



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

RAPPORT SUR LES OBJECTIFS DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE, SUR LES PRIORITÉS DU PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE ET SUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient un rapport sur l'état des objectifs de l'édition 2014-2016 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ainsi que les cibles, priorités et catalyseurs du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) 2013-2028. De plus, elle donne un aperçu de l'état et des résultats de la méthode de surveillance continue du programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP CMA).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre note de l'état actuel des objectifs, des priorités et des catalyseurs du GASP, et des priorités du GANP du programme USOAP CMA ;
- encourager les États à prendre des mesures en vue d'atteindre les cibles du GASP et de s'harmoniser avec les priorités du GANP ;
- encourager les États à appuyer les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) dans la mise en œuvre des priorités régionales et la communication des données sur l'avancement de leurs travaux et la progression de la mise en œuvre ;
- demander instamment aux États de faire rapport dans les meilleurs délais sur l'avancement de la mise en œuvre de leurs plans d'actions correctives (CAP) de l'USOAP sur le cadre en ligne (OLF).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et Efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note ont été entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget-programme ordinaire pour 2014-2016 et/ou de contributions extrabudgétaires.

<i>Références :</i>	<p>Lettre aux États AN 8/3-15/46 Bulletin électronique EB 2015/56 Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2014-2016</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne 2013-2028</i> Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> <i>Rapport sur la navigation aérienne</i>, édition 2016 (disponible à l'adresse : http://www.icao.int/airnavigation/pages/Air-Navigation-Report.aspx) <i>Rapport OACI sur la sécurité</i>, édition 2016 (disponible à l'adresse : http://www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx) <i>Rapport sur les résultats de l'USOAP CMA</i>, édition 2016 (disponible à l'adresse : https://portal.icao.int/icao-net/safetyoversight/Pages/default.aspx)</p>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 La dernière édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) pour 2014-2016 a été publiée en 2013. Le GASP est une politique de haut niveau destinée à aider les États dans leurs activités relatives à la politique, à la planification et à la mise en œuvre de la sécurité de l'aviation, par la définition d'objectifs de sécurité, d'un cadre de planification pour des améliorations de la sécurité et d'éléments indicatifs sur les stratégies et les meilleures pratiques de mise en œuvre.

1.2 L'édition actuelle du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et les modules associés de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) représentent une méthodologie stratégique cyclique remontant à quinze ans, dont le but est de trouver des solutions intégrées de planification de l'aviation au niveau de la région et au niveau des États. Le plan fait ressortir les problèmes relatifs aux aspects financiers de la modernisation des systèmes de l'aviation et met en évidence l'importance de la collaboration et des partenariats pour faire face aux défis multidisciplinaires du futur.

1.3 Les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ont établi des priorités régionales, mis en œuvre des indicateurs et des cibles en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne pour la mise en œuvre au niveau régional du GASP et du GANP. Ces résultats sont reflétés dans les programmes de travail du RASG et du PIRG. Ils sont reflétés dans les rapports régionaux annuels de la sécurité de l'aviation, ainsi que dans le rapport annuel mondial de la sécurité de l'aviation que l'on peut consulter sur le site <http://www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx>, ainsi que dans le rapport annuel mondial sur la navigation aérienne que l'on peut consulter sur le site <http://www.icao.int/airnavigation/pages/Air-Navigation-Report.aspx>. L'avancement de la mise en œuvre est également présenté sur les tableaux de bord régionaux que l'on peut consulter sur les sites <https://portal.icao.int/space/Pages/Regional-Safety-Briefing.aspx> et <http://www.icao.int/SAFETY/Pages/Regional-Targets.aspx>.

1.4 La méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP CMA) permet à l'OACI d'assurer un suivi continu des capacités de supervision de la sécurité des États, ainsi que la mise en œuvre par ces derniers des normes et pratiques recommandées de l'Organisation (SARP). La CMA intègre des principes de gestion de la sécurité utilisant des facteurs et indicateurs de risque, et fournit à l'OACI un mécanisme de collecte et d'analyse de renseignements de sécurité de la part des États membres et d'autres parties prenantes, ce qui permet d'améliorer la

performance de sécurité des États et de l'aviation mondiale. L'appendice contient des informations plus détaillées sur l'état de l'USOAP CMA et un aperçu de ses résultats.

