



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

#### PERMETTRE UNE SUPERVISION TRANSFRONTALIÈRE INTÉGRÉE

(Note présentée par la Finlande au nom d'États membres de l'Union européenne<sup>1</sup>, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup>, et par EUROCONTROL)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail décrit les défis posés aux États pour assurer une supervision transfrontalière efficace des organisations qui ont des activités dans plus d'un État. Elle suggère qu'en permettant une « supervision coopérative », les États puissent réagir mieux et de façon plus efficace aux nouveaux concepts opérationnels et aux évolutions technologiques et elle propose une méthode pour élaborer une compréhension commune de la supervision coopérative dans une « approche systémique globale ».

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

- a) à prendre note du fait que l'adoption de l'innovation et de nouveaux modèles de gestion dans le domaine de l'aviation entraîne un accroissement des opérations transfrontalières, ce qui complique la supervision de ces opérations par les États ;
- b) à exhorter les États à renforcer la coopération afin d'assurer une supervision efficace des opérations transfrontalières ;
- c) à reconnaître le rôle de l'État de l'exploitant dans l'exercice de cette supervision ;
- d) à demander à l'OACI d'élaborer le cadre approprié pour la supervision coopérative proposée au paragraphe 2.6 ;
- e) à reconnaître que la mise en œuvre d'une supervision fondée sur les risques et la mise en œuvre d'une gestion intégrée des risques sont des éléments facilitateurs d'une gestion efficace des risques de sécurité ;
- f) à adopter la Résolution sur la supervision coopérative présentée en Appendice.

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, 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.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, La Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Développement économique du transport aérien.
<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 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> Doc. 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> (MGS) de l'OACI Résolution A36-6 rappelant la Résolution A35-7 de l'Assemblée <i>Rapport de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13)</i> , Doc.10115 AN-Conf-13-WP/46 sur les questions émergentes

## 1. INTRODUCTION

1.1 La supervision de la sécurité assure un environnement d'exploitation sûr et permet aux États de s'acquitter de leurs obligations et responsabilités internationales en vertu de la Convention de Chicago. Elle garantit que les risques soient identifiés et traités, quelle que soit leur origine, qu'il s'agisse d'opérations menées dans un autre État ou d'opérations menées dans un autre domaine de l'aviation.

1.2 Les États doivent relever de nouveaux défis pour pouvoir effectuer la supervision des organisations qui effectuent des opérations transfrontalières. On parle d'opérations transfrontalières, par exemple, lorsque des organismes de formation exercent des opérations par satellite dans d'autres États ou lorsque, dans le cadre d'opérations dites de groupe, des exploitants aériens titulaires de permis d'exploitation aérienne (AOC) dans différents États appartiennent à une seule société mère ou à une seule holding, ou lorsque des exploitants d'aérodromes ayant des activités dans différents États appartiennent à une seule société mère ou à une seule holding, ou dans le cas de prestataires de services de navigation aérienne transfrontaliers (ANSP).

1.3 Une coopération renforcée entre les États favorisera une supervision de ces organisations à la fois intégrée, efficace et fondée sur les risques.

1.4 Certains États ont déjà mis au point des solutions pour les concepts de supervision coopérative, en réponse aux nouveaux modèles de gestion transfrontaliers. Par exemple, la note AN-Conf-WP/133 présentée à la 13<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne en 2018 a décrit les défis que pose aux États la supervision de la banalisation d'aéronefs entre compagnies aériennes en raison de la formation de grandes sociétés holding, d'alliances et de coentreprises, ce qui a abouti à la Recommandation 7.3/1 — *Stratégies de mise en œuvre de l'OACI*, alinéa g)<sup>3</sup>.

1.5 Le rôle de l'État de l'exploitant (SoO) est important en tant que facilitateur d'une supervision coopérative fondée sur les risques et en tant que moyen d'assurer une utilisation efficiente des ressources de supervision. Par conséquent, la présente note propose également un examen des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI qui ont trait au rôle du SoO et de l'État d'immatriculation (SoR) dans l'élimination des obstacles à la supervision coopérative recensés.

<sup>3</sup> « Il est recommandé que l'OACI demande à un groupe d'experts compétent d'examiner plus à fond un processus qui faciliterait les opérations à court terme (successives) de banalisation des aéronefs. »

## 2. SUPERVISION COOPÉRATIVE

2.1 Le concept de supervision coopérative désigne le fait, pour des États, de coopérer entre eux pour assurer la supervision sur la base des risques identifiés, des priorités en matière de sécurité et des activités de supervision antérieures des organisations qui exercent des activités transfrontalières. Dans un scénario de supervision coopérative, l'État responsable de la supervision de l'organisation peut accepter de faire exécuter des tâches de supervision par l'État où l'activité a lieu ou peut conclure un accord avec un autre État ou une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO), par exemple pour assurer un échange mutuel systématique d'informations ou un partage des ressources. Dans le cadre d'activités transfrontalières, la notion de supervision coopérative est directement liée au concept de supervision intégrée.

