

ORGANISATION DE L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE



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

Montréal, 20 – 22 mars 2006

RAPPORT

Approuvé par la Conférence et
publié sous l'autorité du Secrétaire général

Publié séparément, en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe, par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Prière d'adresser toute correspondance, à l'exception des commandes et des abonnements, au Secrétaire général.

Envoyer les commandes à l'une des adresses suivantes en y joignant le montant correspondant (par chèque, chèque bancaire ou mandat) en dollars des États-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat. Les commandes par carte de crédit (American Express, Mastercard ou Visa) sont acceptées au Siège de l'OACI.

Organisation de l'aviation civile internationale. Groupe de la vente des documents, 999, rue University, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7
Téléphone: +1 (514) 954-8022; Fax: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; Courriel: sales@icao.int; Web: <http://www.icao.int>

Afrique du Sud. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Téléphone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Allemagne. UNO-Verlag GmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 (0) 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 (0) 228-94 90 2-22;
E-mail: info@uno-verlag.de; Web: <http://www.uno-verlag.de>

Cameroun. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjo, B.P. 4676, Douala / Téléphone: +237 343 98 42; Fax: +237 343 89 25;
Courriel: knowhow_doc@yahoo.fr

Chine. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Téléphone: +86 137 0177 4638; Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: glorymaster@online.sh.cn

Égypte. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Téléphone: +20 (2) 267 4840; Facsimile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

Espagne. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid / Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo-e: sssc.ventasoci@aena.es

Fédération de Russie. Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

Inde. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Téléphone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 51514284

Inde. Sterling Book House – SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Téléphone: +91 (22) 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 (22) 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

Japon. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomom, Minato-Ku, Tokyo
Téléphone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi
Téléphone: +254 (20) 7622 395; Facsimile: +254 (20) 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexique. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3^{er} Piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México D.F. / Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57;
Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigéria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Téléphone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Pérou. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Téléphone: +51 (1) 575 1646; Facsimile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

Royaume-Uni. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Téléphone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com; Web: <http://www.afeonline.com>

Sénégal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovaquie. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21 / Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

Suisse. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Téléphone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thaïlande. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901
Téléphone: +66 (2) 537 8189; Facsimile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

Le Catalogue des publications et des aides audiovisuelles de l'OACI

Publié une fois par an, le Catalogue donne la liste des publications et des aides audiovisuelles disponibles. Des suppléments au Catalogue annoncent les nouvelles publications et aides audiovisuelles, les amendements, les suppléments, les réimpressions, etc.

On peut l'obtenir gratuitement auprès du Groupe de la vente des documents, OACI.

LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Président de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile
sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation

au

Président du Conseil de l'OACI

J'ai l'honneur de présenter le rapport de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation, qui s'est tenue à Montréal du 20 au 22 mars 2006.



Assad Kotaite
Président de la Conférence

Montréal, 22 mars 2006

TABLE DES MATIÈRES

	Page
LA CONFÉRENCE	
1. Durée.....	II-1
2. Participation	II-1
3. Bureau	II-1
4. Secrétariat	II-1
5. Adoption de l'ordre du jour	II-2
6. Organisation des travaux.....	II-2
7. Allocutions d'ouverture	II-2
7.1 du Président du Conseil.....	II-2
7.2 du Secrétaire général.....	II-4
7.3 du Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Canada.....	II-4
LISTE DES REPRÉSENTANTS	III-1
ORDRE DU JOUR ET NOTES EXPLICATIVES	IV-1
CALENDRIER DES TRAVAUX	V-1
COMPTES RENDUS SOMMAIRES DES DÉBATS	1-1
DÉCLARATION	2-1
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	3-1

LA CONFÉRENCE

1. DURÉE

1.1 La Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (DGCA/06) a été ouverte par M. Assad Kotaite, Président du Conseil, le 20 mars 2006 à 9 heures dans la Salle de l'Assemblée, au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à Montréal.

2. PARTICIPATION

2.1 Ont participé à la Conférence 567 délégués de 153 États contractants et de 26 organisations internationales.

3. BUREAU

3.1 À la suite de l'ouverture de la Conférence, M. Assad Kotaite a été élu président.

4. SECRÉTARIAT

4.1 Le secrétaire de la Conférence était M. William R. Voss, Directeur de la navigation aérienne. Les conseillers du Secrétaire de la Conférence étaient MM. Marinus C.F. Heijl, Directeur adjoint de la navigation aérienne et P. Lamy, Chef de la Section de la sécurité des vols (FLS), et les secrétaires adjoints étaient MM. M. Costa, Chef de la Section des enquêtes et de la prévention des accidents, A. Quiroz, Coordonnateur de la formation et de l'administration, Section des audits de supervision de la sécurité, M.A. Fox, Chef du Groupe des politiques et normes de formation aéronautique, D. Maurino, Coordonnateur du Programme sécurité des vols et facteurs humains, Section FLS, et G. Herpst, Chef du Groupe du Programme de la stratégie unifiée.