1.5 La présente note contient un rapport sur l'état actuel des objectifs du GASP et des cibles et priorités du GANP, ainsi que les résultats des activités de l'USOAP CMA enregistrés depuis la 38^e session de l'Assemblée. Des renseignements complémentaires sont publiés périodiquement dans le *Rapport sur l'état de la sécurité de l'aviation dans le monde*, le *Rapport sur la navigation aérienne* et le *Rapport sur les résultats de l'USOAP CMA*.

2. OBJECTIFS, PRIORITÉS ET CATALYSEURS DU GASP

2.1 Priorités en matière de sécurité pour l'aviation mondiale

2.1.1 Réduire le nombre d'accidents et les victimes liés à la sécurité des pistes, aux pertes de contrôle en vol (LOC-I) et aux impacts sans perte de contrôle (CFIT) étaient des priorités du GASP 2014-2016. Le nombre d'accidents dans ces trois catégories a diminué au cours des dernières années de 61 en 2013 à 52 en 2015, ce qui suit la courbe générale du nombre d'accidents dans le monde. Le nombre de victimes dans ces catégories en 2015 n'était que le tiers de celles enregistrées en 2013 (46 en 2015 contre 138 en 2013). Il convient de noter qu'il n'y a eu aucun accident d'impact sans perte de contrôle en 2015 pour les opérations commerciales régulières. Les pertes de contrôle en vol (LOC-I) sont toujours la catégorie la plus meurtrière. Des données sur ces accidents sont disponibles sur iSTARS/SPACE à l'adresse <http://www.icao.int/safety/iStars>.

2.2 Objectifs à court terme du GASP – Amélioration continue de la sécurité du système

2.2.1 En tant qu'objectif à court terme, le GASP demande à tous les États n'ayant pas des capacités fondamentales de supervision de la sécurité de mettre en œuvre un système de supervision efficace avant la fin de 2017. L'indicateur clé de la réalisation de cet objectif est le nombre d'États qui ont atteint le stade de la mise en œuvre effective (EI) à plus de 60 %. En date du 31 mars 2016, seuls 61 % des États ont atteint cet objectif global. La répartition régionale de cet indicateur fait ressortir des différences importantes entre les différentes régions. Des données détaillées de l'analyse des EI sont disponibles sur l'outil en ligne de l'OACI, iSTARS/SPACE à <http://www.icao.int/safety/iStars>.

2.2.2 Un autre objectif à court terme du GASP est que les États dont le niveau d'EI est supérieur à 60 % appliquent intégralement leur programme national de sécurité (PNS) d'ici à la fin de 2017, de façon à cibler les risques de leurs systèmes d'aviation. Tous les autres États devront avoir mis en œuvre intégralement leur PNS en 2022. Tous les États sont invités à utiliser l'outil d'analyse des lacunes PNS iSTARS comme première phase de la mise en œuvre du PNS. Parmi ceux dont l'EI est supérieur à 60 %, 69 % ont entrepris le processus de mise en œuvre de leur PNS. Deux États indiquent que leur PNS est pleinement en vigueur. Pour des détails sur chaque État et la progression de la mise en œuvre du PNS, on consultera l'outil d'analyse des lacunes sur iSTARS/SPACE.

2.2.3 La mise en œuvre effective du PNS sera évaluée par l'audit USOAP des nouvelles questions de protocole (QP) découlant des dispositions de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* (et des éléments indicatifs associés). Ces audits devaient débiter en janvier 2016 pour les États ayant un EI supérieur à 60 %. Les États disposaient d'un an jusqu'à la fin de 2015 pour effectuer une auto-évaluation des nouvelles QP liées au PNS. Cependant, dans la pratique, très peu d'États ont effectué cette auto-évaluation des QP liées au PNS et ont enregistré les résultats dans le cadre en ligne USOAP CMA

(OLF, <http://www.icao.int/usoap>). En conséquence, les données sur les nouvelles QP liées au PNS ne sont pas encore disponibles.

