



TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

PROJET DE RAPPORT DU COMITÉ B SUR LES POINTS 6 DE L'ORDRE DU JOUR (Sous-points 6.1, 6.1.1, 6.1.2 et 6.1.3)

Le projet de rapport ci-joint sur les points 6.1, 6.1.1, 6.1.2 et 6.1.3 de l'ordre du jour est présenté pour approbation par le Comité B, pour soumission à la Plénière.

Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle**6.1 : Plan stratégique****6.1.1 : Vision et aperçu de l'édition de 2020-2022 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)****6.1.2 : Mise en place de la surveillance de la performance de sécurité ; objectifs, cibles et indicateurs présentés dans l'édition de 2020-2022 du GASP**

6.1.1 Ce point de l'ordre du jour introduit le projet d'édition 2020-2022 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004). Afin de donner aux participants une meilleure vue d'ensemble et de faciliter le débat, les notes de travail présentées au titre des sous-points 6.1, 6.1.1 et 6.1.2 de l'ordre du jour sont examinées ensemble.

6.1.2 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/29 Révision n° 1, présentée par le Secrétariat, qui contient une stratégie complète de sécurité de l'aviation. Cette note présente la troisième édition du *Plan révisé pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) pour que le Comité l'accepte en principe. Le projet d'édition 2020-2022 du GASP énonce la stratégie de l'OACI en matière de sécurité à l'appui de la priorisation et de l'amélioration continue de l'aviation. Le Plan guide la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation. La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, présentée dans le projet d'édition 2020-2022 du GASP, sert de plan d'action pour aider la communauté aéronautique à réaliser les objectifs du GASP.

6.1.3 Le Comité examine les notes AN-Conf/13-WP/123, présentée par les États-Unis, AN-Conf/13-WP/43, présentée par la Pologne au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², et par EUROCONTROL, AN-Conf/13-WP/135, présentée par le Brésil au nom des États d'Amérique du Sud (SAM)³, AN-Conf/13-WP/139, présentée par la République populaire de Chine, AN-Conf/13-WP/66, présentée par l'Uruguay et appuyée par les États SAM (à l'exception du Chili), AN-Conf/13-WP/65, présentée par les États-Unis, et AN-Conf/13-WP/186, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), concernant des observations sur le projet d'édition 2020-2022 du GASP. Le Comité convient de la nécessité de poursuivre les efforts de mise en œuvre dans le cadre du GASP, en se concentrant sur les performances de sécurité, les mécanismes régionaux, la gestion des risques de sécurité et la planification de la sécurité à l'échelle nationale/régionale. Il appuie fermement le projet d'édition 2020-2022 du GASP et convient que l'OACI doit préciser le concept de marge pour la supervision de la sécurité, en vue de l'entérinement ultérieur du GASP à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI.

6.1.4 Le Comité prend note de la nécessité de promouvoir une meilleure intégration et une meilleure coordination entre les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), tout en garantissant que les modalités des travaux au niveau régional tiennent compte des besoins et des priorités de chaque région. Il convient aussi qu'il

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

³ Treize États contractants [Argentine, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)].

faudrait demander que le Conseil continue l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) fondées sur les performances en complément des exigences prescriptives, selon qu'il convient, compte tenu des implications budgétaires.

6.1.5 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/142, présentée par la République populaire de Chine, concernant l'expérience acquise dans ce pays sur la mise en œuvre du suivi et de la surveillance des aéronefs à l'échelle mondiale. Il est saisi aussi de deux notes présentées par la Trinité-et-Tobago : AN-Conf/13-WP/227 contenant des considérations relatives à une révision de la Convention de Chicago centrée sur l'aviation intérieure et à un examen des Annexes de l'OACI, et AN-Conf/13-WP/228, portant sur de nouveaux moyens destinés aux États qui ont du mal à mettre en œuvre les prescriptions de l'OACI figurant dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et relatives au Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et à la méthode de surveillance continue (CMA). Le Comité reconnaît que les dispositions actuelles de l'Annexe 13 de l'OACI et les éléments indicatifs connexes sur les systèmes régionaux d'enquête prévoient déjà les outils nécessaires permettant aux États qui ne disposent pas des ressources suffisantes pour mener des enquêtes de déléguer cette fonction à d'autres États ou à des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO).

6.1.6 À la suite du débat, le Comité convient d'accepter la recommandation suivante :

Recommandation 6.1/1 : Projet d'édition 2020-2022 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP, Doc 10004)

Il est recommandé que les États :

- a) acceptent en principe le projet d'édition 2020-2022 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), objectifs et cibles du GASP compris ;
- et que l'OACI :
- b) tienne compte des apports de la Conférence et des réponses au questionnaire en vue de l'entérinement ultérieur de l'édition 2020-2022 du GASP à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI.

