



NOTE DE TRAVAIL

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

Montréal, 20 – 22 mars 2006

- Thème 1 :** Le point sur l'état actuel de la sécurité de l'aviation
Sujet 1.1 Tendances mondiales et régionales dans le domaine de la sécurité de l'aviation
Sujet 1.2 État de la supervision de la sécurité
Sujet 1.3 Initiatives des États et de l'industrie

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉFÉRENCES

Notes de travail DGCA/06-WP/2 (et Rectificatif n° 1), 3, 4, 11
(et Rectificatif n° 1), 16, 18, 21, 23^{Révision}, 36 et 37
Notes d'information DGCA/06-IP/1^{Révision}, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 24,
27, 32, 33, 36, 37, 38, 41 (et Rectificatif n° 1), 46 et 48

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, 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, l'industrie et les organismes donateurs réorientent 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 toutes les 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.