



**INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION**

*A United Nations Specialized Agency*

# **Atelier sur la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP**

Module 2

Aperçu de l'USOAP CMA

# Objectif



L'objectif de ce module est de présenter un aperçu actualisé de la méthodologie et des activités USOAP CMA.

# Aperçu

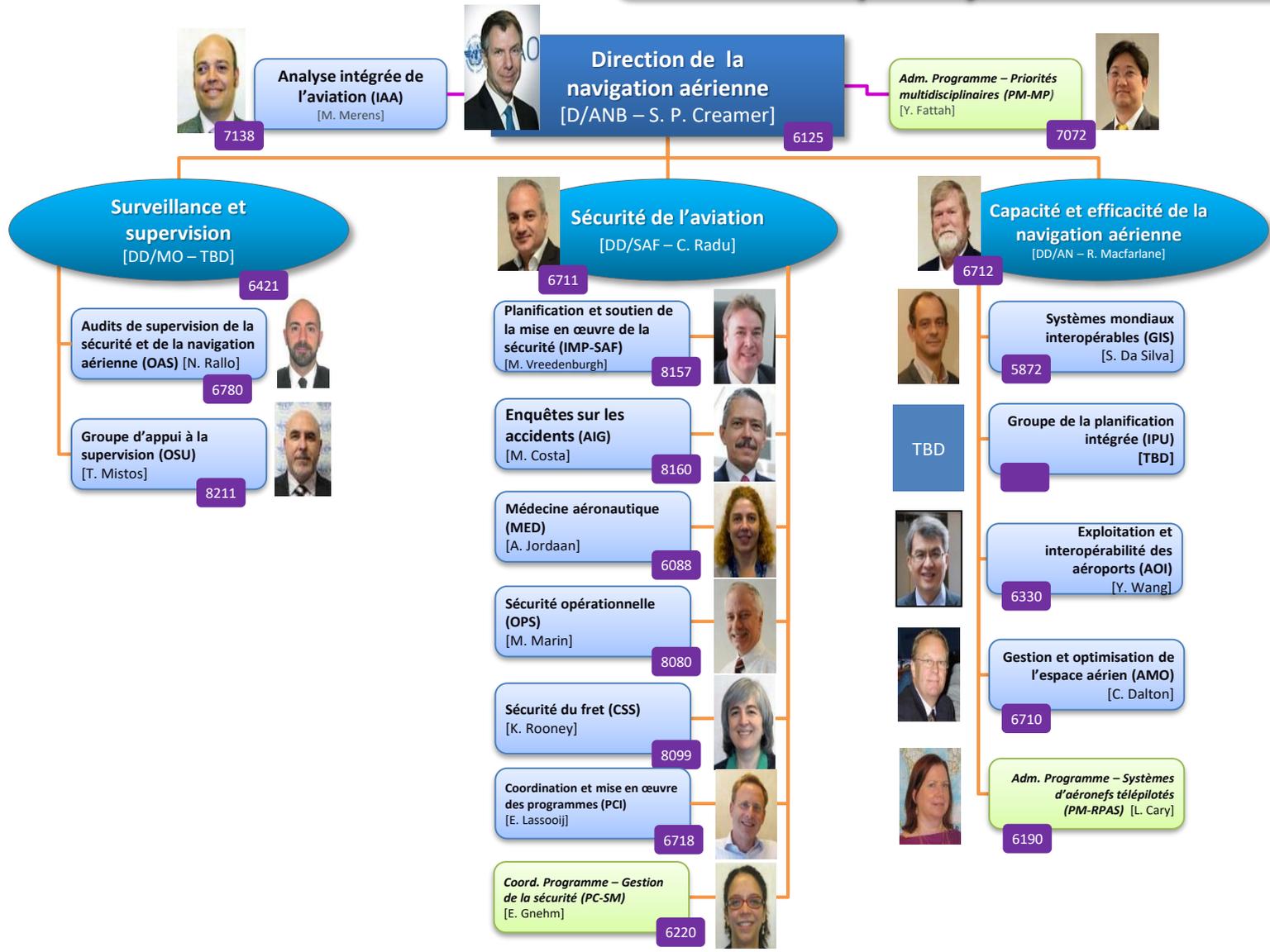


- 1) Surveillance et supervision (MO)
- 2) Éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision de la sécurité
- 3) Domaines d'audit et questions de protocole (PQ) de l'USOAP CMA
- 4) Composantes de l'USOAP CMA
  - a) Collecte des renseignements sur la sécurité
  - b) Détermination du profil de risque de sécurité de l'État
  - c) Priorisation et réalisation des activités USOAP CMA
  - d) Actualisation du taux de mise en œuvre effective (EI) et état des préoccupations significatives de sécurité (SSC)
- 5) Lancement des évaluations de la mise en œuvre du PNS dans le cadre de l'USOAP CMA
- 6) Formation assistée par ordinateur (FAO) de l'USOAP CMA
- 7) Rapport sur les résultats de l'USOAP CMA : jan. 2013 – déc. 2015 (disponible en version anglaise seulement)
- 8) Obligations principales des États dans le cadre de l'USOAP CMA

# Surveillance et supervision (MO)



# Direction de la navigation aérienne (ANB) de l'OACI



# Surveillance et supervision (MO)



Surveillance continue  
(cadre en ligne — OLF)

AUGUST 2013

Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday
			1	2	3	
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Planification et  
établissement  
du calendrier



Activités sur le  
terrain



Activités de  
validation  
hors site



Rapports, analyses  
et notes de travail



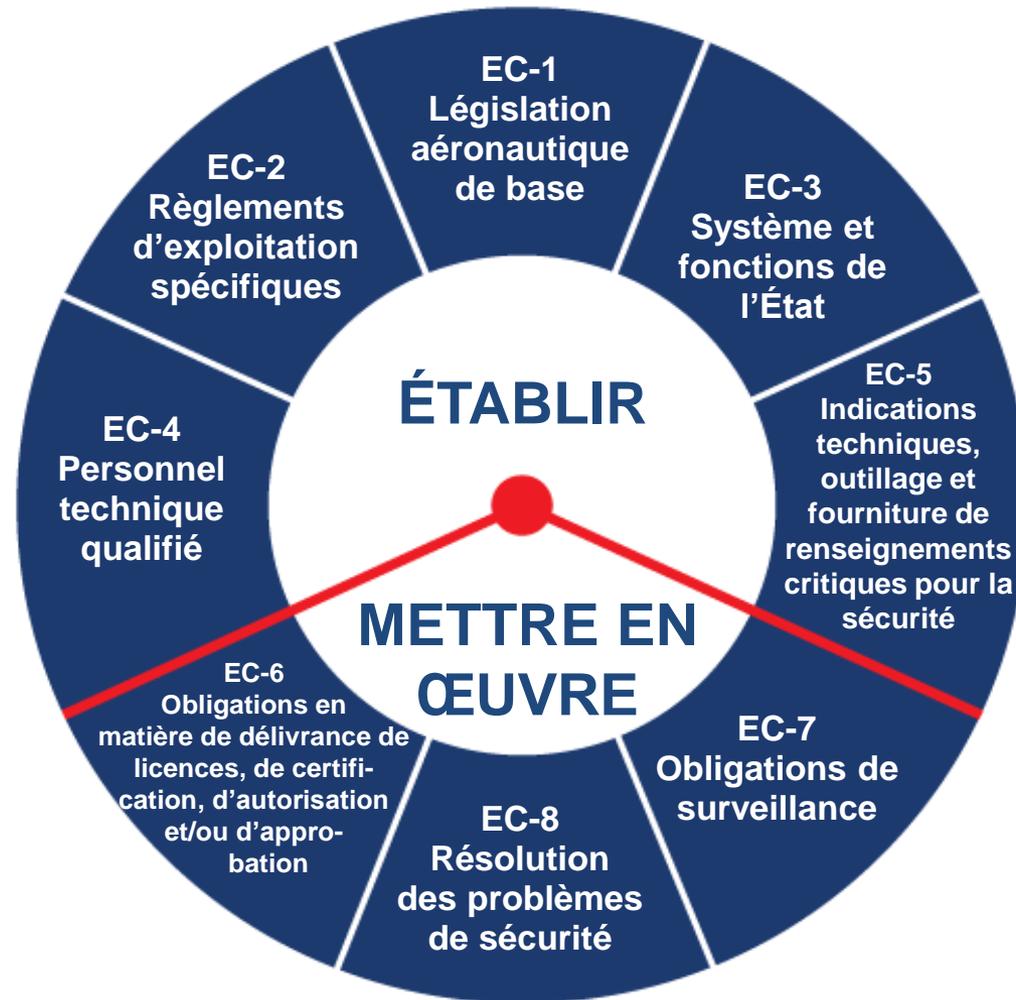
Formation et  
ateliers

# Éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité

L'OACI effectue des audits et d'autres activités de surveillance pour déterminer les capacités de ses États membres en matière de supervision de la sécurité, en :

