



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 31: Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

**ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA SUPERVISION RÉGLEMENTAIRE DES ANS
ET LA CERTIFICATION DES ANSP**

(Note présentée par le Bangladesh)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail met en évidence les difficultés qu'éprouvent différents États pour assurer la surveillance de la sécurité dans les différents domaines des services de navigation aérienne (ANS) en l'absence d'éléments indicatifs de l'OACI.

Le *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335) fournit des orientations sur les activités de surveillance dans les domaines des opérations aériennes et de la navigabilité. En revanche, il n'existe pas d'éléments indicatifs de ce type dans les domaines de l'audit des services de navigation aérienne et de la certification des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP).

Afin d'aider les États membres dans le processus d'élaboration et de mise en œuvre des activités de supervision de la sécurité des ANS, nous estimons, comme État membre, qu'il serait nécessaire de disposer de plus d'orientations techniques et de bénéficier d'un soutien accru à la mise en œuvre. La mise à disposition par l'OACI de ces éléments indicatifs dans les domaines de l'audit des ANS et de la certification des ANSP permettrait aux États d'adopter des processus unifiés pour réaliser ces activités.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations exposées dans la présente note de travail ;
- b) proposer aux États de délibérer sur le sujet et de fournir des commentaires pour étayer la question ;
- c) demander à l'OACI d'envisager de fournir des éléments indicatifs sur la supervision réglementaire des ANS et la certification des ANSP.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
---------------------------------	--

<i>Incidences financières :</i>	Sans objet
---------------------------------	------------

<i>Références :</i>	Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, Partie A — Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> Doc 10160, <i>Rapport de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021)</i>
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 On ne saurait trop insister sur l'importance des huit domaines d'audit du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) pour évaluer la capacité de l'État en matière de supervision de la sécurité. Si les huit éléments cruciaux (EC) d'un système de supervision de la sécurité couvrent l'ensemble des activités de l'aviation civile dans un État, leur mise en œuvre effective est une indication de la capacité de supervision de la sécurité d'un État.

1.2 L'OACI exige que chaque État membre tienne compte des huit EC dans ses efforts pour établir et mettre en œuvre un système efficace de supervision de la sécurité qui reflète la responsabilité partagée de l'État et de la communauté aéronautique.

1.3 Les questions de protocole (PQ) demeurent le principal outil pour évaluer le niveau de mise en œuvre effective du système de supervision de la sécurité d'un État. Les PQ se fondent sur les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, les procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) connexes et d'autres éléments indicatifs de l'OACI, tout en tenant compte des EC.

1.4 Dans le cadre de la réponse aux questions de protocole, l'absence d'éléments indicatifs de l'OACI sur les activités de surveillance est le facteur qui a contribué à ce que les États adoptent des méthodes applicables à leurs activités aéronautiques individuelles. L'adoption d'une politique harmonisée permettrait également à l'OACI d'évaluer les capacités des États en utilisant une méthodologie uniforme.

2. ANALYSE

2.1 L'OACI a élaboré le Doc 8335 qui fournit des orientations dans les domaines des opérations aériennes et de la navigabilité et sur la manière d'effectuer une surveillance spécifique par domaine, y compris le permis d'exploitation aérienne (AOC), la supervision de la sécurité, les aspects pertinents de la location, de l'affrètement et de la banalisation d'aéronefs et la surveillance par les États des exploitants étrangers.

2.2 Le Doc 8335 fournit des orientations pour l'établissement et le maintien d'opérations de transport aérien commercial international sûres, régulières et efficaces, conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale et de ses Annexes, principalement l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie I — *Aviation de transport commercial international — Avions* et Partie III — *Vols internationaux d'hélicoptères*, Section II — *Aviation de transport commercial international*.

2.3 Chaque fois que les conclusions de l'USOAP indiquent qu'un État a rencontré des difficultés dans la mise en œuvre des SARP et des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité, l'OACI a toujours fourni une assistance pour améliorer les capacités de l'État, au moyen de ses éléments indicatifs.

2.4 Cependant, dans les ANS, il n'existe pas d'équivalent du Doc 8335 pour aider les États dans l'organisation de la surveillance et la procédure de certification des ANSP. La diversité du secteur et des pays, du point de vue de leur nature et de leur portée, impose à l'État de recourir au renseignement interne pour adapter ses activités. Ces travaux de renseignement interne ne sont naturellement pas harmonisés, et les États utilisent des méthodes différentes pour relever les défis qui se présentent à eux.

2.5 Dans le but de vérifier la conformité avec les exigences nationales, le système réglementaire national, en l'absence d'éléments indicatifs, recourt à l'élaboration d'un dispositif (inspections, liste de vérification fixe, listes de vérification personnalisées, audits, examen des renseignements transmis par les ANSP, suivi des « examens et évaluations de la sécurité », surveillance à distance, enquêtes, etc.).

2.6 En tentant de rendre l'ANSP conforme, les États commettent souvent l'erreur de planifier un « audit » de leurs fournisseurs de services et d'utiliser une liste de vérification fixe évaluant les PQ de l'USOAP. Il s'agit d'une sorte de « pseudo-surveillance », alors que l'audit aurait dû être réalisé pour évaluer la mise en œuvre des exigences nationales de l'État.

2.7 S'il y avait eu des éléments indicatifs officiels de l'OACI, la procédure de surveillance dans le domaine des ANS aurait été unifiée. À long terme, une procédure unifiée aiderait non seulement les États à respecter leurs engagements, mais pourrait également aider l'OACI à évaluer les capacités des États d'une manière plus normalisée.