



CONFÉRENCE DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE L'AVIATION CIVILE SUR UNE STRATÉGIE MONDIALE POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Montréal, 20 – 22 mars 2006

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Thème 1 : Le point sur l'état actuel de la sécurité de l'aviation

1. CONCLUSIONS

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

a) *Sécurité de l'aviation*

Même si l'aviation est un mode de transport très sûr, il est nécessaire de réduire davantage le nombre d'accidents, en particulier les accidents mortels, pour préserver la confiance du public dans la sécurité du système mondial de transport aérien.

b) *Supervision de la sécurité*

- 1) le premier cycle du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) a démontré que la plupart des États contractants de l'OACI avaient amélioré leur capacité de supervision de la sécurité. Cependant, plusieurs États ne sont toujours pas en mesure de s'acquitter adéquatement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité et, pour certains d'entre eux, il n'est pas sûr qu'ils auront jamais les ressources humaines et financières et le volume d'activités nécessaires pour appuyer un système indépendant de supervision de la sécurité. Il y a donc lieu de promouvoir des approches telles qu'un organisme régional de supervision de la sécurité, qui permettent aux États de mettre en commun les ressources dont ils ont besoin pour s'acquitter de leurs obligations respectives en matière de supervision de la sécurité ;
- 2) il est préoccupant qu'un petit nombre d'États n'aient pas encore présenté de plan d'action ni de renseignements sur l'état d'avancement de leur plan d'action. Ils devraient coopérer pleinement avec l'OACI et prendre les mesures requises.

c) *Initiatives des États et de l'industrie*

- 1) il est encourageant de voir les nombreuses initiatives prises par les États et l'industrie pour améliorer la sécurité de l'aviation. La Conférence note avec intérêt les initiatives qui sont présentées, comme les divers groupes régionaux s'occupant de sécurité (CAST, PAAST, JSSI, ASET, NARAST, SARAST et SEARAST) et les différentes activités de l'industrie telles que le programme

IOSA de l'IATA, l'IS-BAO de l'IBAC et le programme établi par la République de Corée pour aider à la surveillance de la conformité aux SARP. La Conférence note aussi que les données de sécurité collectées grâce à de telles initiatives peuvent être très utiles aux États dans l'élaboration ou l'exécution de leurs activités de supervision de la sécurité ou l'élaboration d'activités en matière de sécurité ;

- 2) les initiatives des États et de l'industrie pour améliorer la sécurité de l'aviation sont utiles et efficaces, mais leur plein potentiel ne se réalise pas toujours parce que l'on n'établit pas les priorités, les efforts sont dédoublés et les communications ont des failles. Il y a un risque que les leçons apprises et les solutions trouvées dans divers endroits, qui présupposent connaissances, procédures et techniques, ne soient pas partagées d'une façon qui puisse bénéficier à tous. À ce sujet, la Conférence se félicite de l'élaboration de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, produite par l'industrie à la demande de l'OACI, qui servira de base à la mise au point par l'OACI d'un cadre mondial pour la coordination des politiques et initiatives en matière de sécurité ;
- 3) lorsque d'autres initiatives se traduisent par des règlements supplémentaires, les règlements proposés devraient faire l'objet d'une évaluation de risque et d'une analyse coûts-avantages afin d'en établir la validité de façon rigoureuse ;
- 4) l'OACI devrait analyser les recommandations des divers groupes régionaux s'occupant de sécurité et déterminer si certains aspects pourraient être pris en compte dans des SARP et des éléments indicatifs de l'Organisation ;
- 5) la Conférence réaffirme aussi le rôle central de l'OACI dans la réalisation de la nécessaire coordination des efforts dans tous les domaines de participation des États et de l'industrie.

2. RECOMMANDATIONS

2.1 La Conférence convient des recommandations suivantes :

a) *Sécurité de l'aviation*

Il est recommandé que le renforcement de la sécurité de l'aviation et la réduction du nombre d'accidents, d'accidents mortels et de décès demeurent des objectifs de la plus haute priorité pour l'OACI, qui réclament une approche globale et proactive de la sécurité, coordonnée entre l'OACI, les États, l'industrie et les prestataires de services.

b) *Supervision de la sécurité*

Une supervision adéquate de la sécurité par les États est l'un des principes fondamentaux de la sécurité de l'aviation. Étant donné les difficultés persistantes éprouvées par un certain nombre d'États et le besoin d'assistance qui en découle, il est recommandé que l'OACI, les États, l'industrie et les organismes donateurs

orientent les ressources en faveur de la mise en place de solutions viables en matière de supervision de la sécurité.

c) *Initiatives des États et de l'industrie*

Il est recommandé que l'OACI, en collaboration avec tous les États et les autres parties prenantes, poursuive l'élaboration, sur la base de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, d'une approche intégrée des initiatives en matière de sécurité qui donnera un cadre mondial pour la coordination des politiques et des initiatives en matière de sécurité.