- évaluant la mise en œuvre effective des 8 éléments cruciaux (EC) dans les 8 domaines d'audit (c.-à-d. LEG, ORG, PEL, OPS, AIR, AIG, ANS et AGA) au moyen des questions de protocole (PQ) ; et
- vérifiant le niveau de mise en œuvre par les États membres des :
  - normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI relatives à la sécurité ;
  - procédures associées ; et
  - éléments indicatifs.

# Éléments cruciaux (EC)



# Élément crucial 1



## EC-1 : Législation aéronautique de base

- Les États promulgueront une loi complète et efficace sur l'aviation, proportionnelle à la taille et à la complexité de leurs activités aéronautiques et compatible avec les prescriptions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, pour permettre la supervision et la gestion de la sécurité de l'aviation civile et l'application des règlements par l'intermédiaire des autorités ou agences appropriées établies à cette fin.
- La loi sur l'aviation prévoira l'accès du personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité aux aéronefs, activités, installations, personnel et dossiers connexes, selon qu'il convient, des personnes et organisations qui assurent une activité aéronautique.

# Élément crucial 2



## EC-2 : Règlements d'exploitation spécifiques

- Les États promulgueront des règlements qui répondent, au minimum, aux exigences nationales issues de la législation aéronautique de base, concernant des procédures d'exploitation, produits, services, équipements et infrastructures normalisés conformes aux Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

# Élément crucial 3



## EC-3 : Système et fonctions de l'État

- Les États mettent en place des autorités ou agences appropriées, selon qu'il convient, appuyées par un personnel suffisant et qualifié et disposant de ressources financières adéquates pour gérer la sécurité.
- Les autorités ou agences nationales auront des fonctions et des objectifs de sécurité déclarés qui leur permettront de s'acquitter de leur responsabilité en matière de gestion de la sécurité.
- Les États veilleront à ce que le personnel exécutant des fonctions de supervision de la sécurité reçoive des orientations sur l'éthique, la conduite personnelle et la prévention des conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exercice de fonctions officielles.

# Élément crucial 4



## EC-4 : Personnel technique qualifié

- Les États fixeront les qualifications minimales que le personnel technique chargé de fonctions liées à la sécurité doit posséder et fournira une formation initiale et périodique appropriée pour maintenir et renforcer sa compétence au niveau souhaité.
- Les États mettront en place un système pour la tenue des dossiers de formation du personnel technique.

# Élément crucial 5



## EC-5 : Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité

- Les États fourniront des installations appropriées, des orientations et procédures techniques complètes et à jour, des renseignements critiques pour la sécurité, des outils et de l'équipement, et des moyens de transport, selon qu'il convient, au personnel technique pour lui permettre de s'acquitter de ses fonctions de supervision de la sécurité avec efficacité, conformément aux procédures établies et d'une manière normalisée.
- Les États fourniront aussi à l'industrie du transport aérien des orientations techniques sur l'application des règlements pertinents.

# Élément crucial 6



## EC-6 : Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation

- Les États mettront en place des processus et des procédures documentés pour s'assurer que les personnes et les organisations qui assurent une activité aéronautique remplissent les conditions établies avant qu'il leur soit permis d'exercer les privilèges d'une licence, d'un certificat, d'un permis, d'une autorisation ou d'une approbation pour l'activité en question.

## EC-7 : Obligations de surveillance

- Les États mettent en place des processus de surveillance documentés, en définissant et planifiant de manière continue des inspections, des audits et des activités de suivi, afin de s'assurer de façon proactive que les titulaires de licences, certificats, permis, autorisations et/ou approbations d'aviation remplissent en permanence les conditions établies. Les obligations en question englobent aussi la surveillance du personnel chargé par l'autorité d'assurer des fonctions de supervision de la sécurité en son nom.

# Élément crucial 8



## EC-8 : Résolution des problèmes de sécurité

- Les États utiliseront un processus documenté pour prendre les mesures correctives appropriées, y compris des mesures d'exécution, pour résoudre les problèmes de sécurité constatés.
- Les États veilleront à ce que les problèmes de sécurité constatés soient résolus rapidement en utilisant un système de suivi et d'enregistrement des progrès réalisés, y compris des mesures prises par les personnes et les organisations qui assurent une activité aéronautique pour résoudre les problèmes en question.

Les définitions des huit EC d'un système national de supervision de la sécurité se trouvent à l'Appendice 1 de l'Annexe 19 — *Gestion de la Sécurité* (2<sup>e</sup> édition, juillet 2016).

*Le Manuel de supervision de la sécurité* (Doc 9734), Partie A — *Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité*, contient des orientations sur les huit EC.

*Note. — Une version officielle en anglais de la 3<sup>e</sup> édition du Document 9734, Partie A, est disponible sur l'ICAO-NET et dans la Bibliothèque CMA (CMA Library) de l'OLF.*

Depuis janvier 2013, les renseignements sur la supervision de la sécurité sont disponibles sur le [site web public de l'OACI](http://www.icao.int/safety/Pages/USOAP-Results.aspx).

URL: <http://www.icao.int/safety/Pages/USOAP-Results.aspx>

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013+
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

STATES

1997: Vol Fully Con

PUBLIC

English | Français ICAO Store

ICAO SAFETY

About ICAO | Global Priorities | Meetings and Events | Information Resources | Careers | Subscribe

CONFLICT ZONE UPDATES

Search...

ICAO / Safety / Safety Audit Results: USOAP interactive viewer

**Safety Audit Information**  
**USOAP Results Report: 2013-2016**  
**About CMA**  
 USOAP CMA Flyer  
 Frequently Asked Questions  
 USOAP CMA Computer-based Training  
**CMA News**  
 USOAP recertified to ISO 9001:2008  
**Archive**  
 ICAO Journal Article on CMA  
 HLSC Presentation  
 Newsletter  
**Other Useful Websites**  
 ISTARs - restricted  
 USOAP CMA Online Framework - restricted  
**Contact USOAP CMA**

**Safety Audit Results: USOAP interactive viewer**

Please select a country from the list below the viewer to see its audit 'Effective Implementation' (EI) score presented for the various categories covered under ICAO's Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). Multiple countries may be selected at once to compare their respective performance, and users may also compare a country or countries against the current global average in each category.

Developers may also wish to consider accessing the EI data via the ISTARs API Data Service.

Effective Implementation (%)

Category	Global average (%)
Legislation	~68
Organization	~65
Licensing	~70
Operations	~65
Airworthiness	~75
Accident Investigation	~55
Air Navigation Services	~60
Aerodromes	~58

Graph

Compare

SSC publiées dans le cadre en ligne CMA

Modèle de SSC proposé au public pour recevoir les observations de l'État

2014

SSC non résolues accessibles au public selon les conditions et le format approuvés par le Conseil.

