



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Programmes d'audits — Méthode de surveillance continue

MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS PRIORITAIRES DU GROUPE D'EXPERTS CHARGÉ DE L'EXAMEN STRUCTURÉ DU PROGRAMME USOAP-CMA

(Note présentée par l'Australie et la Nouvelle-Zélande
et coparrainée par Singapour et le Royaume-Uni)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Australie et la Nouvelle-Zélande appuient les efforts visant à améliorer et à rationaliser la méthodologie, les outils et les procédures du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA), pour encourager les États membres à participer de façon continue et efficace à ce programme. Cet effort comprend la création d'un groupe consultatif ad hoc sur le programme USOAP-CMA et l'élaboration d'un plan d'action de haut niveau pour appuyer l'évolution du programme au cours du prochain triennat.

La mise en œuvre des recommandations de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) émanant du Groupe d'experts chargé de l'examen structuré du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) (Groupe GEUSR) allégera le fardeau des États membres en réduisant la charge administrative des audits, des missions coordonnées de validation et des validations hors site de l'OACI. Cela est particulièrement important pour les États membres disposant de systèmes aéronautiques de taille limitée et en préparation des activités d'audit à venir, pour améliorer la gouvernance en matière de sécurité et la performance des systèmes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à recommander, conformément aux résultats de la treizième Conférence de navigation aérienne, que l'OACI poursuive ses efforts pour accélérer la mise en œuvre des recommandations du Groupe GEUSR, dans l'intérêt mutuel des États membres et de l'OACI, en accordant la priorité aux recommandations des groupes A et B ;
- b) à recommander que ces travaux s'appuient sur un plan de mise en œuvre détaillé englobant chacun des domaines de travail et des éléments de politique clés, et sur des ressources humaines et financières suffisantes.

*Objectifs
stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique *Sécurité*.

<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A39-WP/213 C-WP/14757 C-WP/14908, Rev. 1 C-DEC 214/5 C-DEC 216/5 Doc 10115, <i>Rapport de la treizième Conférence de navigation aérienne</i> , Rectificatifs n ^{os} 1 et 2, et Supplément n ^o 1

1. INTRODUCTION

1.1 Les exigences accrues auxquelles doit faire face l'industrie du transport aérien international ont une incidence directe sur la sécurité du transport aérien. Le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) est maintenant un moyen essentiel par lequel l'OACI évalue et cible son assistance aux États membres, pour les aider à améliorer leurs performances en matière de sécurité et à s'acquitter de leurs responsabilités de supervision. Les taux de mise en œuvre effective (EI) du Programme permettent à l'OACI d'évaluer directement les normes de sécurité des États membres.

1.2 Le volume d'activité aéronautique et le niveau de maturité de la supervision de la sécurité varient considérablement entre les 193 États membres de l'OACI. Certains États ont des systèmes aéronautiques complexes et des organes de supervision de la réglementation dotés de ressources importantes, alors que d'autres ont une activité plus limitée et disposent de moins de ressources.

1.3 La tenue à jour appropriée et régulière du programme USOAP, inauguré il y a plus de deux décennies et devenu méthode CMA en janvier 2013, est indispensable si l'on veut s'assurer que ce programme continue d'être ciblé, équilibré et adapté à ses fins, et diminuer la charge administrative qu'imposent aux États membres et aux parties prenantes de l'aviation les audits, les missions coordonnées de validation et les validations hors site de l'OACI. Cette nécessité est particulièrement pertinente pour les États membres dont le système aéronautique et les ressources sont limités, partout dans le monde.

1.4 Après la 39^e session de l'Assemblée, qui a recommandé à l'OACI d'examiner et de planifier des améliorations à l'USOAP-CMA, un Groupe d'experts chargé de l'examen structuré du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) (Groupe GEUSR) a été créé. Le GEUSR, qui est composé de 11 experts de différents États membres, a réalisé une étude indépendante pour renforcer l'USOAP et proposé des suggestions d'amélioration.

1.5 En février 2018, le GEUSR a formulé 37 recommandations concernant des améliorations et des changements fonctionnels à l'USOAP-CMA, notamment la révision des questions de protocole (PQ) et des activités du programme et l'établissement de priorités à leur égard, la présentation d'indicateurs nationaux, la formation et les orientations, et l'amélioration des outils.

1.6 La treizième Conférence de navigation aérienne a recommandé à l'OACI de poursuivre ses efforts pour faire évoluer l'USOAP-CMA et de mettre en œuvre en priorité les recommandations du GEUSR appartenant au groupe A (Révision structurée des questions de protocole) et au groupe B (Questions de protocole prioritaires). La Conférence est également convenue qu'il ne fallait pas perdre

d'information pertinente en réduisant le nombre total de questions de protocole, en particulier celles qui ne sont pas directement liées à la supervision de la sécurité.

