



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

**Point 29 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination
de la mise en œuvre de la navigation aérienne**

**SYSTÈME MONDIAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ
DE L'AVIATION (GASOS) — CONTEXTE DU PACIFIQUE**

(Note présentée par la Nouvelle-Zélande)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Nouvelle-Zélande appuie l'approche du GASOS, en principe, mais considère que d'autres travaux devraient être entrepris pour mieux comprendre les coûts et bénéfices du GASOS pour les régions, les États et l'industrie de l'aviation, et quelle priorité devrait être accordée par l'OACI à la mise en œuvre éventuelle du GASOS.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à appuyer l'approche du GASOS, en principe, mais à reconnaître que d'autres travaux doivent être entrepris pour déterminer les coûts et bénéfices du GASOS pour les régions, les États et l'industrie de l'aviation, et quelle priorité devrait être accordée par l'OACI à sa mise en œuvre éventuelle.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique — Sécurité
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 La Nouvelle-Zélande appuie l'élaboration d'un Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS), en principe, qui est peut contribuer à améliorer les performances des organisations de supervision de la sécurité (SOO) et les organismes d'enquêtes sur les accidents (AIO).

1.2 Le GASOS pourrait être un outil utile pour appuyer la robustesse et les performances des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) afin d'aider les États insulaires du Pacifique à augmenter les performances en matière de sécurité de l'aviation civile dans la région, grâce à l'amélioration de l'efficacité de la réglementation.

1.3 La Nouvelle-Zélande prend acte des travaux entrepris par le groupe d'étude sur le GASOS à l'issue de la Treizième Conférence de navigation aérienne, afin d'examiner les risques et responsabilités juridiques, les enjeux en matière de gouvernance et de capacités et les questions de coûts-avantages liés au GASOS

2. LE CONTEXTE DU PACIFIQUE

2.1 Tous les États insulaires du Pacifique comprennent et apprécient à sa juste valeur l'importance de la sécurité, la sûreté et l'efficacité du transport aérien à l'appui des activités sociales et économiques qui forment des économies et communautés saines.

2.2 Nombre d'États insulaires du Pacifique ont des taux de mise en œuvre effective (EI) bas, une mesure de leur capacité de supervision de la sécurité. Cela est particulièrement vrai pour les petits États insulaires en développement du Pacifique (PEID), dont les performances en matière de sécurité de l'aviation posent davantage de difficultés que dans d'autres régions.

2.3 La Nouvelle-Zélande s'est engagée à aider les États insulaires du Pacifique à stimuler leur développement économique, social et environnemental. La Nouvelle-Zélande fournit une assistance technique et des programmes de renforcement des capacités pour améliorer l'efficacité de la supervision de la sécurité de l'aviation civile dans la région.

2.4 L'adoption généralisée dans les États insulaires du Pacifique du règlement de l'aviation civile (RAC) de Nouvelle-Zélande aide à ce travail en fournissant des règles harmonisées aux fins d'un système d'aviation sûr.

2.5 La Nouvelle-Zélande a appuyé la création d'un Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), dès le début. Le PASO emploie et gère un personnel technique peu nombreux qui répond à la demande d'assistance des États membres. Lorsque ce personnel n'est pas en mesure de fournir l'assistance nécessaire, l'autorité de l'aviation civile de Nouvelle-Zélande (CAANZ) apporte son soutien lorsqu'elle le peut.

3. LE GASOS DANS LE PACIFIQUE

3.1 Lorsque des États insulaires du Pacifique n'ont pas les capacités pour fournir une supervision adéquate, les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) peuvent être en mesure de remplir ces responsabilités et d'améliorer l'ensemble des performances de sécurité.

3.2 Cette approche est conforme à l'initiative de l'OACI *Aucun pays laissé de côté*.

3.3 Le GASOS peut être un mécanisme utile pour accréditer les travaux du PASO (ou des autres RSOO établies dans la région) qui continue de renforcer ses capacités.

