



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

MISE EN ŒUVRE INITIALE DU SYSTÈME MONDIAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION (GASOS)

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les États-Unis reconnaissent la nécessité d'aider les États membres à améliorer leurs moyens de supervision de la sécurité et les défis qui y sont associés et appuient les efforts de l'OACI pour renforcer les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et les organisations régionales d'enquête sur les accidents et les incidents (RAIO). Compte tenu du fait que le Conseil de l'OACI a approuvé le GASOS pour renforcer et évaluer les RSOO et les RAIO pour leur permettre de fournir un appui pour les niveaux 1 et 2 aux États membres, la présente note contient des recommandations de mesures supplémentaires pour atteindre cet objectif. Bien que le modèle GASOS offre la possibilité d'améliorer les moyens mondiaux de supervision de la sécurité, une étude juridique et technique plus poussée des questions entourant les niveaux 2 et 3 s'impose. Le règlement de ces questions devrait accompagner la mise en œuvre et le développement du GASOS, en parallèle avec une méthode solide de gestion du programme mettant l'accent sur la mise à l'épreuve du concept, la collecte et l'analyse de données et la validation du modèle GASOS.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à charger l'OACI de créer un groupe d'experts juridiques composé d'un nombre représentatif d'experts provenant de différentes régions géographiques, appuyés par des conseillers techniques, pour poursuivre les travaux du Groupe consultatif juridique ad hoc (AHLAG) ;
- b) à donner instruction au Groupe d'étude sur le GASOS et au nouveau groupe d'experts juridiques (les groupes) de continuer à travailler avec les Directions des affaires juridiques et de la navigation aérienne pour étudier et résoudre les problèmes entourant le développement et la mise en œuvre du GASOS ainsi que l'avait recommandé le groupe AHLAG, notamment en veillant à ce que les questions juridiques, de gouvernance, d'analyse coût-avantages et autres questions identifiées soient examinées et réglées en profondeur ;
- c) à s'assurer que le travail des groupes comprenne l'examen des données et de l'information résultant de la mise en œuvre continue des niveaux 1 et 2 pour déceler et régler tout nouveau problème ;
- d) à reporter l'examen de changements éventuels à la portée de la mise en œuvre du GASOS approuvée par le Conseil de l'OACI jusqu'à ce que la performance de la portée actuelle ait été évaluée et qu'il ait été démontré que les questions juridiques et de responsabilité, de coût-avantages et de gouvernance ont été entièrement résolues ;

e) à charger l'OACI de faire rapport régulièrement aux États membres sur l'avancement de ces activités en veillant à ce que la poursuite de la mise en œuvre et du développement du GASOS soit acceptable pour les États membres.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sécurité</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Voir la note A40-WP/13 présentée par le Conseil de l'OACI.
<i>Références :</i>	A40-WP/13 présentée par le Conseil de l'OACI AN-Conf/13-WP/17 présentée par le Secrétariat de l'OACI AN-Conf/13-WP/124 présentée par les États-Unis d'Amérique

1. INTRODUCTION

1.1 La treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) a approuvé plusieurs mesures concernant le développement du GASOS (Recommandation 6.1.3/1). Il a été convenu de présenter le GASOS à la 40^e session de l'Assemblée pour qu'elle l'entérine si les questions relatives à la responsabilité, à la gouvernance et à l'analyse coût-avantages ainsi que d'autres préoccupations soulevées par la Conférence ont été résolues.

2. ANALYSE

2.1 Compte tenu du fait que le Conseil de l'OACI a approuvé le GASOS pour renforcer et évaluer les RSOO et les RAIO pour leur permettre de fournir un appui pour les niveaux 1 et 2 à leurs États membres, la présente note contient des recommandations de mesures supplémentaires pour atteindre cet objectif. Les travaux en cours de l'OACI et du Groupe d'étude sur le GASOS (GASOS-SG), ainsi que ceux du Groupe consultatif juridique ad hoc (AHLAG) ont fait ressortir l'importance d'une démarche mesurée dans la mise en œuvre du concept GASOS. Un examen plus poussé des questions entourant les niveaux 2 et 3 est nécessaire. Il est également indispensable d'accorder plus d'attention aux aspects de programmation de la gestion de la mise en œuvre du concept. Plus particulièrement, les questions ci-après doivent être examinées avant d'apporter tout changement à la portée actuelle de la mise en œuvre du GASOS.