# Domaines d'audit et questions de protocole (PQ) de l'USOAP CMA

# Domaines d'audit de l'USOAP CMA



Législation aéronautique de base et règlements d'exploitation spécifiques (LEG)

Organisation de l'aviation civile (ORG)

Délivrance des licences et formation du personnel (PEL)  
**Annexe 1**

Exploitation technique des aéronefs (OPS)  
Annexes 6, 9, 18 et PANS-OPS

Navigabilité des aéronefs (AIR)  
Annexes 6, 7, 8 et 16

Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG)  
**Annexe 13**

Services de navigation aérienne (ANS)  
**Annexes 2, 3, 4, 5, 10, 11, 12, 15 et PANS-ATM**

Aérodromes et aides au sol (AGA)  
Annexe 14 et PANS-AGA

# Questions de protocole (PQ)

- Sont le principal outil utilisé pour évaluer la capacité de l'État à superviser la sécurité, pour chaque EC.
- Permettent de normaliser la conduite des activités USOAP CMA.
- Le pourcentage de PQ “satisfaisantes” est reflété dans le taux EI.
- Approche fondée sur la preuve :
  - **Montrez-moi**
  - **Absence de preuve ou preuves insuffisantes = L'état de la PQ deviendra ou demeurera non satisfaisant (N/S)**
- Une PQ N/S génère une constatation et depuis 2014, chaque constatation est associée à une PQ spécifique.



# Amendement des PQ



- MO révisé et met à jour les PQ de façon périodique pour :
  - a) tenir compte des plus récents amendements apportés aux dispositions de l'OACI ; et
  - b) harmoniser et améliorer les références et le contenu des PQ.
- La révision des PQ intègre des apports :
  - a) des États ;
  - b) de la Direction de la navigation aérienne (ANB) de l'OACI ;
  - c) des bureaux régionaux de l'OACI ;
  - d) des membres des équipes de mission de l'USOAP ; et
  - e) des parties prenantes externes.

# Édition 2016 des PQ



- L'édition 2016 des PQ a été affichée en novembre 2016 dans la Bibliothèque CMA (*CMA Library*) de l'OLF.  
(*Voir le bulletin électronique 2016/70 du 30 novembre 2016.*)

CMA Library



- L'exemplaire de la bibliothèque pour chaque domaine d'audit inclut une introduction, des lignes directrices et un résumé des amendements.
- L'édition 2016 est applicable à toutes les activités USOAP CMA réalisées après le 1<sup>er</sup> juin 2017.

# Édition 2017 des PQ



- Dans le cadre de l'introduction de l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19, une édition 2017 des PQ a été élaborée sur la base de l'édition 2016, sans tenir compte des éléments concernant expressément le Programme national de sécurité (PNS).
- Cette édition 2017 des PQ est disponible dans la Bibliothèque CMA (*CMA Library*) de l'OLF.  
*(Voir le bulletin électronique EB 2018/4 du 19 janvier 2018.)*
- L'édition 2017 deviendra applicable à toutes les activités USOAP CMA entreprises à compter du 1<sup>er</sup> juin 2018.

CMA Library



# Composantes de l'USOAP CMA

# Composantes de l'USOAP CMA



- États
- Parties prenantes internes
- Parties prenantes externes

Collecte des renseignements sur la sécurité

- Analyse des facteurs de risque de sécurité
- Évaluation des capacités de gestion de la sécurité de l'État

Détermination du profil de risque de sécurité de l'État

- Actualisation de l'état des PQ
- Actualisation de l'état des préoccupations significatives de sécurité (SSC)

Actualisation du taux EI et état des SSC

Priorisation et réalisation des activités USOAP CMA

- Audits de l'USOAP CMA
- Audits de sécurité
- Missions de validation coordonnées de l'OACI (ICVM)
- Activités hors site
- Demandes d'informations obligatoires (MIR)
- Formation

# Composantes de l'USOAP CMA (suite)



## Les États présentent :

- 1) le questionnaire sur les activités aéronautiques de l'État (SAAQ) ;
- 2) les listes de vérification de conformité (CC) dans le système de notification électronique des différences (EFOD) ;
- 3) l'auto-évaluation ; et
- 4) les plans d'actions correctrices (CAP) actualisés.

# Collecte des renseignements sur la sécurité (suite)



Les parties prenantes internes comprennent :

- 1) les bureaux et les sections du Secrétariat de l'OACI ; et
- 2) les bureaux régionaux (RO) de l'OACI.

# Collecte des renseignements sur la sécurité (suite)



Les parties prenantes externes comprennent :

- 1) les autorités nationales de l'aviation civile (p. ex. FAA) ;
- 2) les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) (p. ex. AESA) ; et
- 3) les organisations internationales (p. ex. IATA).

*Note.— Certaines de ces organisations mènent des activités d'audit qui génèrent des renseignements sur la sécurité utilisés en tant qu'indicateurs pour l'USOAP CMA.*

# Composantes de l'USOAP CMA (suite)



# Facteurs principaux pour déterminer le profil de risque de sécurité de l'État



- a) le taux EI (déterminé au cours d'une activité USOAP CMA antérieure) ;
- b) l'existence de SSC ;
- c) le niveau des activités aéronautiques de l'État dans chaque domaine audité ;
- d) la croissance prévue de la circulation aérienne et des activités aéronautiques de l'État ;
- e) la capacité de l'État de soumettre des CAP qui sont jugés acceptables par l'OACI ;
- f) le niveau de progrès réalisé par l'État dans la mise en œuvre de ses CAP ;
- g) les changements importants dans la structure organisationnelle de l'AAC de l'État ;
- h) les projets d'assistance en cours ou prévus ;
- i) les progrès de l'État dans l'atteinte de l'objectif du GASP relatif à la gestion de la sécurité ;
- j) les carences dans le domaine de la navigation aérienne ; et
- k) les rapports de mission des bureaux régionaux (RO).

# Premier examen : LEI en fonction du trafic

Manage my Groups

Add or modify your custom groups of States.

New Edit

Choose your predictor(s)

Build a priority list

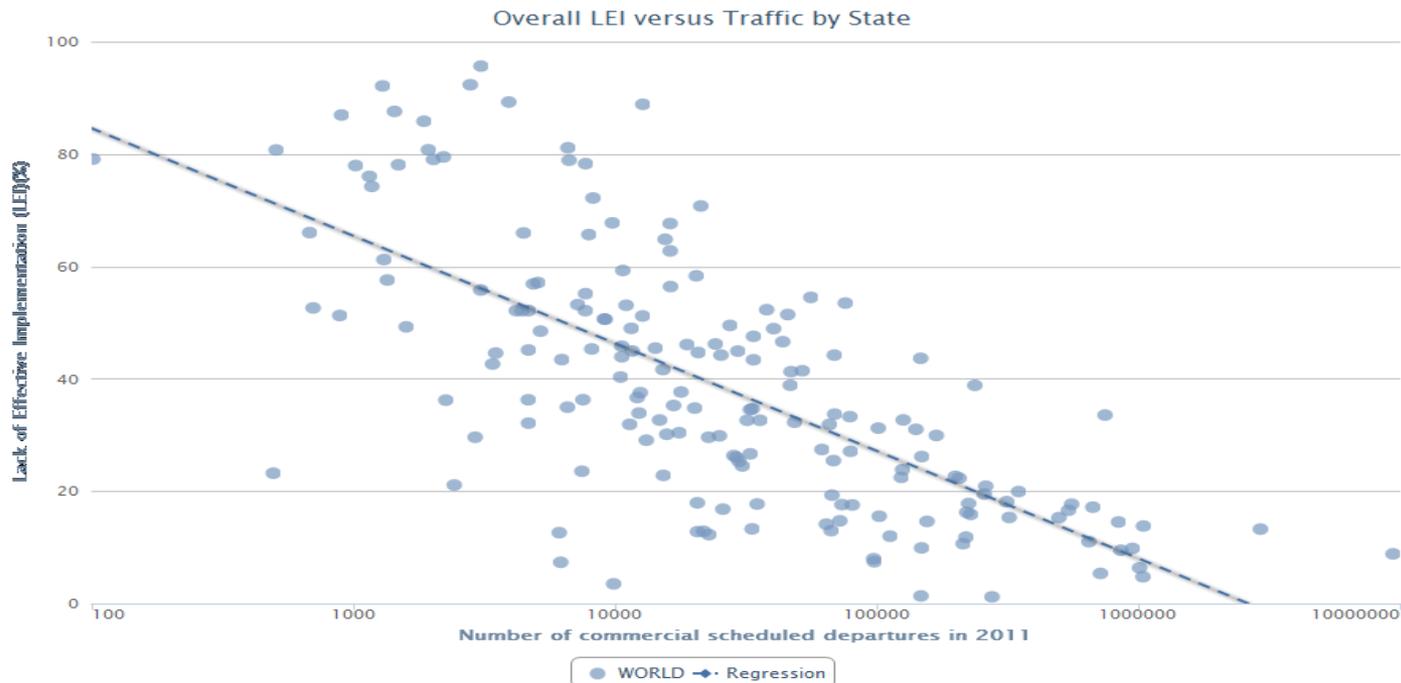
Select a group

WORLD (Merens Marco, 1913 hits)