THÈME 2 : RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Sujet 2.1 Transparence et partage des informations sur la sécurité

1. CONCLUSIONS

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

a) *Accès des États et de l'industrie aux informations et à de l'aide*

- 1) la transparence est une pierre angulaire de la sécurité de l'aviation. Tous les États contractants et les parties prenantes intéressées devraient coopérer afin de garantir l'accès aux informations nécessaires à une gestion appropriée de la sécurité. Pour renforcer davantage la sécurité de l'aviation, il faut accroître le partage des informations sur la sécurité entre les États contractants, l'OACI et toutes les parties prenantes de l'aviation civile ;
- 2) le partage des informations entre les États contractants est essentiel au maintien de la confiance mutuelle ;
- 3) la mise en œuvre, par un État, d'une politique de transparence relativement à son niveau de supervision de la sécurité est un signal clair que l'État reconnaît toute faiblesse qui pourrait exister et devrait inciter les autres États et les donateurs à apporter de l'aide.

b) *Accès du public aux informations*

- 1) le public devrait pouvoir accéder, sans délai, aux informations nécessaires pour prendre une décision éclairée au sujet de la sécurité du transport aérien, y compris les informations des audits de supervision de la sécurité. Toutefois, certains États auront besoin de temps pour actualiser leurs systèmes afin d'être en mesure de mettre les informations des audits à la disposition du public ;
- 2) l'OACI devrait adopter une stratégie pour communiquer efficacement au public les informations sur la sécurité issues des comptes rendus du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Les informations ne devraient être utilisées qu'aux fins de la sécurité.

c) *Mise en œuvre de l'article 21 de la Convention*

Chaque État contractant devrait avoir accès à des informations fiables et à jour sur l'immatriculation, la propriété et le contrôle des aéronefs normalement employés à la navigation internationale.

d) *Transparence et mise en commun des informations sur la navigabilité*

- 1) l'établissement d'une base de données centralisée qui faciliterait la mise en commun en temps utile des informations sur la navigabilité des aéronefs effectuant des vols de transport commercial international serait un moyen d'améliorer la sécurité ;
- 2) la communication et la mise en commun d'informations sur la navigabilité entre les États de conception et les États d'immatriculation sont indispensables à la sécurité des vols.

2. RECOMMANDATIONS

2.1 La Conférence convient des recommandations suivantes :

a) *Accès des États et de l'industrie aux informations et à de l'aide*

- 1) il est recommandé que les résultats des audits réalisés dans le cadre de l'approche systémique globale continuent à être ouvertement mis à la disposition des États ;
- 2) il est recommandé que le Conseil facilite la mise en œuvre de systèmes de compte rendu basés sur la notion de « culture juste » dans les États contractants, afin de promouvoir le partage des informations sur les accidents et incidents et tous les autres renseignements liés la sécurité. La « culture juste » devrait donner lieu à un environnement dans lequel la notification et l'échange des informations sont encouragés et facilités ;
- 3) il est recommandé que les États soient complètement transparents pour permettre aux autres États et aux donateurs d'apporter une assistance plus rapide et plus efficace pour résoudre les carences en matière de sécurité ;
- 4) il est recommandé que le Conseil envisage de produire un rapport annuel sur l'infrastructure de l'aviation et les améliorations à apporter pour aider les donateurs à fournir l'appui dont les États contractants ont besoin.

b) *Accès du public aux informations*

- 1) les États sont instamment priés de consentir à ce que l'OACI publie dès que possible les résultats de leur audit initial ou de leur suivi d'audit de supervision de la sécurité, selon le format présenté dans la note DGCA/06-IP/39. Les États peuvent aussi permettre à l'Organisation de publier le rapport final d'audit issu du cycle initial ;

