



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

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

#### LE SYSTÈME MONDIAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION (GASOS)

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) est un mécanisme, d'application volontaire et uniformisée, d'évaluation et d'agrément des organismes de supervision de la sécurité (SOO) et des organismes d'enquêtes sur les accidents et incidents (AIO) qui facilite l'exercice des fonctions et des activités de sécurité et, à terme, renforce les capacités des États à superviser la sécurité. À sa 217<sup>e</sup> session, le Conseil a approuvé la mise en œuvre du GASOS.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- prendre acte du travail accompli en ce qui concerne l'élaboration et la mise en œuvre du GASOS ;
- prendre acte de l'approbation du GASOS par le Conseil en vue du renforcement et de l'évaluation des RSOO et des RAIO pour leur permettre de fournir un appui de Niveaux 1 et 2 à leurs États membres ;
- soutenir la mise en œuvre continue des Niveaux 1 et 2 du GASOS par le Secrétariat comme indiqué au paragraphe b) ci-dessus ;
- adopter la révision proposée de la résolution A40-xx de l'Assemblée présentée dans l'appendice.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i> Doc 10115, <i>Rapport de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13)</i> , Rectificatifs n <sup>os</sup> 1 et 2, et Supplément n <sup>o</sup> 1 Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016)</i> Doc 10046, <i>Rapport de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité (2015)</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2017-2019</i> Doc 9946, <i>Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents</i> Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, Partie B — Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> Rapport du Forum sur les RSOO pour la sécurité de l'aviation dans le monde Concept d'exploitation du GASOS

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) est conçu comme un mécanisme, d'application volontaire et uniformisée, pour évaluer et agréer les organismes de supervision de la sécurité (SOO) et les organismes d'enquêtes sur les accidents et incidents (AIO) sur la base du recouvrement des coûts. Aux fins de la présente note, un SOO est un RSOO, ou tout autre organisme intergouvernemental régional ou sous-régional de supervision de la sécurité qui aide un État ou un groupe d'États à remplir leurs fonctions et réaliser ses activités en matière de sécurité. Dans ce contexte, les entités privées ne peuvent pas faire partie d'un SOO. De même, un AIO est un organisme intergouvernemental régional d'enquêtes sur les accidents et incidents (RAIO). Le GASOS facilite la délégation de pouvoirs et d'activités en matière de sécurité par l'État, le cas échéant, à des SOO et des AIO agréés, et en définitive, renforce les capacités de supervision de l'État. Les critères et les processus d'évaluation conçus pour le GASOS découlent du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP CMA). Bien que le GASOS utilise les mêmes méthodes que l'USOAP CMA, leurs programmes demeurent indépendants l'un de l'autre.

1.2 La collaboration régionale en matière de sécurité a permis de renforcer la sécurité de l'aviation internationale grâce à la contribution des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et d'autres mécanismes régionaux, notamment les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO). Les programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) constituent un autre exemple de coopération régionale et permettent des améliorations concrètes grâce à leur soutien aux États. Malgré le renforcement constant de la collaboration régionale, nombreux parmi ces organismes régionaux continuent à faire face à des difficultés spécifiques qui les empêchent de produire les résultats attendus. Au niveau mondial, le GASOS présente un ensemble uniformisé de critères suivant lesquels les organismes régionaux peuvent être évalués et améliorés. Ces critères profiteront directement aux États membres en contribuant à améliorer les capacités de supervision et d'assistance dans le respect des obligations qui incombent à l'État en matière de supervision de la sécurité.

1.3 De plus, le GASOS renforcera les capacités des États en matière de supervision, de gestion de la sécurité et d'enquêtes sur les accidents et incidents en facilitant l'exercice des fonctions et activités de sécurité par les SOO et les AIO capables et compétents, pour le compte des États. Ceci à travers un mécanisme d'évaluation des qualifications et d'agrément des SOO et des AIO, ce qui pourrait encourager les États à faire appel à ces organismes agréés pour des fonctions et des activités spécifiques de sécurité.

## 2. CONTEXTE

2.1 La Résolution A39-14, *Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en figurant des priorités et des cibles mesurables* et la Recommandation 3/1 de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité 2015 (HLSC 2015) encouragent toutes les deux le renforcement et le développement de la sécurité régionale de l'aviation et le développement des mécanismes de sécurité régionale de l'aviation et de supervision de la sécurité, notamment les RSOO.