Show State Names:

View group composition

Generate graph



# Autres applications iSTARs utilisées



## integrated Safety Trend Analysis and Reporting System

[HOME](#) | [MY APPS](#) | [CATALOGUE](#) | [GROUP MANAGER](#) | [SPACE-EXCHANGE](#) | [WORKSHOP](#) | [NEWS](#) | [MY ACCOUNT](#) | [CONTACT US](#) | [PROFILE](#)



### Safety Margins

Risk-based prioritization for operations, air navigation and support functions

The below application allows to perform a risk-based prioritizes of operational, air navigation and support related USOAP areas.

In each of the 3 functional areas, a State is given a target effective implementation score which is calculated based on a global linear regression of traffic versus effective implementation of all ICAO Member States. A State with a positive safety margin would be considered to have sufficient regulatory controls in place to cover its existing traffic volume. A State with a negative safety margin would be considered to have an insufficient oversight system taking into consideration its traffic volume.

The operational safety margins are calculated taking into consideration only flights performed by carriers from the State, whereas the other margins are calculated using all departures from the State.

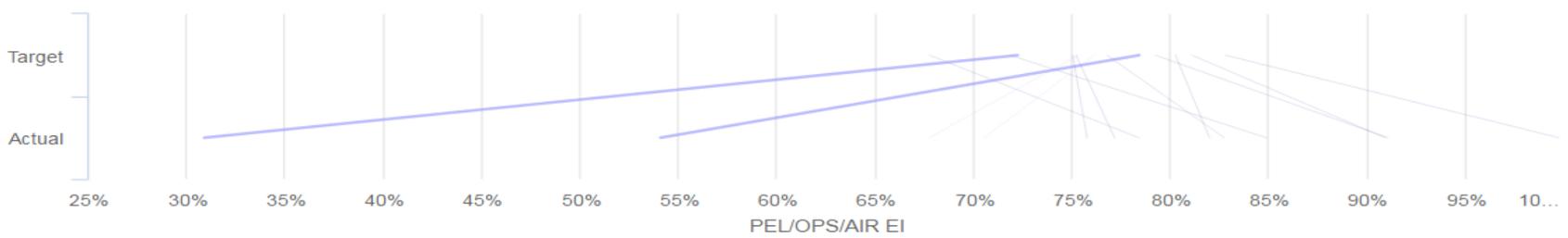
Safety margins are best used in conjunction with the Solution Center which provides solutions for the various USOAP areas.