2.2.4 Eu égard au degré de préparation de la plupart des États du point de vue de la mise en œuvre effective du PNS et au fait que la version mise à jour du *Manuel de gestion de la sécurité* (MGS) (Doc 9859) ne serait publiée dans toutes les langues de l'OACI qu'au troisième trimestre de 2017 (voir lettre aux États AN 8/3-15/46), il a été décidé de retarder l'audit sur les nouvelles QP liées au PNS à janvier 2018 (référence EB 2015/56).

2.3 Catalyseurs du GASP

2.3.1 Pour que les États puissent atteindre l'objectif à court terme d'établir un système efficace de surveillance de la sécurité, le GASP contient dix-neuf « catalyseurs » liés à la normalisation, à la collaboration, aux ressources et aux échanges de renseignements en matière de sécurité.

2.3.2 Des données limitées sont disponibles sur l'application et la mise en œuvre de la plupart de ces initiatives, sauf pour les suivantes qui concernent la normalisation et qui sont mesurées et disponibles par l'intermédiaire des indicateurs USOAP CMA.

- a) *Mise en œuvre uniforme des normes internationales* : en moyenne, les États ont appliqué environ 63 % (± 22 %)¹ des normes internationales. Il y a des variations considérables à l'intérieur d'une même région.
- b) *Application d'une surveillance réglementaire cohérente* : en ce qui concerne les compétences associées à la certification et à la délivrance des licences (élément critique 6), en moyenne, les États ont appliqué 67 % (± 26 %)¹ des normes. Il y a des variations considérables à l'intérieur d'une même région.
- c) *Mise en œuvre d'enquêtes efficace sur les accidents et les incidents* : en moyenne, les États ont appliqué environ 55 % (± 30 %)¹ des normes internationales relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents (Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*). Il existe des variations considérables à l'intérieur d'une même région.
- d) *Identification des divergences par rapport aux SARP de l'OACI* : 25 % seulement des États ont développé et effectivement mis en œuvre des procédures d'identification et de notification des différences entre les normes de l'OACI et les règlements nationaux. Le niveau de mise en œuvre de cette initiative est uniforme dans toutes les régions.
- e) *Établissement d'un processus de maintien des règlements nationaux actuels et pertinents dans la ligne des SARP* : 30 % seulement des États ont développé et mis en œuvre efficacement des procédures d'amendement de leurs règlements spécifiques en prenant en compte les dispositions de l'OACI et leurs amendements. Le niveau de mise en œuvre de cette initiative est uniforme dans toutes les régions.

Les résultats mondiaux par domaine et par éléments critiques (CE) dans le contexte des initiatives ci-dessus sont présentés dans l'appendice de la présente note, ainsi que sur le système iSTARS/SPACE.

¹ Les pourcentages entre parenthèses sont les écarts-types sur les valeurs recueillies pour les États audités.

2.4 Objectifs à moyen et à long terme du GASP

2.4.1 Les objectifs à moyen et à long terme du GASP concernant tous les États qui ont pleinement mis en œuvre les composants de leur PNS et les États qui ont élaboré des contrôles de risques prédictifs à l'appui de processus de décision en temps réel sont attendus respectivement en 2022 et en 2027. Les progrès vers ces objectifs seront rapportés dans le futur, au fur et à mesure qu'ils sont atteints par les États et que les données deviennent disponibles.

3. PRIORITÉS DU GANP

3.1 L'objectif du GANP est d'appuyer la création d'un système de gestion de la circulation aérienne interopérable à l'échelle mondiale pour tous les utilisateurs et dans toutes les phases du vol, respectant les niveaux de sécurité acceptés, assurant l'optimisation économique des opérations, durables sur le plan de l'environnement et répondant aux exigences de sécurité nationales. Pour atteindre ce but, le système de mise à niveau par bloc du système de l'aviation (ASBU) a été défini comme cadre pour les améliorations opérationnelles. L'ASBU comporte plusieurs modules organisés en une série de quatre blocs (0, 1, 2 et 3) correspondant à des périodes quinquennales à partir de 2013 et se poursuivant jusqu'à 2028 et au-delà. En tant qu'approche structurée, le GANP et les modules ASBU associés constituent une base pour de solides stratégies d'investissement et devraient entraîner un engagement des États, des fabricants d'équipement, des exploitants et des fournisseurs de service.