4.2 L'organisation administrative générale de la Conférence a été assurée sous la direction de M. A. Singh, Directeur de l'administration et des services. La traduction et l'interprétation ont été assurées par la Sous-Direction des services linguistiques, dirigée par M. Y.N. Beliaev, lui-même assisté par M^{me} R.J. Ezrati, Chef de la Section interprétation, M. D. Wilson (Section de l'anglais et des publications), M. M. El-Baghir (Section arabe), M^{me} A. de Cuadra-Lindstrom (Section espagnole), M. P. Butler (Section française), M. V.A. Gapakov (Section russe) et M. K. Li (Section chinoise).

4.3 L'organisation matérielle de la Conférence a été assurée par M. M. Blanch, Chef de la Section des services de conférence et de bureau ; M^{me} R. Zagoritis, Administratrice adjointe (services de conférences); M^{me} Dalia Rahmani, Administratrice par intérim du contrôle de la documentation ; M. J.D. Daoust, Chef de la Section de l'imprimerie ; M. G. Beaudet, Superviseur du Groupe de la distribution interne, et M. S. Dobrica, Chef, Web, bibliothèque et archives. D'autres spécialistes du Secrétariat de l'OACI ont donné des avis selon les besoins.

5. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

5.1 L'ordre du jour transmis à la Conférence par le Conseil a été adopté lors de la première séance.

6. ORGANISATION DES TRAVAUX

6.1 Le calendrier des travaux présenté aux États avant la Conférence a été accepté lors de la séance d'ouverture.

6.2 Un groupe de coordination institué conformément au document intitulé *Instructions et Règlement intérieur pour les réunions de navigation aérienne à l'échelon division* (Doc 8143) a siégé selon les besoins au cours de la Conférence. Il était composé du Secrétaire de la Conférence, des Secrétaires adjoints ainsi que de représentants des différents services du Secrétariat qui s'occupaient de la Conférence. Le groupe a pu coordonner les activités de la Conférence en utilisant les salles et les services disponibles.

7. ALLOCUTIONS D'OUVERTURE

7.1 Président du Conseil

Au nom du Conseil et du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), j'ai l'honneur de déclarer ouverte la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile. Je souhaite la plus cordiale bienvenue à l'Honorable Lawrence Cannon, Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada ainsi qu'à tous les participants à la Conférence.

Cette conférence a pour but de dégager un consensus sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation au XXI^e siècle. Même si 2003 et 2004 ont été les années les plus sûres de l'aviation depuis la création de l'OACI en 1944, les six accidents majeurs qui se sont produits en août et en septembre 2005 ont provoqué plus de décès en deux mois que dans toute l'année 2004. Ces accidents nous ont rappelé opportunément que les carences systémiques mises en lumière par l'USOAP depuis 1999 étaient encore présentes. Ils nous rappellent aussi que nous ne pouvons jamais considérer la sécurité de l'aviation comme une chose acquise. Il n'y a absolument pas de place pour la complaisance en ce qui concerne la sécurité ; il n'y en a jamais eu et il n'y en aura jamais.

La réaction du public a renforcé ce message. Les bulletins d'information nous ont montré des gens cherchant des réponses à des questions inquiétantes et exprimant de la colère devant le silence de certaines autorités. Les mesures mises en place par certains gouvernements en vue d'accroître la sécurité dans leur propre espace aérien n'ont pas toujours été comprises ou acceptées par d'autres États. S'ils ne sont pas dissipés, ces malentendus pourraient miner le système même qui a servi de fondement au développement sûr de l'aviation civile internationale durant les 60 dernières années. Les directeurs généraux pourraient discuter les uns avec les autres au lieu de compter les uns sur les autres pour améliorer la sécurité.

La Conférence doit régler cette question de façon nette et décisive. La sécurité de l'aviation ne peut être assurée que par le travail d'un réseau de directeurs généraux unis dans l'action. La stratégie que vous élaborerez au cours de cette conférence doit renforcer le système qui vous lie. Elle doit

reconnaître que la faiblesse de l'un est la faiblesse de tous. La trame de cette stratégie doit être la transparence. En étant transparents et en partageant librement les informations les uns avec les autres et avec le public, vous recouvrez la capacité d'agir d'une seule voix, de vous épauler mutuellement dans les mesures que vous prenez et de raffermir la confiance du public.

Vous serez mieux en mesure de faire front commun contre ceux qui compromettent la sécurité de l'aviation. Le renforcement du processus de reconnaissance des exploitants étrangers et de surveillance de leurs aéronefs dans vos territoires respectifs vous aidera. Un exploitant dangereux qui n'est pas détecté par un directeur général peut et doit être freiné par un autre. Dans ce combat, vous défendez tous la sécurité.