# Indicateurs de l'application "Safety Margins"

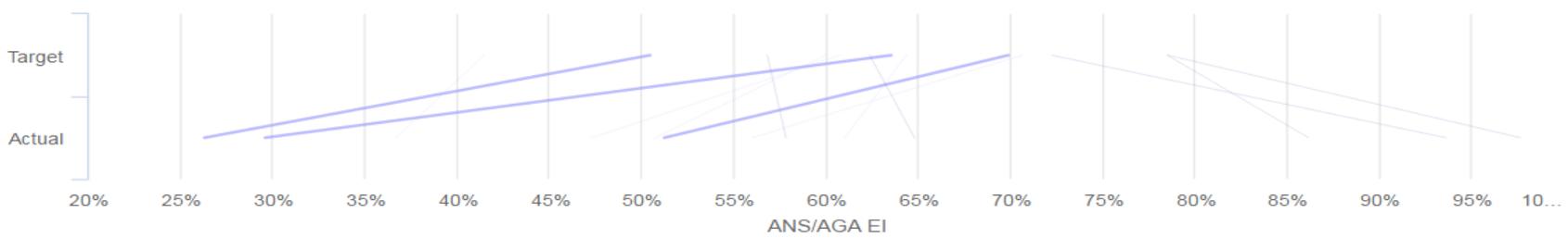
Show States with Margin  ▼

Show State Names

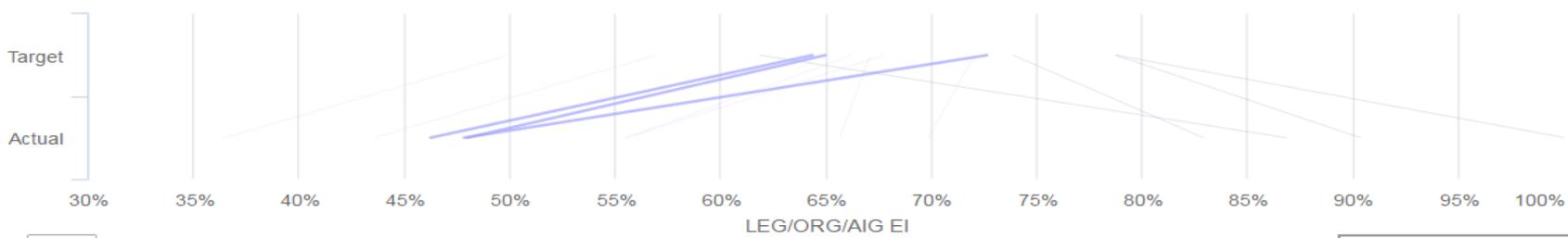
Margins in Operations



Margins in Air Navigation

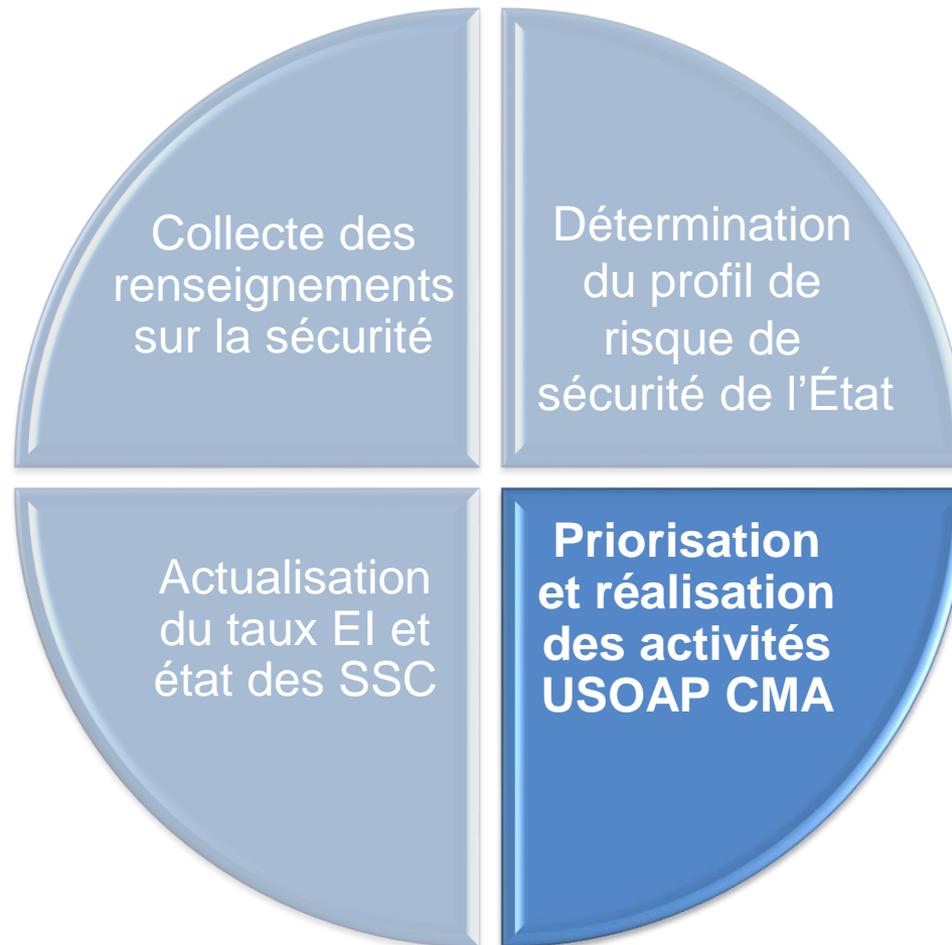


Margins in Support Functions



Show 40 entries

# Composantes de l'USOAP CMA (suite)



# Activités USOAP CMA principales



- **Audit CMA** : Sur le terrain, pour effectuer une évaluation systématique et objective d'un système national de supervision de la sécurité. La portée de l'audit peut être globale ou limitée.
- **ICVM** : Sur le terrain, pour recueillir et évaluer les preuves de la correction effective, par un État, des constatations formulées précédemment (**dans un ou plusieurs domaine(s) audité(s)**). Les preuves recueillies sont examinées et validées au siège de l'OACI.
- **Activité de validation hors site** : Pour évaluer les mesures correctrices effectives d'un État qui donnent suite aux constatations formulées précédemment liées aux PQ ne nécessitant pas une activité sur le terrain.

# Un type d'activité de validation plus récent



- *Rapport de validation hors site* consécutif aux examens sur le terrain.
- Une activité USOAP CMA sur le terrain, à portée limitée, et intégrée, par l'OACI ou ses partenaires pour la sécurité, à une mission programmée au sein d'un État. Au cours d'une activité de validation hors site intégrée (IVA), les spécialistes échantillonnent, recueillent et évaluent les preuves fournies par l'État pour les PQ identifiées qui démontrent la mise en œuvre effective des mesures correctrices pour donner suite aux constatations formulées précédemment par l'OACI. L'OACI valide les preuves et les informations recueillies.
- Partenaire pour la sécurité : Organisation qui pourra fournir un appui technique aux activités USOAP CMA sur la base d'un accord officiel avec l'OACI (p. ex. AESA).

# Priorisation et réalisation des activités USOAP CMA



MO priorise les activités CMA sur la base :

- a) du profil de risque de sécurité de l'État ;
- b) du budget MO approuvé ; et
- c) des ressources MO disponibles.

# Critères utilisés pour sélectionner un État en vue d'un/d'une :



Audit CMA	ICVM
Profil de risque de sécurité de l'État	
Informations soumises par l'État au moyen de l'auto-évaluation à partir des PQ	
Recommandations du bureau régional ou des sections de l'ANB	
Informations communiquées par des organisations internationales reconnues	
Équilibre régional	
Date du dernier audit	Préparation de l'État (indiquée par les progrès signalés dans la mise en oeuvre des CAP)
Changements importants apportés à l'un des domaines d'audit au sein du système national d'aviation civile	Progrès de l'État dans la résolution des SSC constatées

# Critères utilisés pour sélectionner un État en vue d'une *activité de validation hors site*



- 1) L'État a des constatations de PQ associées aux PQ éligibles (la majorité des PQ des EC-1 à 5) ;
- 2) La majorité (environ 75 %) des CAP correspondants de l'État, pour le domaine d'audit considéré, répondent aux trois conditions suivantes :
  - a) les CAP remédient entièrement aux constatations de PQ correspondantes ;
  - b) l'État signale que les CAP sont intégralement mis en œuvre ; et
  - c) l'État a soumis toutes les preuves pertinentes pour les PQ correspondantes au moyen du cadre en ligne (OLF) ; et
- 3) Les informations ont été soumises par l'État au moyen de l'auto-évaluation à partir des PQ.

# Conduite des activités USOAP CMA — Portée



Facteurs déterminant la portée	ICVM	Audit CMA
Niveau des activités aéronautiques au sein de l'État	✓	✓
Tout changement apporté au sein du système de l'État		✓
Acceptabilité des CAP	✓	
Niveau de progrès réalisé par l'État dans la mise en œuvre de ses CAP	✓	
Auto-évaluation de l'État, y compris les preuves présentées	✓	✓
Demande de l'État (activité sur la base du recouvrement des coûts)	✓	✓
Disponibilité des ressources	✓	✓

# Conduite des activités USOAP CMA — *Durée et composition de l'équipe*



<b>Facteurs déterminant la durée et la composition de l'équipe</b>	<b>ICVM</b>	<b>Audit CMA</b>
<b>Portée</b>	✓	✓
<b>Complexité du système de l'État</b>	✓	✓
<b>Nombre de PQ correspondant à un état non-satisfaisant auquel donner suite</b>	✓	
<b>Autres facteurs, telle la langue officielle de l'État</b>	✓	✓

# Six critères pour élaborer un CAP approprié (“PEDSRC”)



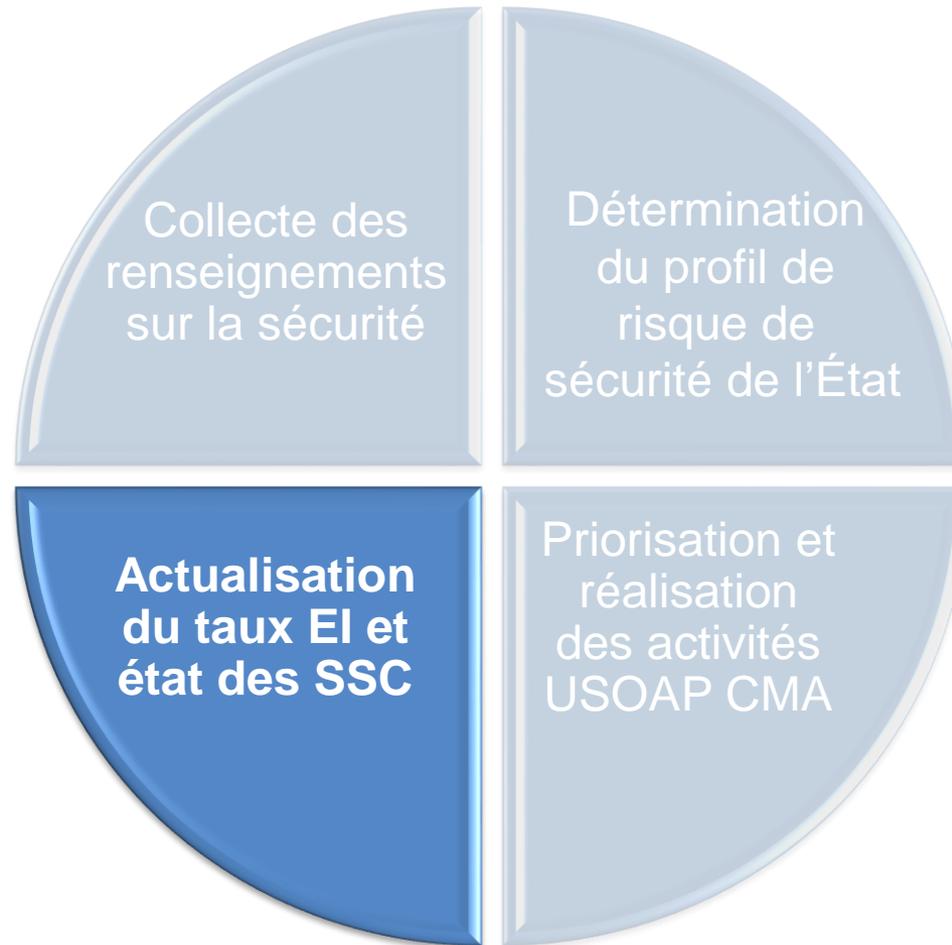
- 1) **Pertinent** : le CAP traite des *questions* et *exigences* relatives à la constatation et à la PQ et l’EC correspondants.
- 2) **Exhaustif** : le CAP est *complet* et inclut *tous les éléments ou aspects* associés à la constatation.
- 3) **Détaillé** : le CAP décrit *pas à pas* le processus de mise en œuvre.
- 4) **Spécifique** : le CAP identifie *qui fera quoi et quand*, et en coordination avec les autres entités, le cas échéant.
- 5) **Réaliste** : en matière de *contenu* et *dates de mise en œuvre*.
- 6) **Cohérent** : en accord avec les *autres CAP* et *l’auto-évaluation de l’État*.