2.2 On entend par supervision intégrée le fait, pour un État, d'inclure dans son programme de supervision toute activité d'organismes qu'il certifie ou d'organismes certifiés par d'autres États qui se déroule sur son territoire, lorsqu'une telle inclusion a fait l'objet d'un accord mutuel.

2.3 La Convention de Chicago prescrit les obligations de l'État d'immatriculation (SoR). Il incombe à l'État de l'exploitant (SoO), par exemple, de délivrer l'AOC conformément à l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* ou d'autres certificats. Le cadre réglementaire du SoO peut permettre de centrer la supervision sur « les domaines où se situent les risques », à savoir l'environnement opérationnel. Les RSOO peuvent également faciliter la supervision coopérative entre les États afin de permettre une supervision plus efficace et fondée sur les risques. Dans tous les scénarios, la supervision coopérative doit être fondée sur des lignes de responsabilité et d'imputabilité claires.

2.4 Les services de communication, de navigation et de surveillance par satellite (CNS)<sup>4</sup> assurés par des systèmes de communication par satellite (SatCOM), le système mondial de navigation par satellite (GNSS) et les systèmes de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) par satellite sont fournis aux niveaux régional et mondial. L'application d'un modèle coopératif ou intégré de supervision de la sécurité aux services CNS par satellite est également particulièrement pertinente.

2.5 Les dispositions de l'article 83 *bis* de la Convention de Chicago, qui prévoient le transfert de certaines tâches de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant, ne répondent peut-être pas suffisamment à la nécessité d'une supervision coopérative des opérations transfrontalières ou multinationales complexes. Par conséquent, il faudrait demander à l'OACI d'examiner les SARP qui ont trait aux rôles et responsabilités respectifs de l'État de l'exploitant et de l'État d'immatriculation afin de déterminer s'il existe des obstacles à la supervision coopérative et de s'attaquer aux obstacles identifiés, tout en envisageant des opérations avec ou sans accord sur l'article 83 *bis*. Dans ce contexte, l'OACI devrait évaluer le concept plus large de supervision coopérative dans le but d'élaborer des modèles de supervision plus efficaces et plus efficaces pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Convention de Chicago.

2.6 Pour favoriser une compréhension commune de la supervision coopérative, il est proposé que l'OACI entreprenne les activités suivantes :

---

<sup>4</sup> A40-WP/82 sur les systèmes CNS par satellite résilients aux brouillages.

- a) recueillir, dans toutes les régions et dans tous les États, des informations sur les problèmes de supervision résultant d'évolutions technologiques, telles que la fourniture de services CNS par satellite, les opérations transfrontalières et multinationales ou d'autres scénarios de supervision complexes ;
- b) favoriser une compréhension commune mondiale de la supervision coopérative en élaborant une « trousse d'outils sur la supervision coopérative ». Une telle trousse d'outils devrait être axée sur des solutions pratiques et décrire différents arrangements de supervision coopérative et différentes étapes de coopération. Elle devrait contenir des accords types sur les activités de supervision et fournir des exemples de solutions à des questions telles que l'affectation des ressources et la répartition des tâches de supervision ;
- c) examiner les SARP et les documents d'orientation pertinents de l'OACI afin d'évaluer les facteurs favorables et les éventuels obstacles à la conclusion d'accords de supervision coopérative. Cet examen peut inclure des considérations sur les avantages du rôle de l'État de l'exploitant en tant que facilitateur d'accords de supervision coopérative ;
- d) pour rester pertinente dans un monde en évolution rapide, en termes non seulement de technologie mais aussi de modèles de fonctionnement de l'État et de l'industrie, l'OACI renforce son approche interdomaine dans tout le spectre du système aéronautique et applique et encourage une gestion intégrée des risques<sup>5</sup>.

2.7 De plus, les nouveaux modèles de gestion de l'industrie mettent en évidence la nécessité de renforcer l'approche interdomaine appliquée par les autorités. L'industrie met de plus en plus en œuvre des systèmes de gestion intégrés qui englobent la sûreté, la sécurité, la qualité, les ressources humaines et d'autres domaines. Ces systèmes de gestion intégrés sont utilisés pour piloter et gérer l'ensemble des activités de l'organisation. Les dangers et les menaces pour la sécurité sont analysés de manière holistique et des mesures d'atténuation sont prises dans le domaine le plus approprié, après évaluation comparative appropriée des divers risques. En outre, les États devraient appliquer et promouvoir la gestion intégrée des risques lors de l'élaboration de leur programme national de sécurité et de leurs plans pour permettre une supervision plus ciblée.

