



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)

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

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les États-Unis reconnaissent la nécessité d'aider les États à accroître et renforcer leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité et prennent acte des difficultés que le Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) vise à résoudre, ainsi que des éventuels avantages que pourrait présenter le modèle proposé pour le GASOS. Ils expriment toutefois des préoccupations relativement à certains éléments fondamentaux du GASOS et à la stratégie OACI de mise en œuvre. La présente note appelle l'attention sur ces préoccupations en vue d'en poursuivre l'analyse.

Suite à donner : La Conférence est invitée à convenir des mesures suivantes :

- a) le Groupe d'étude sur le GASOS devrait continuer d'œuvrer avec le Secrétariat afin de prendre en compte les aspects politique, administratif et juridique, ainsi que ceux liés à la sécurité, et continuer de veiller à ce que les résultats soient acceptables pour les États, avant l'adoption officielle du programme ;
- b) ces travaux devraient comprendre une analyse des ressources actuelles et prévues disponibles pour la supervision de la sécurité ;
- c) l'OACI devrait harmoniser les programmes actuels et proposés ayant des objectifs semblables et voir quelles ressources sont déjà mises à la disposition des États et des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) ;
- d) il faudrait continuer de recourir au Groupe d'étude sur le GASOS et le nombre de membres de ce dernier devrait être accru pour garantir un accès à l'expertise nécessaire pour amener le programme à maturité.

1. INTRODUCTION

1.1 Les États-Unis appuient le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004). Au nombre des efforts pour appuyer les priorités du GASP, on compte l'élaboration du Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS). Les États-Unis ont soutenu activement le Groupe d'étude sur le GASOS et la présente note a pour objet de souligner et promouvoir les délibérations sur des préoccupations concernant les éléments fondamentaux du GASOS et la stratégie de mise en œuvre proposée.

1.2 Le GASOS a pour objectif d'établir un réseau d'organisations de supervision de la sécurité reconnues par l'OACI qui aideront à renforcer les capacités dans ce domaine et qui viendront s'ajouter aux autres organisations de supervision de la sécurité (RSOO et SOO), ce qui en accroîtra la disponibilité. Ces organisations pourront alors prêter assistance aux États ayant des ressources limitées en offrant des solutions pratiques et abordables en matière de supervision de la sécurité.

1.3 La Résolution A39-14 de l'Assemblée, *Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en figurant des priorités et des cibles mesurables*, encourage les États membres à favoriser la création de partenariats régionaux ou sous-régionaux. L'objectif est de collaborer au renforcement des capacités nationales de supervision de la sécurité en fonction des tendances et des manques d'efficacité, par exemple :

- a) le trafic aérien doublera au cours des 15 prochaines années, et cette croissance aura lieu en grande partie dans des États dont les ressources sont fortement limitées ;
- b) les régimes d'immatriculation et les modèles de gestion des utilisateurs évoluent, ce qui complique la supervision par les instances de réglementation ;
- c) les systèmes de supervision de la sécurité doivent s'adapter aux futures demandes d'un secteur aéronautique en expansion rapide, ainsi qu'aux nouvelles technologies et aux nouveaux processus ;
- d) étant donné les différences dans les systèmes réglementaires, et le manque d'efficacité attribuable à des programmes d'audit et de recertification qui font double emploi, il faut repenser les programmes actuels de supervision de la sécurité ;
- e) de nouveaux modèles de supervision de la sécurité devraient être élaborés en vue de résoudre les manques d'efficacité dus aux audits qui se chevauchent et de résoudre les difficultés futures ;
- f) les États devraient avoir accès à des options pratiques et abordables en matière de supervision de la sécurité.

1.4 Les États-Unis prennent acte des difficultés sous-jacentes que le GASOS vise à résoudre, ainsi que des éventuels avantages que pourrait présenter le modèle GASOS.

2. ANALYSE

2.1 Les États-Unis appuient l'objectif du GASOS de permettre le développement et le maintien des capacités nationales de supervision de la sécurité ; ils ont toutefois certaines préoccupations qui devraient être prises en compte au cours de la phase d'élaboration du GASOS, avant l'adoption officielle du programme. Citons comme exemple le cas des États ayant des contraintes en matière de ressources qui les empêchent d'effectuer eux-mêmes la supervision de la sécurité et qui pourraient ne pas être en mesure d'évaluer effectivement la performance des prestataires de services GASOS. La difficulté à évaluer ces derniers pourrait éloigner davantage les États de la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

2.2 Il est également préoccupant de constater que, dans le programme GASOS, il est pris pour hypothèse que les États ayant des ressources limitées ne disposent pas des moyens de trouver des sources appropriées d'assistance technique. Il est beaucoup plus probable que ces États n'aient pas les ressources financières et institutionnelles ou, dans certains cas, la volonté politique nécessaires pour obtenir de l'assistance technique. On ignore si, dans le cadre du GASOS, les États feront des économies qui élimineront ces obstacles.