Cela étant dit, il n'est pas suffisant de renforcer le système, vous devez aussi en renforcer les composants, c'est-à-dire les capacités de supervision de la sécurité de vos administrations respectives. Ce point est particulièrement important dans le cas des États contractants qui n'ont pas les ressources humaines, techniques ou financières nécessaires. Les directeurs généraux de l'aviation civile doivent s'appuyer les uns les autres en mettant en place des organismes régionaux viables de supervision de la sécurité, organismes qui ne peuvent être établis que par des efforts coordonnés de l'OACI, des États, de l'industrie et des donateurs.

Les autorités nationales de l'aviation civile, l'industrie et les institutions de financement doivent coopérer pleinement pour fournir conseils et assistance technique aéronautique partout dans le monde. L'OACI est également prête à apporter son concours pour coordonner une assistance multilatérale lorsque cette formule est préférable afin que les États puissent se doter de la capacité de supervision de la sécurité requise et mettre en œuvre des pratiques sûres dans tout leur système de transport aérien.

Même si les audits de supervision de la sécurité peuvent être efficaces pour déterminer et promouvoir les mesures correctives, ils ne doivent pas être considérés comme une fin en soi. Il est tout aussi important de pouvoir apporter des améliorations. Les ressources affectées aux audits et aux remèdes doivent être soigneusement évaluées ; l'affectation de ressources aux audits ne doit pas se faire au détriment des ressources nécessaires au renforcement de la sécurité.

Mesdames et messieurs, dans quelques mois je prendrai ma retraite de l'OACI après 53 ans de service dans cette extraordinaire Organisation. La sécurité de l'aviation a été ma préoccupation constante durant toute ma carrière. J'ai toujours considéré qu'un accident était un accident de trop et que perdre même une seule vie était perdre une vie de trop. Comme à vous tous ici présents, on m'a confié une mission noble, celle de protéger les vies et le bien-être des voyageurs. Nous avons fait et nous devons continuer à faire tout ce qui est en notre pouvoir pour veiller à ce qu'ils arrivent à destination en toute sécurité, sains et saufs, et que personne au sol ne soit tué ou blessé par suite d'un accident d'aviation.

Vous êtes les dépositaires d'un puissant instrument de développement économique, social et culturel pour les citoyens de vos pays respectifs. Vous avez entre les mains les outils qui assurent la sécurité et l'efficacité du transport aérien pour tous ceux qui utilisent vos compagnies aériennes, passent par vos aéroports ou traversent votre espace aérien.

Ensemble, vous formez un réseau mondial. Ensemble, vous pouvez sauver des vies et réaliser la vision de la Convention de Chicago d'un système d'aviation mondial qui favorise la paix et l'entente entre les peuples et les nations du monde. Ensemble, vous pouvez créer et léguer une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation que le monde utilisera pendant des décennies à venir.

Ce dont nous avons besoin, c'est d'une stratégie qui nous pousse à agir, et je me réjouis à la perspective de construire cette stratégie mondiale avec vous au cours des prochains jours.

7.2 **Secrétaire général**

Madames et Messieurs, au nom du Secrétariat de l'OACI, je tiens à vous féliciter de votre participation à cette conférence orientée vers l'action. Il est essentiel que vos débats et vos décisions conduisent à des résultats concrets pour résoudre les problèmes de sécurité qui continuent à saper l'intégrité du système de transport aérien mondial.

L'ordre du jour de la Conférence est dense et il est conçu pour favoriser des échanges francs. Mes observations liminaires, comme celles du Président, sont brèves et les allocutions d'ouverture normalement présentées par les participants ont été supprimées afin de laisser plus de temps au dialogue et aux débats. J'encourage les participants à prendre la parole ; ces interventions sont nécessaires, mais elles devraient être brèves et concises et viser essentiellement l'établissement d'un consensus autour des points de l'ordre du jour approuvés.

Je tiens à vous assurer, vous tous ici présents, que lorsque les conclusions et les recommandations de la Conférence auront été examinées par le Conseil de l'OACI, le Secrétariat, que je suis fier de diriger, les appliquera avec diligence et de manière concertée, économique et efficace.

Les Objectifs stratégiques et le Plan d'activités de l'OACI ont déjà commencé à faire du Secrétariat une organisation encore plus axée sur les résultats. À tous les niveaux, nous mettons en place des méthodes de travail qui améliorent l'efficacité et l'efficacités, tout en faisant une utilisation prudente de ressources limitées. L'intégration horizontale du siège et des bureaux régionaux accrédités auprès de vos États rapprochera l'OACI de chacun de vous. De plus, un processus d'examen intégré garantira que nos activités sont périodiquement ajustées pour mieux appuyer vos efforts en vue de renforcer la sécurité du transport aérien dans vos régions et pays respectifs. À cet égard, vous aurez reçu une lettre accompagnée d'un questionnaire sur les Objectifs stratégiques de l'OACI. L'OACI sollicite votre point de vue sur cette question importante. Vous êtes donc invités à remplir le questionnaire et à le remettre comme il est indiqué, avant votre départ.