4. RESPONSABILITÉ ET RISQUE JURIDIQUES

4.1 Tel qu'indiqué dans le projet d'avril 2019 de concept des opérations (CONOPS) du GASOS, selon lequel les États délèguent certaines fonctions de sécurité à une SOO/un AIO, ces derniers demeurent chargés de garantir que leurs obligations en matière de sécurité sont dûment remplies.

4.2 Reconnaissant que l'analyse de la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OACI a identifié que le GASOS est compatible avec la Convention de l'Organisation et ne présente pas de risque de mise en cause de la responsabilité de l'OACI en ce qui concerne la mise en œuvre des niveaux 1 et 2 du GASOS, la Nouvelle-Zélande est d'avis que d'autres travaux sont encore requis au plan de la responsabilité juridique et du transfert des risques entre les SOO/AIO et les États.

4.3 La Nouvelle-Zélande considère en particulier à des travaux approfondis sont nécessaires pour déterminer l'étendue des obligations qu'une SOO/un AIO aurait au regard de toute délégation de fonctions de supervision de la sécurité de la part d'un État, et l'étendue de la responsabilité partagée. Sans éclaircissement sur ce point, les États risquent d'hésiter à déléguer des fonctions de supervision de la sécurité, en particulier aux niveaux 1, 2 et 3.

5. GOUVERNANCE ET DÉFIS EN MATIÈRE DE CAPACITÉS

5.1 Tant pour ce qui est de la délégation officielle de fonctions à une SOO/un AIO que de la garantie constante des performances d'une SOO/un AIO, un État doit avoir les ressources et les compétences appropriées afin de s'acquitter de ses responsabilités en matière de supervision de la sécurité.

5.2 La délégation de fonctions via le GASOS peut ne pas soulager les États qui n'ont pas les compétences ou les ressources nécessaires (en particulier une source de financement durable allouée directement à la supervision de la sécurité de l'aviation) pour exercer leurs fonctions de sécurité, étant donné leurs responsabilités permanentes.

5.3 Des éclaircissements sont donc requis sur la manière dont les États seront soutenus pour garantir de manière permanente les SOO/AIO reconnues par le GASOS.

5.4 Ce soutien pourrait provenir d'États disposant de davantage de ressources, ou de l'OACI directement. Mais d'autres travaux sont nécessaires pour étudier la manière dont ces arrangements pourraient fonctionner dans la pratique, et leur avantage, à la lumière des travaux déjà entrepris par des États plus compétents pour appuyer ceux qui le sont moins (comme ceux proches de la Nouvelle-Zélande dans le Pacifique).

5.5 Dans la région Pacifique, le PASO continue de renforcer ses capacités en matière de fonctions de sécurité d'une RSOO ; ou les fonctions qui pourraient être déléguées au titre du GASOS. L'accent devrait donc être mis sur l'amélioration des capacités du PASO, avant d'entreprendre de déléguer d'autres responsabilités via le GASOS. Le PASO continue de nécessiter l'appui des États pour consolider et renforcer son potentiel et ses capacités.

5.6 Il faut également se pencher sur les complexités de la souveraineté et de la gouvernance de la région Pacifique, et leur incidence sur la future supervision nationale d'une SOO approuvée.

6. ANALYSE COÛT-BÉNÉFICE

6.1 Le concept général du GASOS est digne d'attention, mais l'analyse coût-bénéfice (ACA) liée au GASOS doit être soigneusement examinée. Elle doit se fonder sur des hypothèses crédibles et montrer clairement le gain marginal que le GASOS pourrait apporter aux États, en plus de du gain déjà obtenu à travers les États individuels recourant aux organisations régionales de sécurité existantes. Par exemple, quelles fonctions supplémentaires les États délègueraient-ils à une organisation régionale, du fait du GASOS, susceptibles de générer à l'avenir des économies.

6.2 Il importe que des bénéfices certains, quantifiables soient démontrés, pour appuyer la prise de décision des États dans le cadre de leurs opérations de supervision d'une SOO/un AIO, et de déterminer quelle priorité devrait être donnée au GASOS par l'OACI par rapport aux autres mesures d'amélioration des performances de sécurité, en particulier pour les États avec des volumes de trafic moindres et moins de ressources en matière d'aviation.