



## **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 : LE POINT SUR L'ÉTAT ACTUEL DE L'AVIATION**  
**Sujet 2.5 : Renforcement de la supervision de la sécurité**  
**DGCA/06-WP/9, 11 (et Rectificatif n° 1), 14 Révision, 25, 28 Révision,**  
**33 et 35**  
**DGCA/06-IP/5, 6, 19 et 42**

1. La Conférence est saisie de la note DGCA/06-WP/9. Les notes WP/11 (Propositions pour améliorer encore la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale), WP/14 (Obligations de supervision de la sécurité par les États), WP/25 (Développement de solutions régionales relatives à la sécurité), WP/28 (Respect des engagements de l'État : la coopération inter-étatique : une nécessité pour renforcer la sécurité de l'aviation), WP/33 (Improving aviation safety through the ICAO unified strategy and transparency) et WP/35 (Renforcement de la sécurité de l'aviation) se rapportent également à ce sujet.
2. La Conférence examine la proposition présentée dans la note WP/9 concernant un bassin commun d'inspecteurs internationaux de la sécurité et d'autres experts de la supervision de sécurité, dont les services seront mis à disposition par les États et autres parties prenantes. Un appui général est exprimé en faveur d'un examen plus complet de cette question, qui tiendrait compte notamment des considérations opérationnelles, juridiques et financières.
3. En ce qui concerne la question du rôle des organismes régionaux dans le processus, soulevée dans la note WP/11, il est fait observer que le processus USOAP de l'OACI a été établi sur le principe de l'universalité, c'est-à-dire que la même méthode est appliquée à tous les États. Les incidences de la participation des organismes régionaux au processus d'audit doivent donc être soigneusement examinées. La catégorisation des constatations de l'USOAP doit aussi faire l'objet d'un examen. Tout en exprimant certaines préoccupations, la Conférence se déclare en faveur d'un examen plus poussé de cette idée.
4. En ce qui concerne la division des responsabilités de la supervision de la sécurité entre l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant, il est estimé qu'elle crée un problème de continuité dans la supervision des opérations des compagnies aériennes et qu'elle soulève la question de la responsabilité des autorités de l'aviation dans ce type de situation.
5. Résumant le débat, le Président note que le paragraphe 6.1 de la note WP/9 est appuyé sans réserve. Il souligne que le Conseil de l'OACI examinera l'affectation de fonds au programme de stratégie unifiée et la gestion de l'assistance directe dans le cadre de son examen du budget-programme

pour le prochain triennat. Il indique que les questions soulevées au paragraphe 3.12 de la note WP/28 concernant la gestion d'un programme d'assistance opérationnelle seront prises en compte lors de l'examen de la question de l'assistance directe aux États en utilisant un bassin commun d'inspecteurs internationaux de la sécurité et d'autres experts de la supervision de sécurité. Le Président renvoie au paragraphe 6.1 f) de la note WP/11, qui prie instamment le Conseil d'exercer ses fonctions obligatoires décrites aux alinéas j) et k) de l'article 54 de la Convention de Chicago. Il rappelle qu'en ce qui concerne l'alinéa j) de l'article 54, le Conseil a élaboré une procédure qui peut être appliquée après la réalisation d'une enquête approfondie des cas relevés. Ces cas seront portés à l'attention des États contractants.

— FIN —