3.2 Navigation fondée sur les performances (PBN)

3.2.1 Le GANP accorde la plus haute priorité à la PBN. Avant même d'élaborer les modules ASBU, l'OACI a axé ses efforts sur l'élaboration et la mise en œuvre de la PBN dans les aéroports internationaux, appuyée par la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC) en 2015, la PBN est aussi reconnue comme un moyen d'aider à réduire la probabilité de sorties de piste et d'impacts sans perte de contrôle (CFIT) par la mise en œuvre de procédures d'approche avec guidage vertical.

3.2.2 Dans sa Résolution A37-11, l'Assemblée a prié les États d'établir un plan de mise en œuvre de la PBN permettant des procédures d'approche PBN à toutes les extrémités de pistes aux instruments d'ici à fin de 2016 (avec un objectif intermédiaire consistant en un niveau de mise en œuvre de 70 % à la fin 2014). Ce plan PBN est essentiel puisqu'il s'agit d'un indice clé de l'engagement de toutes les parties prenantes au sein d'un État, sur la voie de l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité grâce à l'implantation de la PBN. Au 31 mars 2016, 60 % de toutes les pistes aux instruments internationales faisaient l'objet de procédures d'approche PBN publiées. La répartition régionale du niveau de mise en œuvre PBN présente cependant des différences importantes entre les diverses régions.

3.2.3 Le site internet de l'OACI sur la PBN (<http://www.icao.int/safety/pbn/Pages/PBN-Implementation.aspx>) et le site iSTARS/SPACE (<http://www.icao.int/safety/iStars>) fournissent des renseignements supplémentaires sur le degré de mise en œuvre.

3.3 Gestion des flux de trafic aérien (ATFM)

3.3.1 La gestion des flux de trafic aérien (ATFM) est un catalyseur d'efficacité et d'efficacité dans la gestion du trafic aérien (ATM). Elle contribue à la sécurité, à l'optimisation, à la rentabilité et à la durabilité environnementale d'un système ATM. L'ATFM vise à améliorer la sécurité en assurant

l'acheminement de densités de trafics sûres et en évitant les périodes de surcharges. Son rôle est d'équilibrer la demande de trafic et la capacité disponible.

3.3.2 Pour appuyer la mise en œuvre de l'ATFM, l'OACI a énoncé des dispositions constituant une référence commune pour l'ATFM et elle met à présent l'accent sur les activités de formation dans le monde entier. Le nombre d'États qui gèrent les flux de trafic et appliquent les procédures ATFM augmente régulièrement. Actuellement, environ 50 % des régions d'information en vol appliquent au moins une certaine forme d'ATFM dans au moins 50 % des centres de contrôle régional (ACC). La répartition régionale du niveau de mise en œuvre montre qu'il existe des différences notables entre les régions. Pour obtenir des détails sur la mise en œuvre de l'ATFM, le portail GIS de l'OACI on pourra consulter le site : <http://gis.icao.int/ATFMviewer/>.

3.4 **Bloc 0**

3.4.1 Le bloc 0 est composé de modules relatifs à des technologies et à des capacités disponibles pour être mises en œuvre à compter de 2013. L'application de ces modules n'est pas obligatoire, mais encouragée en fonction des besoins opérationnels spécifiques des États. Le bloc 0 comprend dix-huit modules d'amélioration des performances relatives à l'exploitation des aéroports, aux systèmes et aux données interopérables à l'échelle mondiale, aux capacités optimales et à la flexibilité des vols, ainsi qu'à des trajectoires de vol plus efficaces. Il n'existe que des données limitées sur les progrès des États qui appliquent la plupart de ces modules, sauf pour les aspects suivants :

- a) *Optimisation des procédures d'approche avec guidage vertical (B0-APTA)* : voir la section 3.2 ci-dessus concernant la PBN.
- b) *Amélioration de l'écoulement du trafic par une planification basée sur une vision de l'ensemble du réseau (B0-NOPS)* : voir la section 3.3 ci-dessus sur l'ATFM.

