



## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 16 : Amélioration de la supervision de la sécurité

#### FONDATION D'UNE ORGANISATION RÉGIONALE DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DANS LE PACIFIQUE [BUREAU DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE DANS LE PACIFIQUE (PASO)]

(Note présentée par le Samoa au nom de l'Australie, de Fidji, des Îles Salomon, de Kiribati, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, du Samoa, de Tonga et de Vanuatu)

#### SOMMAIRE

La présente note, qui traite des difficultés que rencontrent les petits États pour remplir leurs obligations de supervision de la sécurité et de la sûreté, décrit les progrès considérables réalisés dans le Pacifique avec la fondation du PASO. Elle traite des aspects particuliers de cette organisation et suggère que l'OACI envisage un appui plus général pour les diverses structures organisationnelles régionales qui se développent en différents lieux.

#### RÉFÉRENCES

A35-WP/63, Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité  
Doc 7300, *Convention relative à l'aviation civile internationale*

### 1. INTRODUCTION

1.1 Les difficultés rencontrées par les petits États insulaires du Pacifique pour remplir leurs obligations de supervision de la sécurité de l'aviation internationale ont été reconnues au milieu des années 1990. Une politique d'évolution dans le sens d'un système régional coopératif et harmonisé a été élaborée dans le cadre d'un plan aéronautique régional en 1998.

1.2 Plusieurs études ont été effectuées, en prenant comme point de départ le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) de l'OACI. Il a été décidé qu'une organisation régionale pour le Pacifique devrait nécessairement aller plus loin que ne le faisait à l'époque le COSCAP, et le concept d'un Bureau de la sécurité aérienne pour le Pacifique (PASO) a été ébauché. Cette organisation devait initialement s'intéresser à la navigabilité, aux opérations aériennes et à la délivrance des licences, mais on y a maintenant ajouté les aéroports et la sûreté.

(3 pages)

G:\A.35\A.35.wp.242.fr\A.35.wp.242.fr.doc

1.3 Le PASO a été constitué en société sans but lucratif en août 2002, et le bureau a été mis en place depuis lors. Le commencement des opérations de supervision de la sécurité et de la sûreté, sur la base des huit éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité, est prévu pour le début de 2005.

## 2. SITUATION

2.1 Le principe fondamental sur lequel est édifié le PASO est que cette organisation appartient entièrement à ses États membres, qui en assurent la direction. Celle-ci est assumée par un Conseil de direction constitué de représentants de chaque État, normalement au niveau du Secrétaire aux transports ou du Directeur général de l'aviation civile. Ce Conseil comprend aussi une représentation de l'Association des compagnies aériennes du Pacifique sud, ainsi que du Secrétariat du Forum des îles du Pacifique. L'OACI a été invitée au Conseil dans un rôle de conseiller technique/observateur. Seuls les États ont le droit de vote au Conseil, dont la présidence tournante fait l'objet d'une élection.

2.2 Selon le concept retenu pour le PASO, cette organisation accomplira effectivement les tâches de supervision de la sécurité, au nom des États membres et en qualité d'organisme consultatif technique. Cette supervision comprendra la réalisation d'audits, la surveillance, l'assistance à l'industrie et la vérification de conformité. Pour faciliter le fonctionnement, les États membres qui recourront aux services du PASO sont convenus de normaliser leur réglementation nationale en la matière sur la base de l'ensemble de règles néo-zélandais.

2.3 La réalisation des audits combinera initialement des audits de produits/de résultats et un système de gestion de la sécurité (SMS), et le SMS prendra une importance grandissante à mesure que l'industrie de l'aviation deviendra mieux en mesure de l'utiliser. Le système IOSA de l'IATA est également examiné et il est envisagé d'en faire un élément majeur du système PASO.

2.4 En conformité avec la Convention, les États conservent leur responsabilité de supervision et c'est donc à l'État concerné que seront présentés les rapports du PASO, avec des recommandations d'approbation ou de mesures correctives et de suivi, selon les besoins.

2.5 Le rôle du PASO comprend aussi l'assistance et les conseils à l'industrie, un « partenariat pour la sécurité » étant regardé comme la façon la plus efficace d'utiliser des ressources techniques qui sont rares dans la région.

2.6 La dotation en personnel du PASO comprendra des experts techniques dans les disciplines des opérations aériennes, de la navigabilité, des aéroports et de la sûreté, ainsi que du personnel de soutien administratif. Le caractère coopératif et régional de l'organisation permet la réalisation d'économies d'échelle, tandis que sa nature non lucrative signifie qu'elle travaillera sur une base de recouvrement des coûts.

2.7 Le Traité sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile dans le Pacifique, destiné à lier les États et l'organisation, est actuellement ouvert à la signature des États membres ; il fait expressément référence à la Convention relative à l'aviation civile.

2.8 Jusqu'à présent, tout le financement pour le PASO est venu des États membres, par la voie de contributions et d'une cotisation annuelle pour l'appartenance au Conseil. Un financement par un prêt à long terme pour couvrir les dépenses de démarrage est en voie d'être assuré par le biais de la Banque asiatique de développement.

### 3. CONCLUSION

3.1 Les États membres du PASO pensent que cette organisation leur permettra de remplir leurs obligations internationales d'une façon complète et économiquement rationnelle. La mise en place de l'organisation a demandé beaucoup de temps et d'efforts, mais elle est maintenant près de porter ses fruits.

3.2 Du fait de certaines des difficultés propres à la région, l'organisation présente une forme et une orientation s'écartant quelque peu du COSCAP standard appuyé par l'OACI.

3.3 Ces différences indiquent qu'il faut de la flexibilité dans la constitution des organisations régionales, pour permettre d'obtenir les meilleurs résultats en matière de sécurité et de sûreté. Les paragraphes 6.4 et 6.7 de la note A35-WP/63, Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité, se rapportent expressément à des organisations telles que le PASO.

3.4 Pour ces raisons, les États membres du PASO soutiennent entièrement les initiatives dont traite la note A35-WP/63, en particulier la flexibilité inhérente à une approche permettant que des groupements d'États développent une structure organisationnelle régionale appropriée pour leurs carences et leurs besoins spécifiques.

3.5 L'appui de principe de l'OACI à des organisations régionales autres que le COSCAP pourra encourager les grands États au sein de groupements régionaux à fournir leur appui localement et de façon économiquement rationnelle.

### 4. INCIDENCES FINANCIÈRES DE LA SUITE PROPOSÉE

4.1 L'adoption par l'OACI d'une approche plus souple du développement d'organisations régionales est sans effet financier particulier sur les ressources de l'OACI. Les travaux menés au sein du Secrétariat sur la fourniture d'éléments d'orientation pour de telles organisations sont déjà bien avancés.

### 5. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note de la teneur de la présente note ;
- b) reconnaître la nécessité d'une démarche flexible de création d'organisations régionales ;
- c) entériner la note A35-WP/63 et le projet de résolution qui l'accompagne ;
- d) charger le Secrétaire général de fournir, par l'intermédiaire des bureaux régionaux de l'Organisation, l'assistance appropriée pour encourager la création d'organisations sous-régionales responsables de tâches de supervision de la sécurité.