- 2) il est recommandé que les États qui partagent les informations de leur audit OACI de supervision de la sécurité aient la possibilité de faire connaître leurs observations sur les progrès accomplis depuis l'exécution de l'audit, dans la section du site web de l'Organisation consacrée aux informations des audits ;
- 3) il est recommandé qu'en mai-juin 2006 le Conseil mette en place un processus permanent pour permettre la divulgation au public de certains renseignements sur les audits de supervision de la sécurité réalisés dans le cadre de l'approche systémique globale ;
- 4) il est recommandé qu'en attendant la mise en place du processus proposé à l'alinéa 3) ci-dessus, les États autorisent l'OACI à publier certains renseignements sur les audits de supervision de la sécurité réalisés dans le cadre de l'approche systémique globale. La divulgation des renseignements en question serait rendue possible au moyen d'un formulaire de consentement distinct ;
- 5) il est recommandé que le Conseil mette au point un système d'évaluation des constatations de l'USOAP en fonction des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité dans le but d'évaluer la capacité de supervision de la sécurité des États contractants et présente un rapport à l'Assemblée en 2007 ;
- 6) il est recommandé que les États contractants donnent leur consentement à la publication des renseignements pertinents dès que possible et, en tout cas, le 23 mars 2008 au plus tard. L'OACI publiera ensuite un communiqué de presse donnant les noms des États qui n'ont pas autorisé la divulgation des résultats de leur audit et placera cette information sur le site web public. Il est également recommandé qu'un rapport d'avancement soit présenté au Conseil, à chaque session, et à l'Assemblée, en 2007.

c) *Mise en œuvre de l'article 21 de la Convention*

Il est recommandé que le Conseil fasse en sorte que les États contractants aient accès à des informations fiables et à jour sur l'immatriculation, la propriété et le contrôle des aéronefs normalement employés à la navigation internationale. Il est également recommandé que les États contractants coopèrent avec l'OACI en fournissant les informations requises dans le cadre des directives et des procédures qui seront élaborées.

d) *Transparence et mise en commun des informations sur la navigabilité*

- 1) il est recommandé que le Conseil étudie la possibilité de mettre en place une application de base de données étendue qui permettrait aux États contractants de mettre en commun de leur plein gré les informations sur la navigabilité des aéronefs habituellement utilisés pour effectuer des vols internationaux ;
- 2) il est recommandé que les États de conception et les États d'immatriculation concluent des ententes relatives à la navigabilité, comme celle qui est définie dans le *Manuel de navigabilité* (Doc 9760), en tant que moyen de promouvoir la mise en commun, entre les États, des informations sur le maintien de la navigabilité.

Sujet 2.2 Gestion de la sécurité de l'aviation

1. CONCLUSIONS

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

a) *Systèmes de gestion de la sécurité*

- 1) les organismes d'aviation civile, notamment les administrations de l'aviation civile, sont contraints d'exécuter leur mandat en disposant de ressources constamment réduites, et se heurtent ainsi à des questions d'efficacité ;
- 2) les SGS proposent aux organismes civils internationaux une méthode fondée sur des données pour prioriser les ressources afin de pouvoir les affecter aux préoccupations de sécurité qui présentent le plus grand potentiel de risques et aux activités susceptibles de produire le rendement le plus important par rapport aux ressources investies ;
- 3) l'expérience indique que les SGS comportent notamment les avantages suivants :
 - une réduction des taux d'incidents et d'accidents ;
 - une amélioration de l'efficacité opérationnelle, par exemple, moins de retours au poste de stationnement et d'annulations de vols ;
 - une amélioration du moral des employés parce que ces derniers se sentent libres d'agir et qu'ils voient les résultats que procure un SGS ;
 - une réduction des primes d'assurances ;
 - de réelles économies pour les exploitants, car on connaît les risques opérationnels et l'on prévient les incidents, ce qui permet d'importantes économies ;
 - une diminution des interventions en matière de réglementation, les exploitants assurant la gestion de leurs propres activités quotidiennes. L'organisme de réglementation surveille l'efficacité des systèmes ;
- 4) le plein potentiel des SGS ne sera réalisé que lorsque le concept sera adopté à l'échelle mondiale par tous les États contractants et, par l'intermédiaire des États, par autant d'organismes d'aviation que possible. Pour que cette mise en œuvre mondiale ait lieu, les États doivent être pleinement conscients et informés du concept des SGS ainsi que des moyens et des outils pour sa mise en œuvre ;
- 5) il conviendrait d'envisager d'élaborer des éléments indicatifs supplémentaires et d'organiser des séminaires et des ateliers afin d'aider les États et les exploitants à mettre en place des SGS. Pour faciliter les travaux, il faudrait tirer parti de l'expérience acquise dans les États et les organisations internationales possédant des compétences dans l'élaboration et la mise en place des SGS.