3.5 **Blocs 1, 2 et 3**

3.5.1 Les dispositions de soutien et les technologies associées qui pourraient être mises en œuvre dans le cadre des modules des blocs 1 à 3 commenceront à être disponibles en 2019 et au-delà. Il n'existe donc pour le moment aucune donnée sur leur mise en œuvre.

4. **CONCLUSION**

4.1 Pour pouvoir mesurer la mise en œuvre des objectifs et des catalyseurs du GASP, et des priorités du GANP, y compris les modules ASBU, les États sont invités à prendre des mesures en faveur de la promotion des objectifs du GASP et la mise en œuvre des priorités du GANP, ainsi qu'à appuyer des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) des groupes sur la voie de l'application des priorités régionales et à fournir des informations sur leur avancement et le niveau de mise en œuvre.

4.2 Les États sont également invités à prendre en temps opportun des mesures en faveur de l'application de plans d'actions correctives (CAP) pour résoudre les problèmes constatés par l'USOAP CMA et à rendre compte de leurs progrès dans l'application de ces CAP au cadre en ligne (OLF) pour l'USOAP CMA.

APPENDICE

INFORMATION, RÉSUMÉ DES RÉSULTATS ET ANALYSE DES DONNÉES DES ACTIVITÉS CONDUITES DANS LE CADRE DE L'USOAP-CMA

1. APERÇU

1.1 Le présent appendice contient de l'information, un résumé des résultats et une analyse des données des activités conduites dans le cadre de la Méthode de surveillance continue du programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP CMA) sur une période de trois ans, du lancement de la CMA le 1^{er} janvier 2013, au 31 décembre 2015. Les données et les informations de sécurité recueillies auprès des États et des autres participants par l'intermédiaire de l'USOAP CMA permettront à l'OACI d'utiliser une approche basée sur le risque pour la surveillance et l'évaluation des capacités de supervision des États en matière de sécurité au moyen de diverses activités de surveillance sur place et à distance.

1.2 À partir de la mise en œuvre intégrale de la CMA en janvier 2013, le tableau ci-dessous indique le nombre d'activités USOAP CMA conduites depuis 2014, soit les audits USOAP CMA, les missions de validation coordonnée de l'OACI (ICVM), les validations hors site et les séminaires/ateliers sur le cadre en ligne (OLF) pour l'USOAP CMA.

Activités USOAP CMA	2014	2015	2016*
Audits USOAP CMA	5	10	5
Missions de validation coordonnée de l'OACI	15	18	9
Activités de validation hors site	15	21	7
Séminaires/ateliers	12	10	7
Total	47	59	28

*Données connues au 8 juillet 2016.

1.3 Ce rapport utilise les données fournies par l'OLF USOAP CMA (<http://icao.int/usoap/>). L'OLF est le principal outil pour la collecte, la surveillance continue et la communication des données USOAP CMA. Ce rapport utilise également diverses analyses des données USOAP CMA issues des données de la plateforme intégrée d'analyse des tendances en matière de sécurité et de compte rendu (iSTARS/SPACE à <http://www.icao.int/safety/iStars>) de l'OACI.

1.4 Les activités USOAP CMA conduites au cours de la période de rapport du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2015 (dont les audits CMA, les missions ICVMS et les activités de validation hors site), ont permis de vérifier que la moyenne des niveaux de mise en œuvre effective (EI) a progressé de 61,64 % à 63,22 % dans le monde.