2.2 En mars 2017, le Forum sur les organismes régionaux de supervision de la sécurité de l'aviation (RSOO) pour la sécurité de l'aviation internationale a appuyé l'élaboration proposée du GASOS dans le cadre de la stratégie et du plan d'action mondial de l'OACI pour l'amélioration des RSOO et la mise en place d'un système mondial pour la supervision de la sécurité.

2.3 Toujours en 2017, le concept d'exploitation du GASOS a été présenté aux réunions des Directeurs généraux de l'aviation civile et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et a été soutenu dans toutes les régions de l'OACI. Le concept du GASOS a été aussi présenté au premier Symposium sur la mise en œuvre de la sécurité et de la navigation aérienne (SANIS/1) en décembre 2017, où son développement approfondi a été également encouragé.

2.4 En octobre 2018, la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) a recommandé à l'OACI de soumettre le GASOS à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée pour approbation si les questions de responsabilité, de gouvernance et d'analyse coûts-avantages et autres, soulevées par la Conférence, sont réglées.

2.5 Lors de sa 217<sup>e</sup> session, le Conseil a approuvé la mise en œuvre du GASOS en vue de l'exercice de fonctions et d'activités de Niveaux 1 et 2 par les RSOO et les RAIO au nom de leurs États membres. Le GASOS est décrit de manière plus détaillée dans le *Concept d'exploitation du Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS)* disponible à l'adresse <https://www.icao.int/gasos> qui fournit les détails des mécanismes et processus utilisés.

### 3. PROGRÈS ACCOMPLIS SUR LE GASOS

3.1 Depuis mars 2017, l'OACI travaille au développement du GASOS avec pour but de le lancer en début 2020. L'OACI et le Groupe d'étude du GASOS qui comprend des membres représentant les États et les parties prenantes, ont achevé les travaux de planification et élaboré les processus et procédures nécessaires pour atteindre cet objectif. En outre, l'OACI a achevé les trois évaluations pilotes de l'AAC d'un État et de deux RSOO qui ont joué un rôle essentiel dans le test et le perfectionnement des mécanismes d'évaluation du GASOS. D'autres évaluations pilotes sont prévues pour 2019 afin de mieux affiner les mécanismes d'évaluation avant le lancement du programme.

3.2 Les évaluations pilotes du GASOS ont déjà produit des améliorations concrètes pour les SOO évaluées, notamment l'approbation par les États de réglementations régionales harmonisées ; une hausse du soutien financier et technique ; un examen et une mise à niveau exhaustifs des procédures internes ; et l'appui de projets techniques par d'autres organisations internationales.

3.3 En novembre 2018, l'OACI a achevé un sondage auprès des États visant à déterminer leur intérêt pour le GASOS. Au total, 64 organisations ont répondu au questionnaire d'enquête, y compris 46 AAC nationales, huit RSOO et 10 AIO. Les résultats du sondage montrent que le GASOS est soutenu. Les États ont indiqué qu'ils seraient prêts à demander aux SOO et aux AIO agréés par l'OACI de leur assurer des fonctions et des activités de sécurité.

3.4 Afin d'examiner les préoccupations d'ordre juridique soulevées lors de l'AN-Conf/13 et d'y répondre, la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB) de l'OACI a effectué une analyse juridique du GASOS avec la participation d'un groupe consultatif juridique ad hoc externe. Au terme de cette analyse, l'OACI a conclu que l'évaluation du GASOS et l'agrément de RSOO et de RAIO pour l'exercice des fonctions et des activités de sécurité des Niveaux 1 et 2 pour le compte des États peuvent être effectués conformément à la Convention de Chicago et que les mesures recensées répondent, ou autrement, atténuent les risques de responsabilité de l'OACI. Les niveaux du GASOS sont définis dans l'Appendice B du Concept d'exploitation du GASOS.