2.3 Il est prévu que la mise en œuvre du GASOS imposera sur les ressources financières et humaines de l'OACI des pressions considérables avec lesquelles l'Organisation pourrait ne pas pouvoir composer. Dans le cadre du modèle GASOS, l'OACI devra confier à un organisme existant, ou à un nouveau qu'elle mettra sur pied, la tâche de reconnaître et d'auditer régulièrement un État ou une RSOO, qui exécuteront alors des fonctions précises en matière de sécurité et/ou de supervision au nom d'un État contractant. Cela suppose non seulement un processus initial de reconnaissance, mais aussi une fonction continue de surveillance.

2.4 Si des critères efficaces ne sont pas mis en place pour évaluer si des services et les prestataires de ces derniers sont nécessaires, l'OACI devra consacrer des ressources à valider (et revalider) tout organisme qui fait une demande de reconnaissance. On peut aussi prévoir que l'OACI pourrait se trouver responsable de la performance de tout organisme qu'elle aura reconnu, ce qui peut être épineux en cas de problèmes entre la SOO et l'État. Il doit donc y avoir un échange continu de données concernant l'efficacité des organismes reconnus au titre du GASOS et toute préoccupation en matière de sécurité qui pourrait survenir, afin que des mesures puissent être prises immédiatement pour suspendre les activités. Ceci comprend les informations provenant d'autres États qui utilisent la même SOO ou qui sont touchés par ses travaux. On ignore comment l'OACI tirera parti des données dont elle a besoin à cet égard.

2.5 Il faut que soient élaborés et approuvés par les États des éléments indicatifs, notamment sur les processus et procédures, pour donner aux États des moyens efficaces d'utiliser les services de SOO et d'en surveiller l'exécution, selon une méthode reconnue par l'OACI. Le recours à une SOO par un État aura vraisemblablement des incidences sur d'autres États, et il est important que tous les États fassent confiance aux capacités et à la performance de la SOO. Plus précisément, le fait qu'un État ou une organisation internationale ait recours à une SOO reconnue aura probablement des conséquences sur les ententes bilatérales avec d'autres partenaires.

2.6 Comme cela a été dit à de nombreuses réunions OACI de haut niveau, tenues au siège ou en région, depuis plusieurs années, il est indispensable d'accroître la coopération entre les États si l'on veut répondre à la croissance prévue dans le domaine du transport aérien international. Le programme de reconnaissance des inspecteurs en sécurité de l'aviation (CASI), le Groupe de travail sur la cessibilité transfrontalière des aéronefs, l'évolution continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP CMA) et la plate-forme de coopération des RSOO,

entre autres, visent à résoudre les difficultés auxquelles est confronté un système international de plus en plus interconnecté. Les résultats attendus de chaque programme doivent être clairement harmonisés afin que les ressources soient mises à contribution avec efficacité et que les doubles emplois soient évités. Étant donné les incidences possibles et le soutien en ressources qui sera nécessaire pour mettre en œuvre efficacement le GASOS, cette harmonisation des programmes doit avoir lieu avant le lancement officiel du programme.

2.7 Il y a aussi un certain nombre de ressources à la disposition des États et des RSOO dont il faudrait tenir compte avant d'élaborer un nouveau programme visant des objectifs semblables. Il y a 20 ans, l'OACI et la Federal Aviation Administration ont noué un partenariat afin de dispenser aux inspecteurs des autorités de l'aviation civile (AAC) du monde entier une formation uniformisée de haute qualité, fondée sur les SARP de l'OACI dans le domaine des normes de vol. Il s'agit du Programme de formation des inspecteurs nationaux de la sécurité (INS), approuvé par l'OACI, qui comprend une série de cours pour former les inspecteurs à l'exécution de leurs tâches de certification, surveillance et résolution de problèmes de sécurité. Les résultats de l'USOAP de l'OACI ont démontré que les « Model Civil Aviation Regulations » (MCAR) et les éléments indicatifs connexes, utilisés dans ces cours pour faire ressortir l'importance de la normalisation, ont été adaptés par un nombre d'États considérable comme base pour la structure nationale de supervision de la sécurité.

2.8 Il existe aussi des ressources à la disposition des États et des organisations régionales pour la sélection des prestataires d'assistance technique et la collaboration avec ces derniers. Les États-Unis ont élaboré l'Advisory Circular 125-9 de la FAA dans laquelle sont présentées les pratiques optimales permettant à une AAC de s'assurer qu'une personne ou un entrepreneur a les qualifications nécessaires pour mener des activités d'assistance technique, à son intention ou à celle d'une autre autorité régionale connexe.

3. CONCLUSION

3.1 La sécurité du système de transport aérien international revêt la plus haute priorité et l'amélioration continue de la sécurité dans le monde dépend de la capacité de toutes les parties prenantes à collaborer et coopérer efficacement. Pour les États, tant les nouveaux entrants dans le système que la croissance prévue du transport aérien continueront d'être un défi. Des ressources et des programmes, tels que le GASOS peuvent orienter les États et les organisations régionales dans le renforcement des systèmes de supervision de la sécurité. Toutefois, des conséquences inattendues ou des mesures de protection insuffisantes peuvent compromettre la réalisation des avantages que pourrait apporter le GASOS et même avoir des incidences négatives sur la sécurité si les aspects du programme ne sont pas tous analysés à fond et toutes les préoccupations, pleinement résolues.

3.2 Les États-Unis recommandent donc que les mesures décrites dans le résumé analytique de la présente note soient prises en compte par la Conférence de navigation aérienne.