- b) *Étudier l'élaboration d'une nouvelle Annexe à la Convention sur les processus de sécurité*

Il conviendrait d'envisager de compléter l'ensemble des Annexes à la Convention de Chicago par une annexe spécifique contenant des dispositions appropriées sur la supervision, l'évaluation et la gestion de la sécurité.

- c) *Modernisation de l'Annexe 6, 2^e Partie*

La Conférence confirme qu'il est nécessaire de moderniser l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs, 2^e Partie — Aviation générale internationale — Avions.*

2. RECOMMANDATIONS

- 2.1 La Conférence convient des recommandations suivantes :

- a) *Systèmes de gestion de la sécurité*

- 1) il est recommandé que les États mettent en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité communs à tous les domaines liés à la sécurité ;
- 2) il est recommandé que les États collaborent largement avec l'OACI au programme de cours de formation, en appuyant l'un des sept cours et/ou en fournissant des experts en gestion de la sécurité pour compléter les équipes de l'OACI chargées de dispenser les cours ;
- 3) il est recommandé que les États échangent des renseignements pour faire avancer la mise en œuvre des SGS, en fournissant des avis d'experts, des outils ou d'autres moyens ;
- 4) il est recommandé que les États s'engagent à mettre en œuvre des SGS à l'échelle mondiale dans les meilleurs délais, sur la base des dispositions que le Conseil aura adoptées à ce sujet ;
- 5) il est recommandé que le Conseil de l'OACI continue à travailler à l'élaboration de cours de formation, d'éléments indicatifs et d'autres outils de facilitation pour aider les États contractants à achever rapidement la mise en œuvre de SGS.

- b) *Étudier l'élaboration d'une nouvelle Annexe à la Convention sur les processus de sécurité*

Il est recommandé que l'OACI étudie une harmonisation plus poussée des dispositions relatives à la gestion de la sécurité et envisage l'élaboration d'une nouvelle annexe consacrée aux processus de sécurité, contenant des dispositions appropriées en matière de supervision, d'évaluation et de gestion de la sécurité.

- c) *Il est recommandé que l'OACI poursuive ses efforts en vue de moderniser l'Annexe 6, 2^e Partie.*

Sujet 2.3 Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité

1. CONCLUSIONS

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

a) *Assistance aux États*

- 1) malgré les missions d'audit et de suivi réalisées dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), un nombre important d'États n'ont pas été en mesure de mettre en œuvre leurs plans d'action correctrice ni de s'acquitter de leurs obligations en matière de supervision de la sécurité ;
- 2) le Programme de la stratégie unifiée (USP) est des plus utiles pour coordonner l'assistance aux États contractants et mettre en place des initiatives régionales en matière de supervision de la sécurité ; il pourrait contribuer à s'assurer que l'assistance fournie est la meilleure possible ;
- 3) un accent spécial est mis sur l'importance de l'autonomie des administrations de l'aviation civile, sans laquelle la mise en œuvre de la supervision de la sécurité dans certains États peut être gravement compromise ;
- 4) les partenariats régionaux et les organisations ou initiatives régionales de supervision de la sécurité constituent de bons moyens de permettre aux États de s'acquitter de leurs obligations en matière de supervision de la sécurité et, avec l'appui des diverses parties prenantes, d'obtenir des résultats durables ;
- 5) l'IFFAS, à titre de mécanisme de financement (et non comme outil de mise en œuvre), et le financement provenant d'autres donateurs internationaux devraient être coordonnés afin d'optimiser les résultats ;
- 6) il y a lieu que l'OACI améliore l'efficacité de ses outils d'assistance technique et renforce la participation de ses bureaux régionaux afin de rendre plus efficace l'aide technique et la formation d'experts nationaux.

b) *Échange d'informations*

- 1) le partage d'informations critiques sur la sécurité entre les États contractants dans le cadre de l'exécution des fonctions de supervision de la sécurité renforce la normalisation, améliore la mise en œuvre des mesures de sécurité et réduit le chevauchement des efforts ;
- 2) le système d'échange d'informations sur la sécurité des vols (FSIX), mis sur pied par l'OACI comme portail web, est un moyen pratique pour faciliter le partage de ces informations entre les États contractants et avec l'industrie.

