



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ B

- Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle**
6.1 : Plan stratégique
6.1.3 : Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS)

**ÉVOLUTION DU SYSTÈME MONDIAL DE SUPERVISION
DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION (GASOS)**

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note met l'accent sur trois domaines importants pour les travaux futurs, à savoir la responsabilité juridique, la gouvernance et l'analyse coûts/avantages qui soutiendront l'évolution du système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS).

Suite à donner : La Conférence est invitée à accepter la recommandation figurant au paragraphe 5.2.

1. INTRODUCTION

1.1 L'Australie appuie le concept de système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) ainsi que les efforts déployés par l'OACI pour élaborer des dispositions appropriées. Le GASOS peut s'accompagner d'avantages substantiels, tels que l'amélioration de la sécurité, de l'efficacité et de la capacité dans la mise en œuvre des fonctions de supervision réglementaire de la sécurité.

1.2 L'Australie propose que les travaux futurs soient entrepris par l'OACI dans trois domaines importants, notamment la responsabilité juridique, la gouvernance et l'analyse coûts/avantages pour appuyer l'évolution du GASOS.

2. RESPONSABILITÉ JURIDIQUE ET TRANSFERT DES RISQUES

2.1 Le GASOS, tout en définissant le mécanisme de délégation des fonctions de supervision de la sécurité à une organisation de supervision de la sécurité (SOO), doit établir clairement les implications juridiques des niveaux de la responsabilité entre les SOO et les États.

2.2 Le GASOS maintient que les États conservent la responsabilité générale de la supervision de la sécurité dans le cadre de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de

Chicago, Doc 7300), et souligne que la supervision assurée par l'OACI et l'État qui délègue est une mesure d'atténuation suffisante contre les problèmes potentiels.

2.3 Si l'OACI, l'autorité locale ou la communauté de l'aviation plus large déterminent qu'une SOO fait montre de négligence ou d'incompétence dans la supervision ou la certification, il est prévu, dans le cadre du GASOS, que :

- a) l'OACI peut imposer des limitations ou des conditions à son certificat de reconnaissance, ou suspendre ou révoquer ce certificat ;
- b) l'État peut appliquer des mesures d'atténuation ou exiger des actions correctives ; ou que
- c) l'État peut révoquer sa délégation de supervision de la sécurité.

2.4 Au vu de ce qui précède, le cadre actuel du GASOS doit tenir compte de la responsabilité juridique dans une situation où il est établi que la SOO a fait montre de négligence ou d'incompétence dans la supervision, ou lorsqu'une activité qu'elle a effectuée est incompatible avec les intérêts d'un État. Le simple fait qu'il y ait une autre entité intervenant dans l'opération de supervision de la sécurité pourrait en lui-même suffire pour impliquer cette entité dans tout litige ou enquête judiciaire. La portée de tout transfert de responsabilité civile, de risque ou de responsabilité d'un État à une SOO devrait être examinée et précisée dans les dispositions finales du GASOS. En outre, il est suggéré d'effectuer d'autres travaux pour définir la méthode qui permettra à l'OACI d'être en permanence informée des compétences de la SOO.

2.5 D'autres travaux s'avèrent en outre nécessaires pour déterminer l'étendue de la responsabilité d'une SOO à l'égard de toute délégation de fonctions de supervision de la sécurité par un État. L'élaboration d'un mécanisme clair et juridiquement acceptable – indépendant de l'article 83 bis de la Convention de Chicago, mais philosophiquement aligné sur celui-ci – devrait figurer dans la délégation de supervision afin de clarifier l'étendue de la responsabilité partagée et la nécessité ou non d'une indemnisation.

2.6 Il faudrait inclure des informations détaillées dans le GASOS sur le processus de délégation pour permettre aux États et aux SOO de connaître avec certitude leurs rôles et responsabilités dans l'exécution des fonctions de supervision de la sécurité. Si la question de la répartition appropriée des responsabilités et des risques n'est pas réglée, cela pourrait limiter la délégation par les États des fonctions de supervision de la sécurité de niveaux 2 et 3.

2.7 Il importe également de régler le problème des dispositions en matière de responsabilité pour limiter tout risque d'exposer l'OACI à la suite de l'approbation de la capacité d'une SOO au moyen d'évaluations et d'un suivi continu. Il est essentiel de régler les questions entourant la responsabilité et les risques pour éviter toute atteinte à la réputation ou à la situation financière de l'OACI.

3. **GOUVERNANCE**

3.1 Le mécanisme de supervision central présenté dans le GASOS repose sur la capacité d'un État à dégager des ressources et des connaissances spécialisées pour permettre à la SOO de remplir adéquatement ses fonctions telles qu'elles sont officiellement définies dans l'instrument de délégation.

