



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

Montréal, 20 – 22 mars 2006

COMPTE RENDU SOMMAIRE DES DÉBATS

THÈME 2 : RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Sujet 2.3 Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité DGCA/06-WP/7, 11 (et Rectificatif n° 1), 17, 23 Révision, 28 Révision, 29 (et Rectificatif n° 1) et 31 Révision DGCA/06-IP/16, 18, 31, 45 et 47

1. La Conférence est saisie de la note de travail DGCA/06-WP/7 intitulée « Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité ». Le sujet est traité aussi dans six notes de travail (WP/11 [et Rectificatif n° 1], 17, 23 Révision, 28 Révision, 29 [et Rectificatif n° 1] et 31 Révision) présentées respectivement par l'Autriche, au nom de la CE et de ses États membres, par les autres États membres de la CEAC et par EUROCONTROL ; par l'Argentine, le Chili, l'Égypte, la France, l'Inde, le Nigéria, le Pakistan et les Pays-Bas, les membres de l'Organe directeur de l'IFFAS ; le groupe des États de la Région Asie/Pacifique représentés au Conseil de l'OACI ; les États africains ; la Banque mondiale ; et les 21 États membres de la CLAC. Cinq notes d'information se rapportent également à ce sujet (IP/16, 18, 31, 45 et 47). Pendant la présentation de la note WP/7, une démonstration est faite du fonctionnement du site web du système d'échange d'informations sur la sécurité des vols (FSIX), mis sur pied par l'OACI.

2. Durant les débats qui suivent, des appuis sont exprimés en ce qui concerne le Programme de la stratégie unifiée (USP), le programme COSCAP bien établi, la création d'organismes régionaux ou sous-régionaux de supervision de la sécurité (ORSS) et le système d'échange d'informations sur la sécurité des vols (FSIX) de l'OACI, ces éléments ayant tous été mis en relief dans la note WP/7. L'intérêt de coordonner l'assistance aux États par l'USP est reconnu. Une telle coordination permet de s'assurer qu'une assistance optimale est fournie là où elle est nécessaire. Il est estimé que l'OACI est la mieux placée pour faciliter un échange d'informations par le biais du FSIX. Il est proposé que le FSIX comprenne une liste des permis d'exploitation aérienne internationaux (AOC). Les ORSS sont perçus comme une bonne approche pour permettre aux États de s'acquitter de leurs obligations en matière de supervision de la sécurité et il est noté que les institutions régionales en place devraient être prises en compte.

3. Plusieurs autres questions sont débattues, notamment le rôle de l'industrie et d'institutions financières telles que la Banque mondiale dans le financement de projets liés à la sécurité. Différents avis sont exprimés quant à la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS). Pour certains délégués, l'IFFAS est un mécanisme financier utile qu'il faudrait promouvoir.

Pour d'autres, ce mécanisme doit rester indépendant afin qu'il n'ait pas d'incidences sur les ressources de l'OACI. Des réserves sont exprimées à l'égard d'une proposition concernant une approche régionale plus décentralisée pour l'exécution des audits ; il est rappelé que l'Assemblée avait insisté sur le cadre mondial des audits. Une dernière question est soulevée, à savoir l'importance de l'autonomie des autorités de l'aviation civile pour le succès de la supervision de la sécurité.

4. Résumant les débats, le Président fait valoir que les propositions et les délibérations sur l'USP cadrent avec la Résolution A35-7 de l'Assemblée. Il note que la Conférence a fait savoir qu'elle appuyait pleinement tous les points de la suite à donner figurant au paragraphe 6.1 de la note WP/7. Le Président propose les mesures supplémentaires ci-après : se fondant sur le paragraphe 14 du dispositif de la Résolution A35-7, il propose que la Conférence soit invitée à recommander que les États favorisent le développement des organismes régionaux et sous-régionaux pour renforcer les capacités de supervision de la sécurité ; se fondant sur la note WP/11, il propose que l'OACI encourage les États contractants à mieux coopérer au niveau bilatéral et à l'échelle régionale et à prendre les dispositions nécessaires pour respecter les obligations que leur impose la Convention de Chicago, particulièrement lorsqu'ils estiment qu'il n'est pas possible ni opportun d'affecter les ressources humaines, techniques et financières nécessaires pour assurer de manière satisfaisante la supervision de la sécurité ; se fondant sur le paragraphe 12 du dispositif de la Résolution A35-7 et sur la note WP/11, il propose que l'OACI améliore l'efficacité des outils d'assistance technique, y compris l'IFFAS, et renforce la coordination avec ses bureaux régionaux et la participation de ceux-ci afin de fournir une aide technique plus efficace ; se fondant sur la Résolution A35-7 et la note WP/11, il propose que l'OACI adapte ses méthodes de travail pour permettre aux organismes régionaux de supervision de la sécurité de participer pleinement à ses travaux techniques. Il propose en outre d'ajouter un point à la suite à donner pour faire ressortir l'importance de l'autonomie des autorités de l'aviation civile et, à cet égard, il prie instamment les États de prendre dès que possible les dispositions législatives appropriées.