3.5 Afin de résoudre les éventuels problèmes de gouvernance soulevés lors de l'AN-Conf/13, l'OACI, avec l'appui du Groupe d'étude du GASOS, a procédé à un examen desdites questions et a

recensé des mesures d'atténuation appropriées pour résoudre les éventuels problèmes qui étaient principalement liés aux interfaces entre l'État et le SOO. Un chapitre sur les aspects liés à la gouvernance a été ajouté au nouveau *Manuel du GASOS*. Un tableau où figurent les éventuels problèmes de gouvernance et les mesures d'atténuation recommandées par le Groupe est contenu dans l'Appendice F du Concept d'exploitation du GASOS.

3.6 Suivant la recommandation de l'AN-Conf/13, l'OACI a effectué une analyse coûts-avantages (ACA) afin de recenser et de quantifier les avantages et les coûts du GASOS pour les RSOO et les États en ce qui concerne la sécurité, la capacité, l'efficacité et les avantages économiques. Comme l'ont déjà conclu les évaluations pilotes du GASOS, les États et les organismes régionaux tireront profit d'une évaluation et de l'agrément du GASOS de l'OACI qui faciliteront la mise en œuvre effective des SARP de l'OACI. L'ACA montre des résultats positifs et peut être consultée dans l'Appendice G du Concept d'exploitation du GASOS.

3.7 Par conséquent, étant donné que toutes les préoccupations soulevées lors de l'AN-Conf/13 à propos des Niveaux 1 et 2 ont été résolues ou autrement atténuées, l'OACI continuera d'avancer dans ses activités ayant trait au GASOS en ce qui concerne le Niveau 1 et le Niveau 2 en mettant l'accent sur le renforcement des RSOO et des RAIO afin que ces entités puissent se doter des compétences nécessaires pour soutenir leurs États membres. Les fonctions et les activités du Niveau 1 concernent les services consultatifs. Les activités du Niveau 2, en plus des fonctions et des activités du Niveau 1, comprennent aussi les services consultatifs, en ce qui concerne les SOO, l'appui aux États dans la mise en œuvre de leurs activités de délivrance de licences, de certification, leurs obligations en matière d'approbation et de surveillance, ou en ce qui concerne les fonctions et les activités des AIO, pour soutenir les États dans la réalisation de leurs enquêtes sur les accidents et incidents.

#### 4. MISE EN PLACE DU GASOS

4.1 La mise en œuvre des Niveaux 1 et 2 du GASOS est fondée sur les principales considérations suivantes :

- a) une RSOO ou un RAIO peuvent exercer certaines fonctions et activités de sécurité au nom de leurs États membres ; toutefois, la responsabilité ultime de la supervision de la sécurité continue d'incomber à ceux-ci conformément à la Convention de Chicago ;
- b) le GASOS sera géré par l'OACI sur une base de recouvrement des coûts, c'est-à-dire qu'il sera à but non lucratif ; toutes les recettes non utilisées seront réinvesties dans le GASOS ;
- c) des contributions financières volontaires peuvent avoir une incidence directe en réduisant les besoins financiers de l'OACI et permettre une évolution plus rapide du programme ;
- d) l'OACI élabore, en collaboration avec le Groupe d'étude du GASOS, des orientations destinées aux États et aux RSOO/RAIO sous la forme d'un Manuel du GASOS de l'OACI ;
- e) le GASOS sera soumis à un système de gestion de la qualité ;

- f) le GASOS demeurera indépendant des autres programmes de l'OACI, y compris sans s'y limiter, le Programme de coopération technique et l'USOAP CMA ; toutefois, des ressources appropriées, notamment en personnel et en outils des TI peuvent être partagés, suivant les besoins, afin de ne pas avoir besoin de ressources supplémentaires.

## 5. CONCLUSION

5.1 Le GASOS est conçu comme un mécanisme, d'application volontaire et uniformisée, pour évaluer et agréer les RSOO et les RAIO. Il renforcera les capacités de supervision, de gestion de la sécurité et d'enquêtes sur les accidents et incidents des États en facilitant l'exercice, le cas échéant, par les RSOO et les RAIO, de fonctions et d'activités de sécurité pour le compte des États. L'OACI a élaboré les processus et procédures nécessaires à la mise en œuvre des Niveaux 1 et 2 du GASOS.