2. RECOMMANDATIONS

2.1 La Conférence convient des recommandations suivantes :

a) *Assistance aux États*

- 1) il est recommandé que les États contractants soient encouragés à favoriser le développement des organismes régionaux et sous-régionaux pour appuyer le renforcement des capacités des États en matière de supervision de la sécurité ;
- 2) il est recommandé que, pour que les États contractants respectent les obligations que leur impose la Convention de Chicago, ils soient encouragés à mieux coopérer au niveau bilatéral et à l'échelle régionale afin de prendre les dispositions nécessaires pour s'acquitter de manière satisfaisante de leurs obligations en matière de supervision de la sécurité lorsqu'ils ne disposent pas individuellement des ressources humaines, techniques et financières nécessaires ;
- 3) il est recommandé que les États contractants qui ont besoin d'assistance travaillent en coordination avec le Groupe du Programme de la stratégie unifiée pour confirmer que leurs plans d'action permettront d'obtenir les résultats souhaités et pour déterminer les meilleurs mécanismes d'assistance. L'assistance peut être acheminée par le biais de différentes options, y compris le Programme de coopération technique ;
- 4) il est recommandé que l'OACI et les États améliorent l'efficacité et la coordination des outils d'assistance technique et des mécanismes de financement pour la correction des carences en matière de sécurité, y compris la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) ;
- 5) il est recommandé que l'OACI renforce la participation de ses bureaux régionaux afin de fournir aux États contractants un soutien technique plus efficace et favorise le développement des organismes régionaux et sous-régionaux qui assurent la supervision de la sécurité ;
- 6) il est recommandé que l'OACI adapte ses méthodes de travail pour permettre aux organismes régionaux qui effectuent la supervision de la sécurité et des travaux techniques de participer pleinement et demande au Secrétaire général, en application du paragraphe 7 du dispositif de la Résolution A35-7, de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'USOAP et les programmes d'audits d'autres organismes liés à la sécurité de l'aviation ;
- 7) il est recommandé que les États contractants démontrent leur volonté politique de remédier aux carences en matière de supervision de la sécurité, notamment par la création, s'il y a lieu et dès que possible, d'une autorité autonome de l'aviation civile qui est habilitée à veiller à l'efficacité de la supervision de la sécurité et qui est adéquatement financée à cette fin ;
- 8) il est recommandé que les États et autres parties prenantes ainsi que les institutions financières et les donateurs qui sont en mesure de le faire, accordent des contributions financières ou en nature pour aider les États qui en ont besoin à

remédier à leurs carences en matière de supervision de la sécurité par l'intermédiaire du Programme de la stratégie unifiée.

b) *Échange d'informations (FSIX)*

Il est recommandé que les États contractants et les industries et organisations professionnelles pertinentes soient encouragés à fournir des éléments indicatifs et des informations appropriées sur la sécurité à la communauté de l'aviation civile internationale par le biais du site web OACI d'échange d'informations sur la sécurité des vols (FSIX).

Sujet 2.4 Reconnaissance mutuelle

1. CONCLUSIONS

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

a) *Vérification*

Avant de reconnaître la validité des certificats, des brevets et des licences d'autres États, il est nécessaire de vérifier que les conditions d'une telle reconnaissance sont satisfaites, à savoir que ces documents ont été délivrés dans des conditions au moins équivalentes aux normes applicables de l'OACI.

b) *Reconnaissance et surveillance des aéronefs étrangers*

- 1) il incombe à un État d'assurer la sécurité de l'espace aérien au-dessus de son territoire, ce qui comprend l'exploitation des aéronefs étrangers ;
- 2) il est souhaitable de mettre en place des processus harmonisés de reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences, ainsi qu'une méthode uniformisée de surveillance de l'exploitation des aéronefs étrangers. À cette fin, l'OACI devrait élaborer les directives et les procédures nécessaires ;
- 3) les pavillons de complaisance, les exploitations illégales et les activités criminelles compromettent la sécurité de l'aviation civile.

c) *Clause sur la sécurité*

- 1) il est recommandé d'insérer dans les accords bilatéraux une clause sur la sécurité, pour laquelle des modèles existent déjà ;
- 2) une concertation continue ainsi que la surveillance des exploitants étrangers seront nécessaires pour maintenir la validité de tels accords.