2. RÉSULTATS MONDIAUX PAR ÉLÉMENT CRITIQUE

2.1 À la fin de 2015, le CE-4 – *Personnel technique qualifié* reste l'élément critique (CE) ayant le plus bas niveau de mise en œuvre effective (EI) au plan mondial, alors que le CE-1 – *Législation primaire de l'aviation* est celui dont le niveau d'EI est le plus élevé. Sur la période de rapport de trois ans, les EI des CE-1 à CE-5 ont augmenté, alors que ceux des CE liés à la mise en œuvre pratique d'un système national de supervision de la sécurité, soit CE-6 – *Obligations de délivrance de licences, certification, autorisation et/ou approbation*, CE-7 – *Obligations de surveillance* et CE-8 – *Résolution des problèmes de sécurité*, ont diminué.

2.2 Cette baisse des niveaux d'EI est liée à différents facteurs. L'un d'eux est la détérioration des moyens de supervision de la sécurité observée dans certains États dont les systèmes établis n'étaient pas suffisamment robustes. Cela se produit particulièrement lorsque l'État n'est pas en mesure de garder son personnel technique qualifié et expérimenté. D'autres États ont traversé des périodes d'instabilité qui ont eu un impact sur le système établi dans le cadre de leur AAC. Finalement, le niveau d'activité aéronautique de certains États a considérablement augmenté et leur AAC n'avait pas suffisamment de personnel pour assurer toutes les activités nécessaires de certification, de surveillance et d'application.

2.3 Un autre facteur qui a contribué à la dégradation des niveaux d'EI des CE-6, CE-7 et CE-8 est le fait que certains États n'ont pas été en mesure de mettre en œuvre les SARP nouvelles ou amendées au niveau de leurs fournisseurs de service, ce qui nécessite généralement non seulement des amendements à la réglementation mais aussi des évaluations supplémentaires au cours des activités d'approbation initiale et de surveillance régulière.

2.4 Les CE qui ont le plus augmenté au cours de la période de trois ans sont les CE-4 et CE-5 – *Éléments indicatifs techniques, outils et fourniture d'information critique pour la sécurité*. Au cours de cette période, l'OACI a pu valider (par des activités sur place et hors-site) l'établissement de la documentation encadrant la formation, c'est-à-dire les politiques et les programmes de formation, ainsi que l'établissement des procédures par les États. Ce sont généralement les problèmes les plus faciles et les plus rapides à régler (les « cibles faciles ») qui, contrairement aux amendements de la réglementation et des lois, n'exigent pas un long processus de rédaction, de consultation et de promulgation.