-----



## APPENDICE

### PROJET DE RÉSOLUTION PRÉSENTÉ À LA 40<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION

#### **Résolution A-40-xx : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en figurant des priorités et des cibles mesurables**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation reste d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

*Considérant* que la responsabilité d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale incombe aussi aux États membres, tant collectivement qu'individuellement,

*Considérant* que, conformément à l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, chaque État membre s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux aéroports, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Considérant* que l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale exige la collaboration active de toutes les parties prenantes,

*Considérant* que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel pour permettre aux États membres de construire un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, exigeant que tous les États membres mettent en œuvre les SARP dans la mesure du possible et assurent une supervision adéquate de la sécurité,

*Considérant* que les résultats des audits et des missions de validation coordonnées (ICVM) effectués au moyen de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA) montrent que plusieurs États membres n'ont pas encore pu établir un système national de supervision de la sécurité satisfaisant, et que plusieurs États membres ont été identifiés comme ayant des problèmes graves de sécurité (PGS),

*Considérant* que l'OACI joue un rôle de chef de file pour faciliter la mise en œuvre des SARP et la résolution des carences en matière de sécurité en coordonnant les soutiens et en mobilisant les ressources des partenaires de la sécurité en aviation,

*Reconnaissant* que les plans d'action de l'OACI élaborés pour des États membres individuels servent de plates-formes pour fournir, en coordination avec d'autres parties prenantes, une assistance directe et des orientations à ces États dans la résolution de leurs PGS ainsi que pour traiter un faible taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux,

*Considérant* que l'OACI, par sa Politique sur la coopération régionale, est résolue à apporter aux États membres son assistance, ses conseils et toute autre forme de soutien, dans la mesure du possible, en

matière de technique et de politique de l'aviation civile internationale pour les aider à s'acquitter des responsabilités que leur confèrent la Convention relative à l'aviation civile internationale et les Objectifs stratégiques de l'Organisation, notamment en favorisant la coopération régionale par des partenariats étroits avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile,

*Reconnaissant* que les États membres ne possèdent pas tous les ressources humaines, techniques et financières requises pour assurer adéquatement la supervision de la sécurité,

*Reconnaissant* que l'établissement d'organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation (RSOO), notamment d'organisations régionales de supervision de la sécurité, présente un grand potentiel pour aider les États à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago grâce à des économies d'échelle et à une harmonisation à un échelon supérieur résultant d'une collaboration entre les États membres dans l'établissement et l'exploitation d'un système commun de supervision de la sécurité,

*Rappelant* que les États membres sont responsables de la mise en œuvre des normes de l'OACI et qu'ils peuvent, à cet égard, décider sur une base volontaire de déléguer certaines fonctions aux RSOO et que, le cas échéant, le terme « État » devrait être compris comme incluant aussi les RSOO,

*Rappelant* que la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) (2018) a recommandé que l'OACI poursuive l'élaboration du GASOS pour renforcer les RSOO et améliorer l'efficacité et l'efficience de leur appui aux États, tout en cherchant des solutions aux questions concernant la responsabilité, la gouvernance, l'analyse coûts-avantages et les autres préoccupations soulevées par la Conférence,

*Reconnaissant* la place accordée dans l'Annexe 19 aux RSOO et à leur rôle dans l'exécution des fonctions nationales de gestion de la sécurité qui leur ont été déléguées au nom des États,

*Reconnaissant* qu'il est possible que des groupes d'États membres décident de mettre en place des systèmes aéronautiques régionaux, dont la base juridique peut être un traité international qui engloberait les règles et la supervision communes applicables dans les États participants,

*Reconnaissant* que l'assistance offerte aux États membres qui éprouvent des difficultés à remédier aux carences détectées par les audits de supervision de la sécurité, particulièrement avec une priorité donnée aux États ayant des PGS, serait grandement améliorée par une stratégie unifiée à laquelle participeraient tous les États membres, l'OACI et d'autres intervenants du domaine de l'aviation civile,

*Reconnaissant* que les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) établis ont pour objectif d'établir des buts, de fixer des priorités et des indicateurs, et de définir des cibles mesurables pour traiter des carences liées à la sécurité dans chaque région tout en assurant la cohérence des mesures et la coordination des efforts,