2. RECOMMANDATIONS

2.1 La Conférence convient des recommandations suivantes :

a) *Vérification*

Il est recommandé que les États vérifient que les conditions appliquées par d'autres États pour délivrer ou valider les certificats, brevets ou licences sont au moins équivalentes aux normes applicables avant de reconnaître la validité de ces documents.

b) *Reconnaissance et surveillance des aéronefs étrangers*

- 1) il est recommandé que l'OACI élabore les directives et les procédures nécessaires pour aider les États à atteindre le plus haut degré d'uniformité possible dans la reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences et dans la surveillance de l'exploitation des aéronefs étrangers sur leur territoire ;
- 2) il est recommandé que les États établissent des règles d'exploitation, conformes à la Convention et sans pratiques discriminatoires, qui régissent l'admission et la surveillance des exploitants étrangers à l'intérieur de leur territoire ;
- 3) il est recommandé que les États assurent et renforcent la surveillance de l'exploitation des aéronefs étrangers à l'intérieur de leur territoire et prennent les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;
- 4) il est recommandé que les États abolissent les pavillons de complaisance et empêchent les exploitations illégales ainsi que l'exportation éventuelle de ces activités d'un État ou groupe d'États à un autre, et qu'ils échangent des renseignements sur la sécurité à cette fin.

c) *Clause sur la sécurité*

- 1) il est recommandé que les États insèrent, dans leurs accords bilatéraux de services aériens, une clause sur la sécurité fondée sur la clause type relative à la sécurité élaborée par l'OACI ;
- 2) il est recommandé que les activités unilatérales des États ou des parties en matière d'interdiction d'exploitation soient normalement précédées d'un processus de consultation entre les États et les parties concernés.

Sujet 2.5 Renforcement de la supervision de la sécurité

1. CONCLUSIONS

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

a) *USOAP*

- 1) il faut la coopération totale des États pour que l'USOAP fonctionne de façon optimale. L'acceptation des audits sur place programmés par l'OACI est indispensable à cette fin ;
- 2) il faudrait mettre au point un autre mécanisme pour résoudre rapidement les préoccupations de sécurité graves détectées par l'USOAP, qui exigerait des États qu'ils règlent ces préoccupations en temps utile tel que convenu avec le Secrétariat, et amender en conséquence le Protocole d'accord générique (MOU).

b) *Stratégie unifiée*

La stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité appelle un effort continu de la part de toutes les parties prenantes pour assurer l'efficacité et la durabilité des solutions de supervision de la sécurité et une application intégrale des dispositions relatives à la sécurité.

c) *Assistance directe*

Des mesures intérimaires sont nécessaires pour assurer que tous les États contractants ont des chances égales d'exploiter des compagnies aériennes internationales. Un rôle actif est envisagé pour l'OACI afin d'identifier les États où il faut commencer immédiatement à renforcer la supervision de la sécurité et consulter les États visés afin de mettre en œuvre une solution intermédiaire immédiate pour leurs exploitants aériens. On pourrait créer à cette fin un bassin commun d'inspecteurs internationaux de la sécurité et d'autres experts de la supervision de sécurité. Une coopération sans réserve des États et des autres parties prenantes en mesure de le faire serait nécessaire. On pourrait mettre sur pied un programme approprié permettant à l'OACI d'administrer une assistance directe aux États et aux exploitants aériens.

2. RECOMMANDATIONS

2.1 La Conférence convient des recommandations suivantes :

a) *USOAP*

- 1) il est recommandé que les États coopèrent totalement avec l'USOAP, et notamment qu'ils acceptent les audits sur place prévus dans le calendrier de l'OACI ;
- 2) il est recommandé que l'OACI établisse un mécanisme supplémentaire pour résoudre rapidement les préoccupations de sécurité graves détectées par l'USOAP et qu'elle amende en conséquence le Protocole d'accord générique ;

b) *Stratégie unifiée et assistance directe*

- 1) il est recommandé que l'OACI examine la faisabilité d'un plan, à soumettre à la prochaine session de l'Assemblée pour approbation, permettant à l'Organisation d'administrer la fourniture d'une assistance directe aux États dont la capacité de supervision de la sécurité est inadéquate et à leurs exploitants aériens, en utilisant

un bassin commun d'inspecteurs internationaux de la sécurité et d'autres experts de la supervision de sécurité détachés par les États et d'autres parties prenantes. Un tel plan devrait tenir compte des points soulevés dans la note DGCA/06-WP/28 ainsi que des éventuelles difficultés juridiques et financières ;

- 2) il est recommandé que l'OACI prévoie des fonds pour le programme de la stratégie unifiée et d'assistance directe en matière de supervision de la sécurité dans le budget-programme du triennat 2008-2009-2010.