# Activité de validation hors site



- Les CAP liés à la plupart des constatations de PQ associées aux EC 6, 7 et 8 (collectivement désignés comme les EC relatifs à “la mise en œuvre”) ne répondent pas aux critères d’une activité de validation hors site.
- Ces CAP doivent être évalués et validés au moyen d’une activité sur le terrain.

# Composantes de l'USOAP CMA (suite)



# Actualisation du taux EI



## Calcul du taux EI :

$$\text{Taux EI global (\%)} = \frac{\text{Nombre de PQ correspondant à un état "satisfaisant"}}{\text{Nombre total de PQ applicables}} \times 100$$

# Actualisation du taux EI (suite)



- La validation des renseignements sur la sécurité qui ont été recueillis permet à l'OACI d'actualiser en continu le taux EI d'un État.
- Le taux EI de l'État est signalé dans l'OLF et dans le système iSTARS 3.0.



## *Quand peut-on émettre une MIR ?*

- Dans la plupart des cas, une MIR peut être émise par MO lorsque des préoccupations sont soulevées par des parties prenantes internes/externes sur les capacités de supervision de la sécurité de l'État.

# Quand peut-on émettre une MIR ? (suite)

Une MIR peut aussi être émise :

- a) lorsqu'il manque des renseignements importants concernant le SAAQ de l'État, ses CC et/ou son auto-évaluation à partir des PQ ;
- b) lorsque l'État n'a pas fourni ses CAP initiaux ou actualisés, selon les besoins ;
- c) lorsqu'on constate un changement important dans l'organisation de l'État ;
- d) lorsque des renseignements sont nécessaires en plus d'une visite du bureau régional de l'OACI ; ou
- e) lorsque les informations recueillies durant une activité USOAP CMA sont incomplètes ou insuffisantes.

# Réponse de l'État à une MIR



- Les États sont tenus de répondre à une MIR à l'aide du “Module MIR” de l'OLF.

MIR



# Modification de l'état correspondant aux PQ



- L'état correspondant aux PQ peut être modifié au moyen du processus de validation effectué par MO sur la base :
  - des CAP ou autres renseignements reçus des États, avec les preuves appropriées à l'appui ; et
  - des renseignements reçus des bureaux régionaux de l'OACI, des organisations reconnues et autres parties prenantes.
- L'état correspondant aux PQ peut également changer sur la base des renseignements reçus des États en réponse aux MIR.

## Définition d'une SSC

Une préoccupation significative de sécurité se pose lorsque l'État audité permet au détenteur d'une autorisation ou d'une homologation d'exercer les privilèges qui y sont attachés, alors que les exigences minimales établies par l'État et par les normes des Annexes de la Convention de Chicago ne sont pas remplies, ce qui entraîne un risque immédiat pour la sécurité de l'aviation civile internationale.

Référence : EB 2010/7 du 19 février 2010

Nombre de SSC non résolues (4 États)

4

Nombre de SSC résolues par les mesures correctrices prises par les États **après leur affichage** sur le site web de l'OACI

43

Nombre de SSC résolues par les mesures immédiates prises par les États **avant leur affichage** sur le site web de l'OACI

