un Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité</li> <li>– A37-5, La méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)</li> </ul> <p>A38-WP/50, Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP CMA)</p>
---------------------	--

## 1. INTRODUCTION

1.1 En 1998, la 32<sup>e</sup> session de l'Assemblée a décidé de la création d'un Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) pour permettre à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'effectuer des audits de supervision de sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés. L'objectif de l'USOAP est de promouvoir la sécurité à l'échelle mondiale par le biais d'audits réguliers des systèmes de supervision de la sécurité dans tous les États membres de l'OACI.

1.2 Suite à la mise en œuvre réussie de l'USOAP, la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée en 2010 a demandé au Secrétaire général d'assurer la transition de l'USOAP dès 2011, afin d'intégrer une méthode de surveillance continue (CMA).

1.3 Un cadre en ligne venant appuyer la mise en œuvre de la CMA a été déployé par l'OACI en tant qu'outil principal pour gérer les activités de conformité aux normes de sécurité de l'aviation des États membres et en rendre compte. Le cadre prévoit de répondre à des questions de protocole (PQ) et à des questionnaires sur les activités aéronautiques de l'État, de préparer des plans d'action correctrice et d'entrer des données dans le système de notification électronique des différences.

1.4 La CMA est pleinement opérationnelle depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

## 2. ANALYSE

2.1 La transition vers l'USOAP CMA peut offrir des avantages considérables aux États membres partout dans le monde pour ce qui est de l'amélioration des performances en matière de sécurité. La mise en œuvre du cadre en ligne permet aux États membres de faire des gains d'efficacité dans la gestion des activités de conformité aux normes de sécurité de l'aviation et les comptes rendus à ce sujet et dans la gestion des obligations d'audits de sécurité de l'aviation. Des ressources adéquates fournies par l'OACI pour le soutien des utilisateurs de l'outil peuvent permettre de réaliser des économies importantes pour l'OACI et les États membres dans l'avenir.

2.2 Bien que les États membres aient eu l'occasion de fournir un retour d'information sur le cadre en ligne de la CMA depuis que celle-ci est devenue opérationnelle, le 1<sup>er</sup> janvier 2013, aucun examen systématique de la CMA, y compris du cadre en ligne, n'a été entrepris. Les meilleures pratiques de gouvernance concernant cet élément phare du programme de travail de l'OACI devraient inclure un examen transparent et objectif de la conception et de la mise en œuvre du système et l'identification de toute amélioration structurelle ou systématique qui pourrait être nécessaire afin que l'OACI et les États membres continuent à obtenir les meilleurs résultats.

2.3 La réalisation d'un PIR est reconnue comme étant la meilleure pratique pour la mise en œuvre de tout nouveau système établi pour atteindre des résultats spécifiques. Les grands objectifs d'un PIR sont les suivants :

- a) déterminer le degré de réussite du projet, en particulier la mesure dans laquelle il a atteint ses objectifs et ses niveaux d'avantages prévus et pris en compte les exigences spécifiques définies initialement ;
- b) examiner l'efficacité de tous les éléments de la solution commerciale pour voir si des améliorations peuvent être apportées pour optimiser les avantages obtenus ; et
- c) identifier d'autres améliorations ou modifications fonctionnelles qui garantiraient des avantages encore plus importants, y compris des améliorations spécifiques requises dans le cadre des procédures, de la documentation ou de l'assistance.

2.4 Les PIR doivent idéalement être effectués après la mise en œuvre initiale d'un nouveau programme, une fois les premières difficultés résolues mais avant que la conception et le fonctionnement finaux du programme soient reconnus comme la norme. Bien qu'il soit reconnu et apprécié que l'équipe de conception de l'USOAP CMA de l'OACI ait continué à mettre en œuvre de nouvelles améliorations techniques du cadre en ligne depuis 2013, il est important d'évaluer l'ensemble du programme afin de s'assurer qu'il reste adapté.

2.5 Le PIR doit examiner l'efficacité globale de la CMA, y compris, dans la mesure du possible, la pleine participation des États membres disposant de ressources limitées pour les activités de conformité. Bien que le retour d'information des États membres ait généralement été très positif, certains États membres disposant de ressources limitées ont eu des difficultés à s'acquitter de leurs obligations au titre de la CMA, incluant la charge de travail associée à la gestion de leurs réponses au moyen du cadre en ligne de l'OACI. À cet égard, les États membres devraient pouvoir déterminer la méthode la plus efficace et la mieux adaptée, en proportion de son coût, pour assurer le suivi des performances en matière de sécurité aérienne et en rendre compte.

2.6 Il est proposé que l'OACI réalise un PIR afin de se concentrer sur deux grands domaines, à savoir l'efficacité des processus et la méthodologie de l'USOAP CMA, en traitant les questions suivantes :

#### 2.6.1 Efficacité du processus

- a) L'examen et la révision systématiques et planifiés des Annexes sont-ils efficaces et logiquement liés à l'examen du texte des questions du protocole ?
- b) Le modèle actuel du cadre en ligne et les plans d'améliorations des fonctionnalités supplémentaires assurent-ils le maximum d'avantages aux États membres en ce qui concerne la conformité, les rapports et la planification ?
- c) D'autres méthodes sont-elles disponibles pour rendre le cadre en ligne plus efficace ?

- d) Le cadre en ligne peut-il être développé afin d'augmenter le retour pour les efforts consentis par les États membres en mettant régulièrement à jour leurs données de performances à un rythme supérieur à celui de l'examen annuel des PQ actuellement en vigueur ?
- e) Existe-t-il des incohérences dans la structure logique de la CMA, y compris le cadre en ligne, qui doivent être résolues ?
- f) Les ressources disponibles sont-elles suffisantes, dans la limite du budget de l'OACI, pour maintenir efficacement le cadre en ligne et assurer une surveillance continue de la conformité de l'aviation ?

#### 2.6.2 Méthodologie de la CMA USOAP

- a) La conception globale de la CMA constitue-t-elle le moyen le plus efficace d'obtenir de meilleurs résultats en matière de sécurité de l'aviation pour les États membres et l'OACI ?
- b) Une cote de mise en œuvre effective constitue-t-elle une mesure efficace de la sécurité opérationnelle atteinte ?
- c) La hiérarchisation et la programmation actuelles des exercices d'audit et de validation s'appuient-elles sur des évaluations des risques menées de façon appropriée par les États membres ?
- d) Le processus actuel de recalcul des cotes de mise en œuvre effectives est-il le plus approprié pour l'OACI et les États membres ?

2.7 Le PIR devrait être effectué par un groupe de travail composé d'un petit groupe de représentants de l'OACI et des États membres, agissant sous la direction de la Commission de navigation aérienne. Les conclusions et les recommandations découlant du PIR devraient être prises en compte dans l'établissement du budget du Programme ordinaire de l'OACI 2020-2022, afin de garantir que l'outil CMA reste adapté et dispose de ressources suffisantes. Le groupe de travail sur le PIR devrait rendre compte des conclusions de son examen et présenter ses recommandations à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée, avec mise à jour présentée à la Conférence sur la navigation aérienne de 2018.