THÈME 3 : AU-DELÀ DU CADRE ACTUEL

Sujet 3.1 : Un cadre de sécurité pour le XXI^e siècle

1. CONCLUSIONS

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

- a) la libéralisation économique est devenue l'une des caractéristiques qui définissent l'aviation des temps modernes et elle a un impact majeur sur l'industrie aéronautique. Il est nécessaire de veiller à ce que le cadre de sécurité continue de répondre à l'exigence du développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale ;
- b) il est nécessaire de clarifier le concept de l'exploitant et la relation avec l'État responsable de la supervision de la sécurité ;
- c) le contenu, la nature et la structure des Annexes de la Convention de Chicago devraient être révisés de façon à faire en sorte que les normes de l'OACI soient centrées sur les objectifs de sécurité, tout en donnant davantage de flexibilité aux États contractants pour décider des moyens de mise en œuvre ;
- d) il est nécessaire d'assurer une coordination plus étroite des activités de coopération technique afin de réduire la duplication des efforts et de permettre au plus grand nombre possible d'États de retirer des avantages ;
- e) il est nécessaire de mobiliser les ressources des institutions financières et des donateurs pour aider à améliorer la sécurité de l'aviation civile ;
- f) les pavillons de complaisance existent aujourd'hui en aviation civile, et ils ne devraient pas être tolérés.

2. RECOMMANDATIONS

2.1 La Conférence convient des recommandations suivantes :

- a) il est recommandé que le Conseil envisage d'étoffer la définition de l'« État de l'exploitant » et de l'« exploitant » en précisant davantage la correspondance nécessaire entre « le siège principal d'exploitation » et le lieu où est exercé le

« contrôle opérationnel » afin d'identifier l'État responsable de la supervision de la sécurité ;

- b) il est recommandé que les États contractants s'acquittent de l'obligation que leur impose l'article 83 d'enregistrer les accords conformément au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI* (Doc 6685) ;
- c) il est recommandé que l'OACI élabore des éléments indicatifs destinés à être utilisés par les États, par l'intermédiaire de leurs autorités de l'aviation civile, pour mettre en œuvre des politiques économiques et techniques cohérentes ;
- d) il est recommandé que l'OACI envisage d'améliorer le processus d'élaboration et d'adoption des normes et pratiques recommandées en :
 - 1) évaluant systématiquement l'incidence des SARP sur l'industrie et les autres parties intéressées ;
 - 2) utilisant plus systématiquement les recommandations publiées par les organismes qui effectuent des enquêtes sur les accidents ;
 - 3) élaborant des critères pour déterminer quelles sont les normes qui revêtent une importance vitale pour assurer la sécurité à l'échelle mondiale, et par rapport auxquelles la notification d'écarts ne serait acceptable que de manière exceptionnelle, et quelles sont les normes de nature technique détaillée qui devraient être converties en pratiques recommandées ou retirées des Annexes de l'OACI et converties en éléments indicatifs ;
- e) il est recommandé que toutes les parties prenantes élaborant et finançant des projets visant à accroître la sécurité de l'aviation dans les pays à faible revenu renforcent leur coopération et mettent en commun leurs renseignements et leur expérience afin d'éviter les doublages d'efforts ;
- f) il est recommandé que le Conseil examine la question des pavillons de complaisance en tenant compte de l'expérience acquise par d'autres organisations internationales ;
- g) il est recommandé que l'OACI redouble d'efforts pour étudier l'évolution future de la supervision de la sécurité en tenant compte de la mondialisation de l'aviation civile internationale.

Note rédactionnelle.— La recommandation de la note WP/46 sur l'étude de la création d'une Annexe concernant les processus de sécurité et la recommandation analogue de la note WP/42, Recommandation 2.1 b) sur l'élaboration d'une Annexe à la Convention concernant la sécurité (sujet 2.2), ont été amalgamées.