2.2 Questions et examen juridiques : La Direction des affaires juridiques de l'OACI (LEB) a réuni à la fin de 2018 le Groupe AHLAG pour qu'il apporte son soutien au Groupe d'étude sur le GASOS. La Direction a ensuite demandé à l'AHLAG de faire un examen juridique du cadre GASOS proposé pour inclure l'examen des risques que pourrait comporter le transfert de tâches et de compétences. Le Groupe AHLAG a identifié plusieurs domaines associés aux niveaux 2 et 3 à étudier et analyser plus avant, qu'il a décrits en détail dans un « bilan » qu'il a remis à la Direction des affaires juridiques pour qu'il y soit donné suite. Le Groupe AHLAG a aussi proposé à la Direction des affaires juridiques plusieurs recommandations d'examen ou d'étude juridique. Au nombre de celles-ci figure la mise sur pied d'un groupe de travail ou d'une équipe spéciale technique officielle (comprenant jusqu'à 20 experts juridiques et techniques compétents de différentes régions géographiques) chargée d'élaborer des éléments indicatifs et des outils pour les États membres qui comptent utiliser une organisation de supervision de la sécurité agréée. De plus, le Groupe AHLAG a estimé nécessaire d'examiner si l'OACI devrait mettre l'accent sur les qualifications des entités évaluées plutôt que sur leurs compétences ou leurs moyens. Bien que les travaux du Groupe AHLAG aient pris fin par la présentation de son « bilan » à la

Direction des affaires juridiques, l'OACI n'a pas donné suite aux recommandations d'étude juridique et technique plus poussée des niveaux 2 et 3.

2.3 L'OACI devrait mettre en application et compléter les recommandations du Groupe AHLAG concernant des études et des mesures supplémentaires, notamment la création d'un nouveau groupe d'experts comprenant des experts juridiques et techniques qui serait chargé de poursuivre ce travail en parallèle avec les travaux du GASOS-SG. Ce nouveau groupe d'experts et le GASOS-SG devraient désigner chacun de son côté des interfaces appropriées pour assurer la coordination et la collaboration entre les deux groupes. Les recommandations supplémentaires résultant de la poursuite de l'étude des questions identifiées par le Groupe AHLAG devraient être pleinement examinées et résolues en priorité dans le cadre actuel de mise en œuvre des niveaux 1 et 2 du GASOS avant que l'on envisage un quelconque changement à la portée actuelle de la mise en œuvre, notamment du niveau 3.

2.4 Analyse coût-avantages : Après l'AN-Conf/13, l'OACI a entrepris une analyse coût-avantages pour identifier et quantifier les avantages pouvant résulter du GASOS pour les États membres et l'industrie aéronautique. L'analyse communiquée pour examen au GASOS-SG en juillet 2019 indique des résultats positifs ; cependant, en raison de sa portée et de sa méthodologie, l'analyse ne comprenait pas suffisamment de données et n'a pas encore établi pleinement la viabilité du concept. L'OACI devrait recueillir des données supplémentaires pour l'analyse coût-avantages à la faveur de la mise en œuvre des niveaux 1 et 2 du GASOS. L'analyse devrait également refléter les coûts et les avantages de la participation au GASOS pour les États membres et pour les RSOO et les RAIO.

2.5 Les États-Unis appuient également les efforts continus visant à analyser les coûts pour l'OACI de l'élaboration, de la mise en œuvre et de la gestion du GASOS dans le cadre de considérations relatives à la durabilité à court et à long terme du programme. Cette analyse devrait examiner les coûts initiaux de formation du personnel, d'élaboration de politiques et d'éléments indicatifs, etc., de même que les coûts à long terme comme la gestion de données. Les analyses coût-avantages et impact des coûts devraient être communiquées au Conseil de l'OACI et aux États membres pour qu'ils les examinent à mesure que des données supplémentaires sont recueillies.

2.6 Gouvernance : L'OACI et le GASOS-SG ont identifié quelques mesures d'atténuation possibles pour résoudre certaines des préoccupations de gouvernance non résolues depuis l'AN-Conf/13 et les États-Unis attendent avec intérêt la validation de ces mesures au cours de la mise en œuvre du GASOS. Le GASOS-SG et le nouveau groupe d'experts juridiques/techniques combiné qui sera créé (paragraphe 2.3) devraient poursuivre l'analyse des données pendant la mise en œuvre des niveaux 1 et 2 et utiliser cette information pour développer et perfectionner davantage le registre de risques et les éléments indicatifs relatifs au système, comme le Manuel sur le GASOS.