Point 6 : Questions relatives à la sécurité organisationnelle

6.1.3 : Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS)

6.1.7 Le Comité examine la note AN-Conf/13-WP/17, présentée par le Secrétariat, qui décrit le nouveau système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS). Cette note énonce l'objectif de l'OACI visant à renforcer les capacités des États en matière de supervision et de gestion de la sécurité en déléguant les fonctions de supervision de la sécurité, selon les besoins, des États à des organisations de supervision de la sécurité (SOO) compétentes qui ont été évaluées et reconnues par l'OACI, et en renforçant les SOO existantes pour qu'elles puissent appuyer les États de façon plus efficace et plus efficiente. Elle décrit le GASOS comme étant un mécanisme facultatif et normalisé d'évaluation et de reconnaissance des organisations de supervision de la sécurité (SOO), comprenant principalement les autorités de l'aviation civile (AAC) des États, les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et d'autres mécanismes nationaux. Le Comité examine les notes AN-Conf/13-WP/78, présentée par l'Australie et appuyée par la Nouvelle-Zélande et Singapour,

AN-Conf/13-WP/188, présentée par la Bolivie et appuyée par les États SAM⁴, AN-Conf/13-WP/124, présentée par les États-Unis, et AN-Conf/13-WP/224, présentée par 54 États contractants, membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)⁵, et il convient de la nécessité de se pencher sur les défis et problèmes énoncés dans ces notes.

6.1.8 Le Comité est conscient de l'inquiétude particulière que soulève l'inclusion d'entités privées et convient de la nécessité de limiter la portée du programme GASOS aux AAC des États, aux RSOO et aux autres mécanismes régionaux comme les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) pour que le GASOS puisse continuer à mûrir. Il demande à l'OACI d'examiner les préoccupations exprimées dans les trois domaines principaux que sont la responsabilité, la gouvernance et l'analyse coûts-avantages pour appuyer la progression du programme et note la demande adressée à la Direction des affaires juridiques de l'OACI de participer à la recherche de solutions en ce qui concerne la responsabilité juridique et le transfert des risques. Le Comité recommande aussi de veiller à ce que le Groupe d'étude sur le GASOS fasse l'objet d'un examen visant à garantir l'accès aux compétences techniques nécessaire pour faire avancer le programme. Il reconnaît l'importance de la participation aux évaluations des projets pilotes du GASOS et recommande que d'autres SOO demandent à être évaluées dans le cadre de la période d'essai du GASOS.

6.1.9 Le Comité note que le GASOS a été appuyé la RSOO et l'État ayant participé aux premiers projets pilotes, soulignant l'importance de cette évaluation qui leur a permis de renforcer leurs capacités de surveillance de la sécurité et d'obtenir l'appui politique nécessaire à l'amélioration de leurs performances.

6.1.10 À la suite du débat, le Comité convient d'accepter la recommandation suivante :

Recommandation 6.1.3/1 — Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS)

Il est recommandé que les États :

a) appuient l'élaboration du système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) ;

et que l'OACI :

b) continue à élaborer un GASOS OACI comprenant des évaluations facultatives et normalisées de la compétence des organisations de supervision de la sécurité en vue de la reconnaissance des fonctions de supervision de la sécurité fournies aux États, y compris son cadre juridique et ses mécanismes d'évaluation, tout en garantissant que ces États conservent leurs obligations et responsabilités au titre de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) ;

⁴ Treize États contractants [Argentine, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)].

⁵ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap Vert, République Centrafricaine, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, État de Lybie, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maurice, Mauritanie, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

- c) élabore des orientations appropriées destinées aux États pour appuyer la délégation des fonctions de supervision de la sécurité et la surveillance des organisations de supervision de la sécurité qui acceptent cette délégation ;
- d) conçoive des interfaces adéquates entre le GASOS et les autres programmes de l'OACI et d'éviter que les activités GASOS et USOAP CMA (Programme universel d'audits de supervision de la sécurité - Méthode de surveillance continue) ne fassent double emploi ;
- e) demande à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI d'entériner le GASOS, si les questions concernant la responsabilité, la gouvernance et l'analyse coûts-avantages ont été résolues ;
- f) encourage les organisations de supervision de la sécurité, y compris les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les autorités de l'aviation civile (AAC) des États et d'autres mécanismes nationaux à participer au GASOS afin d'élargir et de renforcer l'appui donné aux États en matière de supervision de la sécurité.