1.7 Le Conseil de l'OACI a, depuis lors, examiné et approuvé les recommandations du GEUSR et le Secrétariat a élaboré un plan de mise en œuvre de haut niveau qui sera appuyé par un groupe consultatif ad hoc sur l'USOAP-CMA.

1.8 Conformément aux résultats de la treizième Conférence de navigation aérienne, l'Assemblée est invitée à soutenir les efforts continus de l'OACI pour accélérer la mise en œuvre des recommandations du GEUSR, en commençant par les recommandations des groupes A et B qui allégeraient la tâche des États membres de façon plus immédiate.

2. ANALYSE

2.1 Nécessité d'une approche équilibrée adaptée aux fins du programme

2.1.1 Le programme USOAP-CMA actuel comporte une charge administrative importante pour les États membres, même ceux qui sont dotés de systèmes aéronautiques avancés. Il exige la collecte continue d'éléments de preuve et la préparation de réponses appropriées à plus de 940 questions de protocole – outil principal d'évaluation du niveau de mise en œuvre effective (EI) des États membres – qui doivent être téléchargées en ligne vers l'OACI. L'un des défis identifiés par le GEUSR est le nombre de questions de protocole qui sont répétitives ou peu pertinentes pour mesurer effectivement les moyens de supervision de la sécurité des États membres.

2.1.2 Le processus USOAP-CMA s'applique de façon uniforme à tous les États membres. Ce manque de souplesse fait en sorte qu'il est difficile de rendre le processus tout à fait pertinent pour un État membre donné, et il est particulièrement désavantageux pour les petits États membres.

2.1.3 Notre expérience auprès des États insulaires du Pacifique montre qu'il existe un risque que le processus USOAP-CMA devienne de plus en plus inapplicable. Dans le Pacifique, les taux EI varient entre 5,63 % et 63,95 %, deux États seulement ont un taux de plus de 50 %, et tous ont un taux inférieur à la moyenne mondiale de l'OACI, qui est de 68,12 %.

2.1.4 Les États insulaires du Pacifique font face notamment aux défis suivants :

- a) des liaisons et une infrastructure Internet limitées ;
- b) un personnel et des ressources (notamment des compétences techniques) limités pour permettre à l'État de s'acquitter de ses responsabilités en matière de supervision de la réglementation ;
- c) la complexité des normes et du cadre de l'OACI.

2.1.5 La charge de travail que doivent assumer les États insulaires du Pacifique pour gérer le processus USOAP-CMA est disproportionnée par rapport à la taille et à la portée restreintes de leur industrie aéronautique. Ce fait met en péril leur capacité d'améliorer leur taux EI et de participer effectivement au système de l'aviation internationale.

2.1.6 Nous appuyons les efforts importants faits par les États insulaires du Pacifique pour améliorer leurs taux EI. Cependant, ce n'est peut-être pas la meilleure manière d'utiliser leurs ressources limitées et une approche plus proportionnée leur permettrait de passer plus de temps à améliorer la sécurité et la sûreté de l'aviation.

2.1.7 L'engagement de l'OACI auprès des États devrait être adapté à la complexité du système aéronautique des États membres. Une approche proportionnelle apporterait de la souplesse et permettrait d'ajuster les attentes par rapport auxquelles chaque État membre est évalué pour s'adapter à la complexité de leurs systèmes aéronautiques.

2.1.8 Une approche fondée sur le risque permettrait d'évaluer les États membres de façon plus fréquente et mieux ciblée. L'établissement d'un ordre de priorité des activités, afin de mettre l'accent sur les domaines à plus haut risque, est essentiel pour faire un usage optimal des ressources limitées de l'OACI. Les États doivent être encouragés à mettre l'accent sur les domaines prioritaires et il faut réduire les exigences de démonstration de conformité imposées aux États dans des domaines moins pertinents.

2.2 **Nécessité de taux EI à jour**

2.2.1 Bien que le taux EI soit censé refléter le niveau de supervision de la sécurité au sein des États membres, ce taux peut devenir périmé. Les États s'efforcent continuellement de s'adapter pour atteindre les niveaux exigés, qui évoluent constamment, et doivent demander à l'OACI de procéder à une validation pour tenir leur EI à jour. L'information obtenue par l'USOAP-CMA doit être actuelle et pertinente pour être utilisée efficacement, car autrement les processus et procédures de l'OACI risquent de perdre leur pertinence.