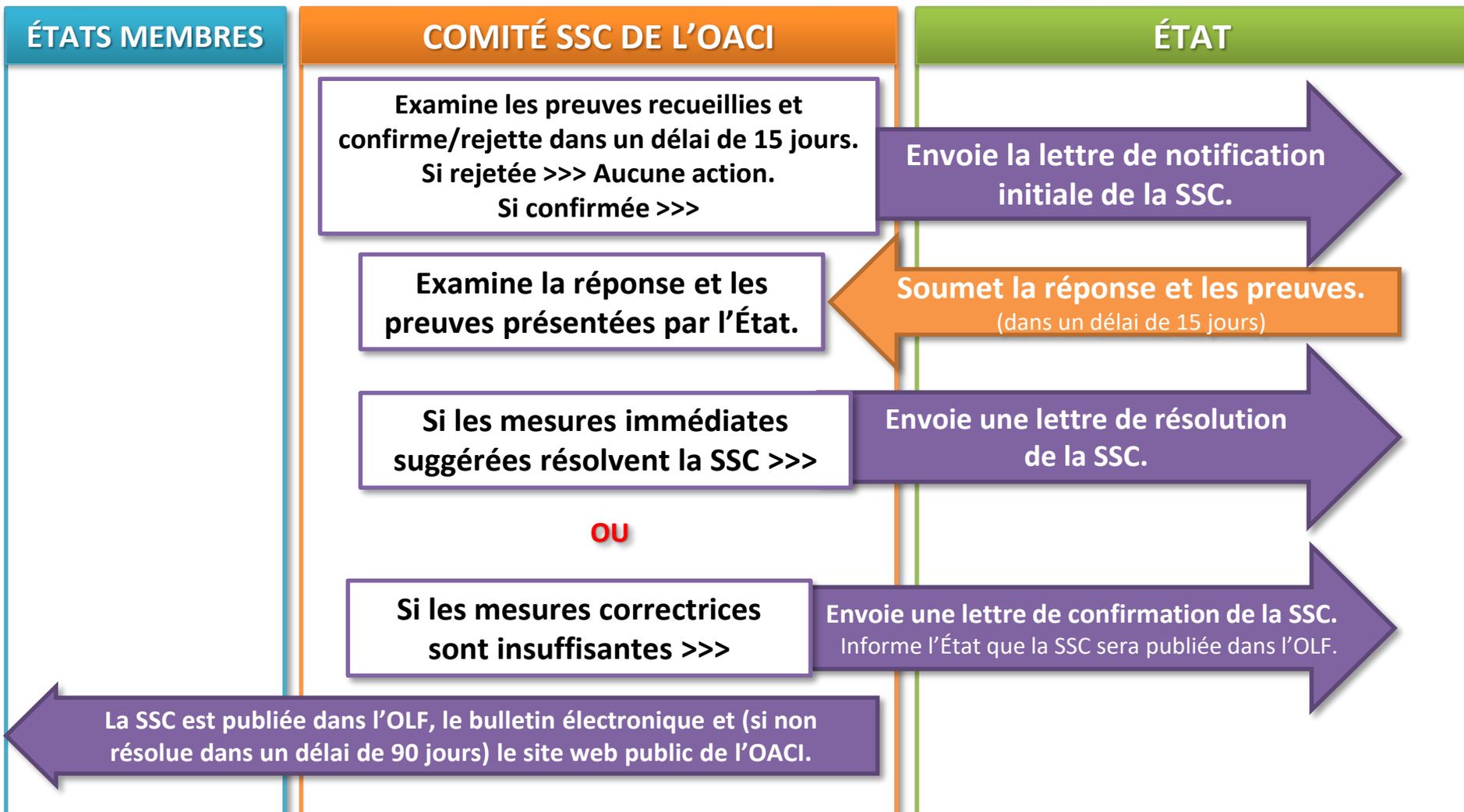
9

*Note. — Ces nombres ont été actualisés le 10 novembre 2017.*

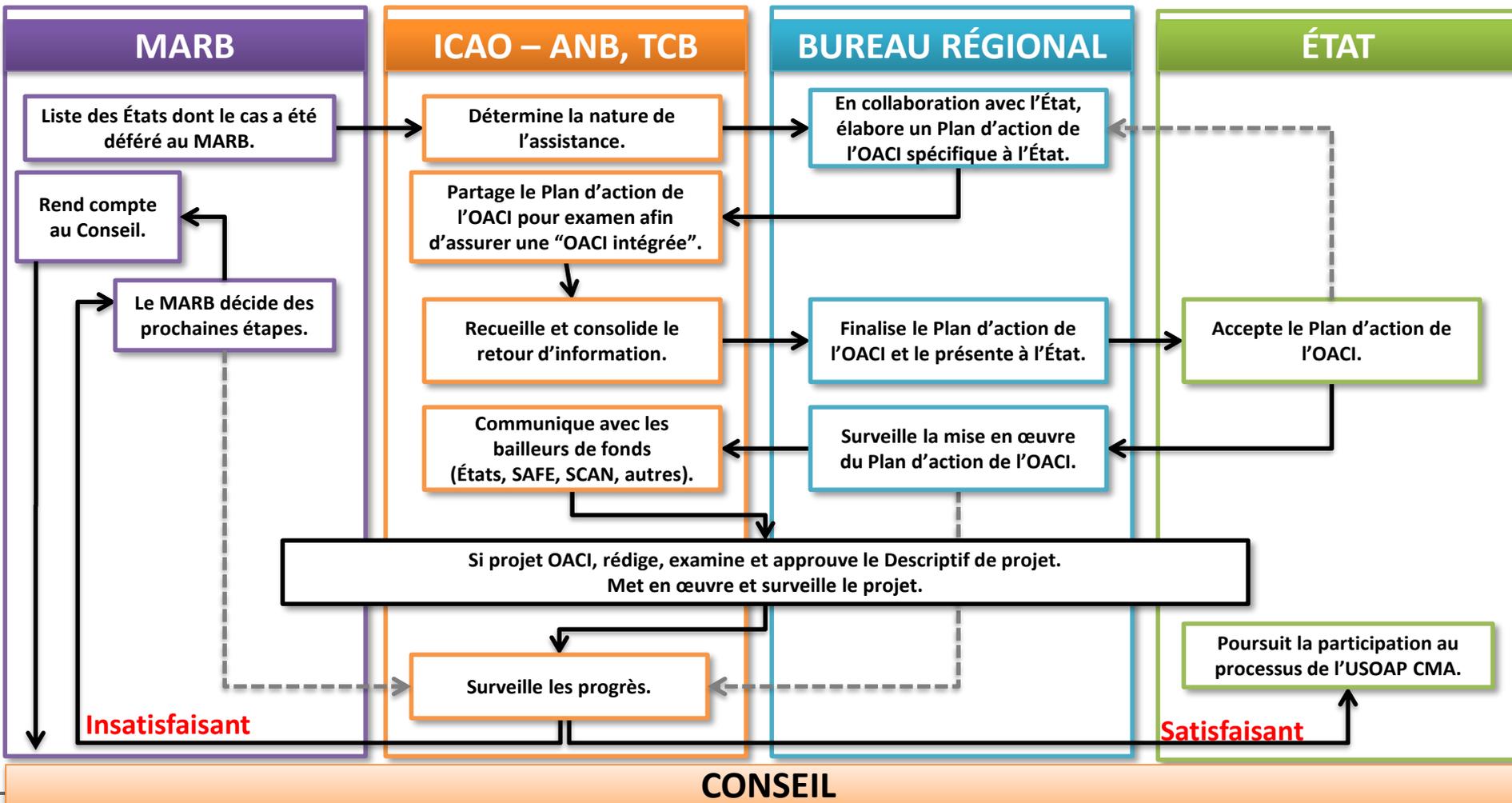
# Mécanisme des SSC : Identification



# Mécanisme des SSC : Notification



# Mécanisme des SSC : Plan d'action de l'OACI



# Mécanisme des SSC : Résolution



ÉTATS MEMBRES

COMITÉ SSC DE L'OACI

ÉTAT

Continue à actualiser les progrès liés aux CAP.

L'État remplit son auto-évaluation.

Examine les progrès de l'État et les preuves.

Informe l'OACI que la SSC est résolue.

Recommande la tenue d'une ICVM pour vérifier la mise en œuvre.

Si les mesures correctrices sont insuffisantes >

OU

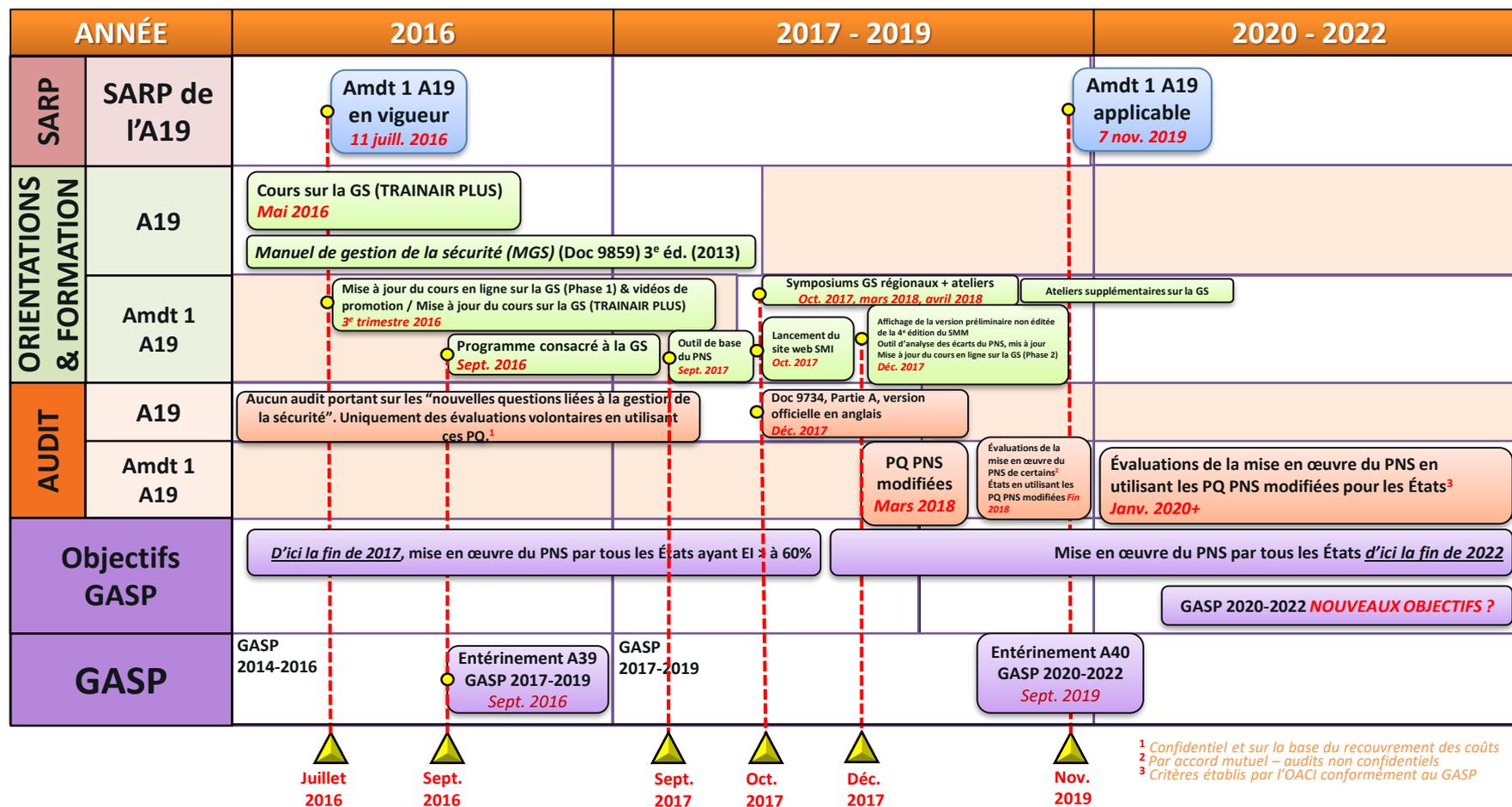
Si les mesures correctrices résolvent la SSC >

Envoie la lettre de résolution de la SSC.