1. *Charge* le Conseil, en partenariat avec tous les partenaires de la sécurité de l'aviation, de mettre en œuvre un programme global d'assistance qui aidera les États membres à remédier aux carences identifiées par USOAP-CMA, avec priorité donnée à la résolution des PGS ;

2. *Charge* le Conseil de promouvoir les concepts de coopération régionale aux fins de renforcer la sécurité et la supervision de la sécurité, notamment la mise sur pied d'organisations régionales de

supervision de la sécurité et le renforcement des RSOO et RASG, ainsi que l'établissement d'objectifs, la fixation de priorités et d'indicateurs, et la définition de cibles mesurables pour traiter des PGS et des carences liées à la sécurité ;

3. *Charge* le Conseil de prendre les mesures appropriées pour assurer que les spécificités d'un système régional d'aviation établi par un groupe d'États membres soient reconnues et intégrées dans le cadre de l'OACI ;

4. *Charge* le Conseil d'appuyer la mise en œuvre et l'élaboration plus poussée du Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) en ce qui concerne les mesures nécessaires pour renforcer, évaluer et soutenir les RSOO ou les RAIO pour leur permettre d'aider les États membres à accomplir certaines fonctions et activités de supervision de la sécurité, d'enquêtes sur les accidents et incidents et de gestion de la sécurité, tout en garantissant que ces États conservent leurs obligations et leurs responsabilités au titre de la Convention de Chicago ;

4.5. *Charge* le Conseil de poursuivre les partenariats avec les États membres, l'industrie et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour coordonner et favoriser la prestation d'assistance financière et technique aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité, les RSOO et RASG, afin de renforcer la sécurité et les capacités de supervision de la sécurité ;

5-6. *Charge* le Conseil de poursuivre l'analyse des renseignements pertinents critiques pour la sécurité en vue de déterminer des moyens efficaces d'apporter de l'aide aux États et aux organismes sous régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité RSOO et RASG ;

6-7. *Charge* le Secrétaire général de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'OACI, les RASG, les RSOO et d'autres organisations ayant des activités liées à la sécurité de l'aviation afin de réduire le fardeau que font peser sur les États des audits ou des inspections répétitifs et de réduire le chevauchement des activités de surveillance ;

7-8. *Prie instamment* les États membres de donner la plus haute priorité à la résolution des PGS afin d'assurer qu'il n'y ait pas de risques immédiats de sécurité pour l'aviation civile internationale et que les conditions minimales spécifiées dans les Annexes de l'OACI soient respectées ;

8-9. *Prie instamment* les États membres d'utiliser le Programme de procédures de vol pour la mise en œuvre de la PBN, le cas échéant ;

9-10. *Prie instamment* les États membres de développer et d'intensifier la coopération régionale et sous-régionale afin de promouvoir le plus haut degré de sécurité de l'aviation ;

10-11. *Demande* à tous les États membres et aux partenaires de la sécurité de l'aviation concernés, toutes les fois que possible, d'assister les États demandeurs avec des ressources financières et techniques afin d'assurer la résolution immédiate de PGS identifiés et la pérennité du système national de supervision de la sécurité ;

11-12. *Encourage* les États membres à établir des partenariats avec d'autres États, l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les institutions financières et d'autres parties prenantes

partenaires de la sécurité de l'aviation pour renforcer les capacités en matière de supervision de la sécurité afin de mieux s'acquitter de leurs responsabilités et de favoriser une plus grande sécurité du système d'aviation civile internationale ;

~~12~~.13. *Encourage* les États membres à favoriser la création de partenariats régionaux ou sous-régionaux pour collaborer à la mise au point de solutions à des problèmes communs afin de développer leur capacité nationale de supervision de la sécurité et de participer ou d'apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité RSOO ;

~~13~~.14. *Demande* au Secrétaire général de jouer un rôle éminent dans la coordination des activités pour aider les États à résoudre les PGS par l'élaboration de plans d'action de l'OACI et/ou de propositions de projets spécifiques et pour aider les États à obtenir les ressources financières nécessaires pour financer pareils projets d'assistance ;

~~14~~.15. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur la mise en œuvre globale du Programme d'assistance complet ;

~~15~~.16. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution ~~A38-5~~A39-14.