### 3. CONCLUSION

3.1 Une supervision efficace de la sécurité est un pilier essentiel du fonctionnement sûr et ordonné du système aéronautique. La supervision doit permettre de s'assurer que les risques sont identifiés et traités de manière adéquate, quelle que soit leur origine, qu'il s'agisse d'opérations menées dans un autre État ou d'opérations menées dans un autre domaine aéronautique. Les États éprouvent des difficultés à exercer une supervision de ces activités transfrontalières. La présente note suggère qu'un système de supervision coopérative aiderait les États à relever ces défis.

3.2 La supervision fondée sur les risques est également un important pilier de la gestion des risques de sécurité. Les dangers et les menaces pour la sécurité devraient être analysés de manière holistique et des mesures d'atténuation devraient être prises dans le domaine le plus approprié. C'est pourquoi la présente note conclut que, dans le contexte d'innovations technologiques, de modèles

---

<sup>5</sup> L'A40-WP/84 sur le GANP/ATM contient des propositions sur le processus d'élaboration de normes de l'OACI.

d'exploitation transfrontaliers et de systèmes de gestion intégrés, les États devraient élaborer une compréhension commune de la supervision coopérative pour permettre une supervision transfrontalière intégrée.

3.3 Outre une compréhension commune des éléments facilitateurs et des avantages de la supervision coopérative, une « trousse d'outils » sur la supervision coopérative devrait être élaborée pour aider les États à mettre en œuvre une approche normalisée de la supervision coopérative. Une telle trousse d'outils devrait inclure des solutions pratiques et des exemples de supervision coopérative.

3.4 Les différents scénarios possibles entre les États concernant les rôles et responsabilités respectifs de l'État de l'exploitant et de l'État d'immatriculation constituent un défi et devraient être évalués pour éliminer tout obstacle ou difficulté susceptible d'entraver une supervision coopérative.

-----

## APPENDICE

### A-40-XX : SUPERVISION COOPÉRATIVE

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la Convention de Chicago et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel permettant aux États membres de mettre en place un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, exigeant que tous les États membres s'acquittent de leurs obligations en appliquant les normes et pratiques recommandées dans la mesure du possible et en assurant une supervision adéquate de la sécurité,

*Considérant* que l'article 37 de la Convention de Chicago exige de chaque État membre qu'il prête son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et pratiques relatifs à toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Considérant* qu'un objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

*Rappelant* que la responsabilité de la supervision de la sécurité incombe en définitive aux États membres, qui doivent continuellement revoir leurs moyens de supervision de la sécurité,

*Considérant* que garantir la sécurité de l'aviation civile internationale relève également de la responsabilité des États membres, tant collectivement qu'individuellement,

*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,

*Reconnaissant* l'augmentation des activités multinationales des entités de l'aviation civile et les difficultés rencontrées par les États membres pour exercer une supervision transfrontalière efficace des entités ayant des activités dans plus d'un État membre,

*Reconnaissant* que les arrangements de supervision coopérative peuvent permettre aux États membres de réagir de manière appropriée et efficace aux nouveaux modèles de gestion et aux évolutions technologiques,

*Rappelant* la Résolution 37-5 de l'Assemblée qui, entre autres, prie instamment tous les États membres de communiquer aux autres États membres les informations essentielles sur la sécurité pouvant avoir une incidence sur la navigation aérienne internationale et de faciliter l'accès à toutes les informations pertinentes sur la sécurité, et encourage les États membres à utiliser pleinement les informations sur la sécurité disponibles lorsqu'ils exécutent leurs fonctions de supervision de la sécurité,

*Considérant* que la Convention de Chicago et ses Annexes définissent les responsabilités de l'État de l'exploitant et de l'État d'immatriculation,

*Considérant* que les dispositions de l'article 83 *bis* de la Convention de Chicago, qui prévoient le transfert de certaines tâches de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant, peuvent ne pas répondre suffisamment à la nécessité d'une supervision coopérative des opérations transfrontalières ou multinationales complexes,

*Rappelant* que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) vise à renforcer la sécurité de l'aviation dans le monde, notamment en encourageant une priorisation fondée sur les risques et une prise de décisions fondée sur les données,

1. *Charge* le Conseil d'élaborer une compréhension commune de la supervision coopérative, en tant qu'élément facilitateur d'une supervision transfrontalière intégrée, en particulier dans le contexte des nouvelles innovations technologiques et des modèles de gestion transfrontaliers, qui devrait également aborder le partage ou la redistribution des responsabilités entre les États concernés ;
2. *Charge* le Conseil de faciliter la mise en œuvre d'une supervision fondée sur les risques en tant que pilier important de la gestion des risques de sécurité en élaborant une trousse d'outils sur la supervision coopérative ;
3. *Charge* le Conseil d'examiner les SARP qui ont trait aux rôles et aux responsabilités respectifs de l'État de l'exploitant et de l'État d'immatriculation afin de déterminer s'il existe des obstacles à la supervision coopérative et de s'attaquer aux obstacles recensés, tout en envisageant des opérations avec ou sans accord au titre de l'article 83 *bis*.