La SSC est immédiatement retirée de l'OLF de l'USOAP CMA et du site web public de l'OACI.  
La résolution de la SSC est publiée dans le bulletin électronique.

Rend compte de la résolution de la SSC au MARB.

# Lancement des évaluations de la mise en œuvre du PNS dans le cadre de l'USOAP CMA



<sup>1</sup> Confidentiel et sur la base du recouvrement des coûts  
<sup>2</sup> Par accord mutuel – audits non confidentiels  
<sup>3</sup> Critères établis par l'OACI conformément au GASP

# Mars 2018 :

# PQ modifiées concernant le PNS

# PQ modifiées concernant le PNS



Les PQ modifiées concernant le PNS :

- **Tiendront compte** de l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19, de la 4<sup>e</sup> édition du MGS et des leçons tirées des évaluations réalisées sur une base volontaire.
- **Établiront** une liste de PQ dédiée (pour compléter les PQ liées aux fonctions “principales” de supervision de la sécurité et d'enquête).
- **Ne seront pas liées aux éléments cruciaux (EC)** mais plutôt à la composante PNS applicable (p. ex. la gestion des risques de sécurité par l'État, l'assurance de la sécurité par l'État et la promotion de la sécurité par l'État).
- **Ne seront pas évaluées** comme “ satisfaisantes / non-satisfaisantes ”, mais en termes de “ **niveau de progrès accompli** ”.
- **S'appuieront sur des références** (des Annexes et éléments indicatifs).
- **Seront divisées en 7 domaines** : GEN (Établissement et mise en œuvre du PNS – y compris les aspects LEG/ORG), PEL, OPS, AIR, ANS, AGA et SDI (SDCPS + enquêtes sur les accidents et incidents).

# Évaluations de la mise en œuvre du PNS – Phase 1 : 2018 – 2019

# Phase 1



Les évaluations de la mise en œuvre du PNS :

- *Compléteront*, et *n'affecteront pas*, le taux de mise en œuvre effective (*EI*) de l'État.
- Ne généreront pas de constatations et n'exigeront pas que l'État soumette un plan d'actions correctrices (CAP).
- Seront réalisées par un *pool limité d'auditeurs*, pour assurer une cohérence.
- Utiliseront les PQ concernant le PNS dans des domaines d'audit déterminés (p. ex. GEN + AGA + SDI).

# Phase 1 (suite)



Les rapports d'évaluation de la mise en œuvre du PNS :

- Refléteront le *niveau de progrès accompli* par l'État dans la mise en œuvre du PNS, plutôt qu'une mesure.
- Seront *partagés* avec les autres États au moyen du cadre en ligne (OLF) USOAP CMA pour contribuer à l'échange des expériences et pratiques exemplaires.

Des exemples et outils de mise en œuvre effective pourront également être identifiés, et les États seront invités à les partager avec l'OACI pour les publier dans le site web "ICAO Safety Management Implementation".

# Préparation pour la Phase 2 : à compter de 2010 (provisoirement)

# Phase 2



En 2019, si suffisamment d'orientations sont établies pour aider à déterminer des niveaux de maturité (0 : inexistant et non planifié, 1 : inexistant mais planifié, 2 : existant, 3 : existant et effectif, 4 : effectif durant des années et en constante amélioration) pour chaque PQ, un nouvel amendement des PQ concernant le PNS **pourra** être établi (applicable en 2020) pour permettre une mesure **quantitative** du “niveau de progrès accompli” par l’État.

# Phase 2 (suite)



## Critères OACI préliminaires pour déterminer l'éligibilité d'un État à une évaluation de mise en œuvre de son PNS

- Preuves de l'existence de systèmes *robustes* et *durables* de supervision de la sécurité et d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation (y compris les aspects de mise en œuvre) ;
- Preuves de l'existence d'un système obligatoire de comptes rendus d'incidents *effectif*, d'une base de données sur les accidents et incidents d'aviation *effective* et d'analyses de sécurité *effectives* ; et
- Avoir adéquatement rempli l'auto-évaluation à partir des PQ.



# FAO de l'USOAP CMA

Selon le bulletin électronique EB 2011/44, une formation assistée par ordinateur (FAO) a été lancée pour :

- viser à bien faire comprendre aux participants la méthodologie de l'USOAP CMA et à leur transmettre les connaissances essentielles dont ils ont besoin pour prendre part aux activités de l'USOAP CMA ; et
- pouvoir être une occasion pour les États de renforcer les compétences de leur personnel de sécurité de l'aviation dans les domaines visés par l'USOAP CMA.

# FAO de l'USOAP CMA (suite)



- Selon la Résolution A37-5 de l'Assemblée, les États et organisations reconnues sont appelés à désigner des experts pour un détachement à court ou à long terme auprès de l'OACI pour appuyer l'USOAP CMA.
- L'OACI est convenue d'exempter les experts désignés par les États des frais de la FAO s'ils remplissent les critères relatifs aux compétences et expérience requises dans les différents domaines d'audit (selon la lettre aux États AN19/34-15/35 du 13 mai 2015).
- Vous trouverez plus de renseignements à la page : <https://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/USOAPCMA-CBT.aspx>

# Rapport sur les résultats de l'USOAP CMA jan. 2013 – déc. 2015

# Rapport USOAP CMA jan. 2013 – déc. 2015

- Couvre la période du 1<sup>er</sup> janvier 2013 (lancement de l'USOAP CMA) au 31 décembre 2015.
- Fondé sur les données recueillies au moyen de l'USOAP CMA et stockées dans le cadre en ligne (OLF) de la CMA et iSTARS.
- Contient des données statistiques relatives aux activités USOAP et résultats (EI) au niveau mondial et par “région” (zones d'accréditation du bureau régional de l'OACI).
- Souligne également les questions identifiées dans les huit domaines d'audit pour lesquels le taux EI est encore bas et qui requièrent plus d'efforts aux niveaux mondial, régional et national.
- Maintenant disponible dans la Bibliothèque CMA (*CMA Library*) sur l'OLF à la page <https://www.icao.int/usoap> et dans le site web public de l'OACI à la page <http://www.icao.int>.

# Obligations principales des États dans le cadre de l'USOAP CMA

Selon le Protocole d'accord (MOU) de l'USOAP CMA et au moyen de l'OLF, les États devront, en particulier :

- actualiser de manière continue leurs SAAQ et CC/EFOD;
- actualiser leurs CAP et l'état correspondant aux PQ (auto-évaluation) en continu, en fournissant toutes les preuves connexes ; et
- répondre rapidement aux MIR émises par l'OACI.

- 1) Surveillance et supervision (MO)
- 2) Éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision de la sécurité
- 3) Domaines d'audit et questions de protocole (PQ) de l'USOAP CMA
- 4) Composantes de l'USOAP CMA
  - a) Collecte des renseignements sur la sécurité
  - b) Détermination du profil de risque de sécurité de l'État
  - c) Priorisation et réalisation des activités USOAP CMA
  - d) Actualisation du taux de mise en œuvre effective (EI) et état des préoccupations significatives de sécurité (SSC)
- 5) Lancement des évaluations de la mise en œuvre du PNS dans le cadre de l'USOAP CMA
- 6) Formation assistée par ordinateur (FAO) de l'USOAP CMA
- 7) Rapport sur les résultats de l'USOAP CMA : jan. 2013 – déc. 2015 (disponible en version anglaise seulement)
- 8) Obligations principales des États dans le cadre de l'USOAP CMA



# ICAO

North American  
Central American  
and Caribbean  
(NACC) Office  
Mexico City

South American  
(SAM) Office  
Lima

ICAO  
Headquarters  
Montréal

Western and  
Central African  
(WACAF) Office  
Dakar

European and  
North Atlantic  
(EUR/NAT) Office  
Paris

Middle East  
(MID) Office  
Cairo

Eastern and  
Southern African  
(ESAF) Office  
Nairobi

Asia and Pacific  
(APAC) Sub-office  
Beijing

Asia and Pacific  
(APAC) Office  
Bangkok



**MERCI**