2.7 Les efforts doivent se poursuivre pour apporter les améliorations nécessaires en vue de renforcer le cadre d'évaluation du GASOS. Le mécanisme d'évaluation et d'agrément des qualifications des RSOO et des RAIO, qui constitue le fondement du concept GASOS, doit être efficace, d'une portée appropriée et dirigé par du personnel qualifié, car ce mécanisme peut encourager les États membres à s'adresser à des organismes agréés pour s'acquitter de certaines fonctions et activités de sécurité. Il est également nécessaire de poursuivre l'élaboration d'un cadre et d'éléments indicatifs pour aider les États à surveiller les performances des RSOO et RAIO participant au GASOS, car même si ces organisations peuvent être agréées par l'OACI, ce sont les États membres qui demeurent responsables de la mise en œuvre des normes de l'OACI.

2.8 Les États-Unis souhaitent vivement que l'OACI, en mettant en œuvre le GASOS, veille à ce que les ressources du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) n'en pâtissent pas et que les conflits d'intérêts soient évités.

L'OACI devrait être attentive à l'utilisation partagée d'auditeurs USOAP et d'évaluateurs GASOS, car les mêmes personnes ne devraient pas être affectées à l'évaluation des RSOO/RAIO et de leurs États membres. L'OACI doit également établir et mettre en œuvre des mécanismes de communication de l'information pertinente du GASOS à l'USOAP-CMA et en valider l'efficacité.

2.9 Gestion du programme : L'OACI doit veiller à la gestion efficace du programme pendant le développement et la mise en œuvre continus du GASOS, et lors de l'élaboration de tout programme futur de ce genre à vocation universelle. L'effort de conception et de mise en œuvre d'une nouvelle initiative aussi complexe que le GASOS en deux à trois ans à peine a montré qu'il est crucial de renforcer les mécanismes de coordination et la gestion par les parties prenantes au sein des bureaux de l'OACI et entre eux et d'utiliser à bon escient les experts fournis par les États membres et d'autres parties.

2.10 Il est important de s'assurer que le GASOS comprenne un calendrier de mise en œuvre défini ainsi que des résultats attendus et des critères de succès clairs, et qu'il soit fondé sur des concepts et de la documentation transparents élaborés au moyen d'un processus de consultation faisant appel aux compétences des États membres et des parties prenantes. Il faut également élaborer des critères de performance du programme et un cadre permettant de mesurer et de communiquer les performances par rapport à ces critères.

2.11 La mise en œuvre du concept GASOS exige non seulement un processus d'agrément initial, mais aussi un cadre de gestion continue du GASOS et des RSOO/RAIO chargés de fonctions et d'activités relatives à la sécurité, qui doivent être évaluées et validées. Toute la documentation relative aux activités de mise en œuvre doit être mise à la disposition des groupes d'experts compétents pour leur permettre de formuler des recommandations techniques pertinentes.

2.12 Enfin, l'OACI doit veiller à ce que la mise en œuvre continue des niveaux 1 et 2 du GASOS soit à la fois transparente et acceptable pour les États membres. La transparence doit se traduire par des mises à jour régulières, le partage de toute la documentation écrite, la consultation avec les États membres au moyen de lettres aux États et/ou de réunions et de conférences décisionnelles, et la confirmation que les préoccupations identifiées ont été résolues de façon satisfaisante à l'intérieur et à l'extérieur de l'OACI.

3. CONCLUSION

3.1 La poursuite de la mise en œuvre du concept GASOS exige que toutes les questions identifiées ci-dessus soient résolues avant d'envisager d'apporter quelque changement que ce soit à la portée actuelle du programme. L'OACI doit également recueillir et analyser des données et de l'information sur les aspects financiers et les coûts, les performances et la sécurité à partir de la mise en œuvre des niveaux 1 et 2 et continuer à travailler avec les groupes d'experts intéressés pour détecter et résoudre tout nouveau problème.

3.2 Les États-Unis reconnaissent l'importance d'une coopération accrue pour faire face à la croissance prévue du transport aérien international ainsi que les avantages qui peuvent découler de l'examen de nouveaux modèles pour aider les États membres à s'acquitter de leur responsabilité de supervision de la sécurité.

3.3 Les États-Unis ont participé activement au Groupe d'étude sur le GASOS et au Groupe AHLAG et espèrent poursuivre leur collaboration avec l'OACI, les États membres et les autres parties prenantes pour identifier les possibilités d'amélioration du programme et y répondre à l'avenir.