2.2.2 La Nouvelle-Zélande, qui dispose d'un système aéronautique relativement mûr, fait elle-même face à des défis pour gérer la charge de travail de l'USOAP-CMA. Le dernier audit complet réalisé en Nouvelle-Zélande est l'audit systémique global de 2006, et un audit USOAP-CMA devait se tenir en 2016. Un tremblement de terre important ayant eu lieu à cette époque, un seul aspect de cet audit a été réalisé. Dans l'intervalle, le taux EI de la Nouvelle-Zélande continue de baisser par rapport aux pays avec lesquels elle se compare, ce qui donne une image peu exacte de son degré de conformité. Il y a là un risque pour la réputation de la Nouvelle-Zélande, comme pour d'autres États qui se trouvent dans une situation analogue.

2.2.3 Une réduction globale de la charge que représente la gestion du processus USOAP-CMA, ajoutée à une approche proportionnelle et basée sur le risque, aura d'importants avantages.

2.3 **Accélération de la mise en œuvre des recommandations du GEUSR**

2.3.1 Les recommandations du groupe A concernent les améliorations à apporter aux questions de protocole pour s'assurer qu'elles sont ciblées, équilibrées et complètes.

2.3.2 S'il est important de s'assurer que les questions de protocole sont suffisamment complètes et englobent un ensemble de domaines, une limitation du nombre total de questions réduirait les exigences et le fardeau sans cesse croissants imposés aux États membres (pour répondre à ces questions) aussi bien qu'à l'OACI (pour évaluer les réponses des États membres).

2.3.3 Bien que toutes les questions de protocole contribuent également au calcul du taux EI des États membres, elles n'ont pas toutes la même incidence sur le risque pour la sécurité opérationnelle. Les recommandations du groupe B identifient des questions de protocole précises pour aider les États membres à mettre l'accent sur les aspects critiques de l'incidence sur la supervision de la sécurité qui pourraient indiquer un risque élevé de préoccupation significative de sécurité.

2.3.4 Il est essentiel de répondre aux questions de protocole pour tous les plans d'actions correctives si l'on veut que l'OACI puisse évaluer de façon complète la mise en œuvre effective des systèmes de supervision de la sécurité des États membres, mais cela exige un effort important. Si l'on accordait la priorité aux questions de protocole critiques, les États membres seraient mieux en mesure d'affecter leurs ressources aux domaines critiques pour la sécurité.

2.3.5 Réviser les questions de protocole pour garder un plus petit nombre de questions mieux ciblées réduirait la charge administrative qu'imposent aux États membres la coordination et le suivi des réponses à des questions moins prioritaires pour la sécurité mais auxquelles ils doivent quand même répondre. De même, les États membres pourraient se concentrer sur les réponses aux questions de protocole prioritaires ciblées directement pertinentes pour évaluer les moyens de supervision de la sécurité des États membres. En outre, les États pourraient ainsi tourner leur attention vers l'amélioration effective de leur système de sécurité et accroître la participation globale à l'USOAP-CMA, ce qui renforcerait la sécurité de l'aviation mondiale et régionale dans son ensemble.

2.3.6 La rationalisation du nombre de questions de protocole, qui est l'objectif affirmé par l'OACI, présente d'autres avantages à plus long terme. Le Secrétariat de l'OACI verra diminuer sa charge de travail administratif d'examen, de compte rendu et d'analyse continus des questions de protocole, et passera moins de temps à vérifier la cohérence des réponses entre les différentes questions. Les audits et les missions coordonnées de validation de l'OACI exigeront également moins de temps de préparation, d'exécution et d'administration en raison du nombre réduit de questions. Les ressources épargnées grâce à ce gain d'efficacité pourront être utilisées pour aider les États membres à participer plus efficacement à l'USOAP-CMA, par exemple en préparant de la formation ou des éléments indicatifs pour aider les États membres à gérer les révisions éventuelles aux questions de protocole.

3. CONCLUSION

3.1 Accélérer les travaux dans ce domaine en mettant en œuvre en priorité les recommandations des groupes A et B du GEUSR préparerait la voie aux avantages qui pourront découler d'une amélioration du programme USOAP-CMA. Cela est particulièrement vrai pour les États membres où des audits sont imminents ou planifiés.

3.2 L'Australie est encouragée par les efforts du Secrétariat de l'OACI pour créer un groupe consultatif ad hoc sur l'USOAP-CMA et élaborer un plan d'action de haut niveau afin de soutenir l'évolution du programme au cours du prochain triennat.

3.3 Un plan de mise en œuvre détaillé englobant tous les domaines de travail et éléments de politique clés est indispensable et doit être appuyé par des ressources financières et humaines suffisantes, pour donner pleinement suite aux résultats de la treizième Conférence de navigation aérienne. Le coût de la mise en œuvre de certaines recommandations du GEUSR pour l'OACI serait négligeable.