3.2 Il semble que les États délèguent souvent les fonctions de supervision de la sécurité à un organisme reconnu par le GASOS parce qu'ils n'auraient pas une capacité suffisante pour se charger eux-mêmes de ce travail. Toutefois, le GASOS exige que l'État ait la capacité de définir et de superviser les fonctions qu'il a déléguées. Alors que les organismes de sécurité d'États plus grands semblent pouvoir gérer adéquatement ce concept, cela peut s'avérer extrêmement difficile pour les organismes d'États plus petits aux capacités techniques insuffisantes, c'est-à-dire le type d'État que le GASOS est conçu pour aider à évaluer adéquatement les compétences existantes. Il faudrait donc entreprendre des travaux supplémentaires pour élaborer des dispositions destinées à soutenir les petits États dans l'évaluation de la performance appropriée des SOO, comme une assistance spécialisée d'États plus grands ou de l'OACI.

3.3 En vertu du GASOS, un État recevra un crédit du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) pour les fonctions déléguées à une SOO reconnue. Toutefois, il y a peu d'informations sur la question de savoir si le non-respect de ses obligations par une SOO aura un impact sur le taux USOAP de mise en œuvre effective de l'État.

3.4 En plus de clarifier ces questions, l'OACI devrait proposer des éléments indicatifs et des mesures aux États pour les aider à changer de SOO de manière efficace et efficiente. Il faudrait aussi envisager d'élaborer des mesures pour aider l'État à conserver son taux USOAP de mise en œuvre effective dans ces circonstances, par exemple en lui donnant une période de grâce appropriée pour lui permettre de changer de SOO.

3.5 La capacité à gérer les conflits d'intérêts potentiels au sein d'un organisme tenu pour responsable des taux USOAP de mise en œuvre effective de son État client, mais également au sein des SOO chargées de fonctions techniques ou de certification devrait être examinée plus avant. Il faudra élaborer des mesures et des éléments indicatifs pour évaluer les modalités de gouvernance des SOO en ce qui concerne leur capacité à gérer et à prévenir tout conflit d'intérêts potentiel.

4. ANALYSE COÛTS/AVANTAGES

4.1 Compte tenu des niveaux différents des ressources dont disposent les organismes de supervision de la sécurité des États, il faudrait envisager d'entreprendre une analyse coûts/avantages pour déterminer et quantifier les avantages des résultats améliorés découlant du GASOS, en termes de sécurité de l'aviation, d'efficacité et de capacité, pour les États et l'industrie aéronautique.

4.2 Le système proposé est destiné à fonctionner sur la base du recouvrement des coûts, et une analyse coûts/avantages permettrait aux États de comprendre que la valeur de ce recouvrement pour l'adoption du GASOS est plus que compensée par les économies et les efficiences rendues possibles par la délégation de certaines fonctions de supervision de la sécurité.

4.3 Cette analyse pourrait aussi encourager les États ayant beaucoup de ressources à aider d'autres États dans leurs efforts de supervision des SOO. Cela permettra de soutenir les politiques existantes de l'OACI afin qu'aucun pays ne soit laissé de côté.

5. CONCLUSION

5.1 Même si l'Australie soutient le GASOS, nous proposons que l'OACI entreprenne les travaux futurs dans trois domaines spécifiques : la responsabilité juridique, la gouvernance et l'analyse coûts/avantages pour soutenir l'évolution de ce système.

5.2 La Conférence est invitée à accepter la recommandation suivante :

Recommandation 6.1/x – Évolution du système mondial de supervision de la sécurité de l’aviation (GASOS)

Il est recommandé que la Conférence :

- a) demande à l’OACI d’entreprendre les travaux futurs pour faire évoluer le système mondial de supervision de la sécurité aérienne (GASOS) en ce qui concerne :
 - 1) la responsabilité juridique et les risques découlant de la délégation des fonctions de supervision de la sécurité pour les États, l’OACI et les organisations de supervision de la sécurité (SOO) reconnues ;
 - 2) les mesures de gouvernance destinées à appuyer l’adoption du concept de GASOS par les États, y compris la possibilité d’aider ceux-ci à superviser la délégation de fonctions à des SOO ;
 - 3) l’impact, sur le taux USOAP de mise en œuvre effective de l’État, de l’évaluation et du contrôle continu d’une SOO par l’OACI, en particulier lorsque cette SOO ne se conforme pas aux normes pertinentes ;
 - 4) l’élaboration d’éléments indicatifs pour clarifier le processus de transfert de la supervision d’une SOO à une autre, et l’impact de ce changement sur le taux USOAP de mise en œuvre effective d’un État dans ces circonstances ;
 - 5) l’élaboration de critères de gouvernance à utiliser pour déterminer si les SOO appliquent les dispositions de gouvernance et y adhèrent dans les fonctions de supervision de la sécurité, y compris la gestion des conflits d’intérêts ;
 - 6) la réalisation d’une analyse coûts/avantages pour soutenir la participation au GASOS et mettre en lumière les avantages quantifiables pour les États et l’industrie aéronautique.

— FIN —