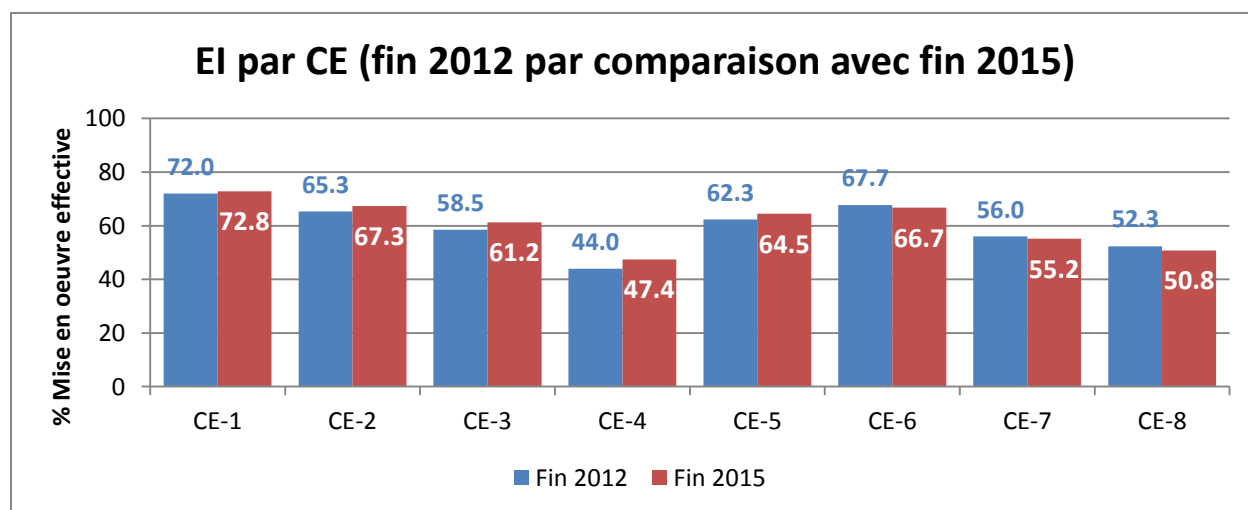


Figure A-1. Niveau moyen de mise en œuvre effective (EI) dans le monde par élément critique (CE)

3. RÉSULTATS MONDIAUX PAR DOMAINE D'AUDIT

3.1 À la fin de 2015, les trois domaines d'audit faisant ressortir les niveaux d'EI les plus bas au plan mondial sont AIG, ANS et AGA, en partie parce que l'OACI n'a commencé à effectuer des audits USOAP dans ces domaines qu'en 2005 (contre 1999 pour les domaines PEL, OPS et AIR). AIR reste le domaine où l'EI est le plus élevé et AIG, celui où l'EI est le plus bas. Sur de la période de rapport de trois ans, le niveau EI mondial dans les domaines AIR, AIG, ANS et AGA a augmenté, alors qu'il présentait une légère diminution dans les domaines PEL et OPS. L'augmentation était la plus marquée dans le domaine ANS.

3.2 L'analyse détaillée des résultats USOAP CMA, y compris l'évolution et l'amélioration des EI des États, figure dans le *rapport des résultats USOAP CMA* disponible sur <https://portal.icao.int/icao-net/safetyoversight/Pages/default.aspx>.

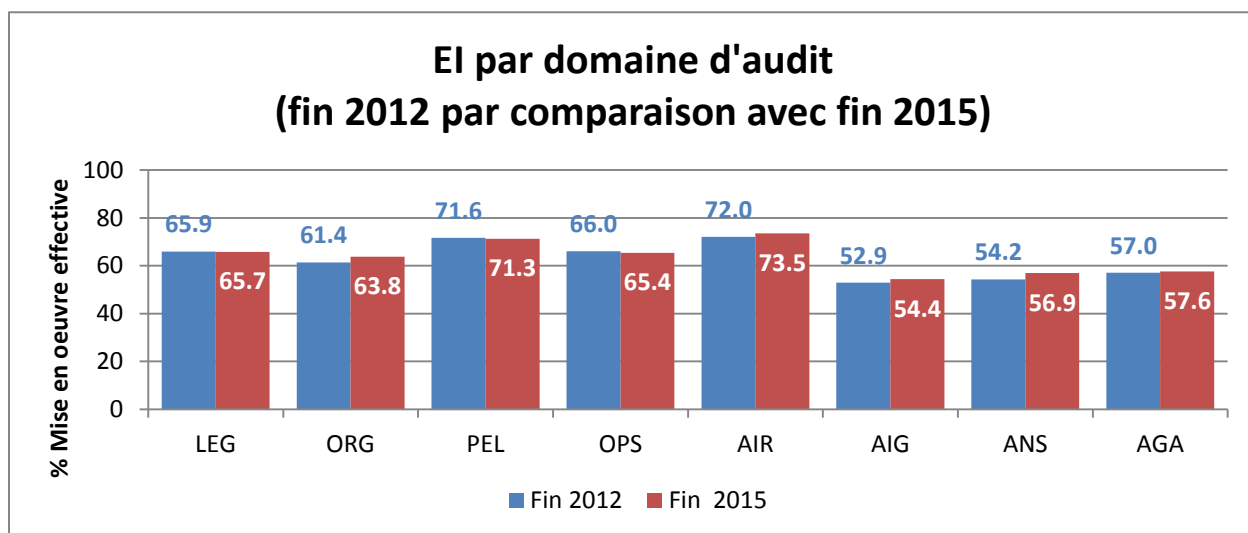


Figure A-2. Niveau moyen mondial de mise en œuvre effective (EI) par domaine d'audit