En terminant, je tiens à remercier et à féliciter M. Bill Voss, Directeur de la navigation aérienne, son équipe et les autres membres du Secrétariat qui ont consacré beaucoup de temps et d'énergie pour que la Conférence soit un succès et qu'elle puisse mettre au point une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation au XXI^e siècle.

7.3 **L'Honorable Lawrence Cannon, Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada**

Introduction

Comme ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada, je suis fier de vous souhaiter la bienvenue à cette conférence des directeurs généraux de la sécurité de l'aviation civile des États membres de l'OACI.

Je suis particulièrement fier de vous accueillir ici à Montréal, le siège de l'OACI depuis 1945.

Vous êtes ici chez vous.

La relation entre le Canada et l'OACI remonte en fait à la conférence de Québec, en août 1943, où le président Roosevelt et le premier ministre Churchill, en pleine guerre mondiale, avaient notamment évoqué la création d'une organisation semblable aux Nations Unies pour gérer certains aspects de l'aviation civile internationale.

Nous avons donc, Canadiens et autres pays membres, accompli du bon travail ensemble, au fil des ans.

Mais il nous reste encore beaucoup à faire pour nous assurer que le système aéronautique mondial reste fondamentalement sûr.

Pour y arriver, nous devons absolument renforcer la sécurité de l'aviation par une action concertée de tous les États contractants et de l'industrie du transport aérien.

Seulement ainsi pourrons-nous maintenir la confiance du public dans la sécurité du transport aérien, qui est une condition essentielle pour que cette industrie puisse prospérer.

Cette conférence vous permettra sans doute de progresser utilement vers cet objectif que nous partageons.

Ordre du jour

J'ai d'ailleurs été très impressionné à la lecture de l'ordre du jour qui vous réunit ici pour les deux prochains jours. Je souhaite de tout cœur que vos délibérations seront fructueuses.

Je suis, en particulier, heureux de constater que vous étudierez la disparité qui existe entre les niveaux de sécurité d'une région à l'autre, ainsi que les difficultés posées par l'augmentation du trafic aérien et la mondialisation de l'industrie.

En aviation civile, comme dans tant d'autres domaines, il est devenu évident que la coopération internationale est la condition incontournable du succès dans la nouvelle économie.

La libéralisation est aussi devenue une des caractéristiques déterminantes de l'aviation moderne, ce qui nous oblige notamment à redéfinir le lien existant entre l'industrie et son autorité gouvernementale.

Vous avez donc parfaitement raison de vouloir que toutes les parties, les gouvernements, les fournisseurs de services et les compagnies aériennes comprennent et assument pleinement leurs responsabilités.

Nous comprenons tous que l'ensemble des États et l'industrie ont un intérêt commun : voir prospérer le système de transport aérien. C'est pourquoi les États et l'industrie ont pris de nombreuses initiatives pour renforcer la sécurité.

Malheureusement, les initiatives visant à assurer une plus grande sécurité n'ont souvent profité qu'à un seul État ou groupement d'États à la fois, leurs avantages n'ayant pas été partagés équitablement. Vous avez donc raison de vous attaquer à ce problème, qui pourrait, sans remède, accroître le fossé qui sépare trop de pays encore en matière de sécurité aérienne.

Vous vous pencherez aussi sur la nécessité d'une transparence et du partage des informations sur la sécurité.

C'est très judicieux.

Il ne fait aucun doute qu'un meilleur partage des informations sur la sécurité entre États contractants aiderait les États à s'acquitter avec bien plus d'efficacité de leurs fonctions de supervision de la sécurité.

S'engager à faire preuve de transparence et à partager les renseignements n'est pas nécessairement une décision naturelle ou facile à prendre pour les compagnies ou les gouvernements. Une telle initiative peut engendrer des défis externes, en plus d'exiger du temps et des efforts pour gérer l'information et traiter les questions publiques.

Mais il s'agit aussi d'un morceau essentiel du casse-tête qui nous permettra, à l'avenir, d'obtenir les résultats en matière de sécurité auxquels aspire chaque personne présente aujourd'hui.

Le Canada est fortement engagé envers les principes de transparence et de partage des renseignements de sécurité. Nous l'avons prouvé en autorisant l'OACI à rendre public l'audit de la sécurité aérienne au Canada qu'elle a réalisé, et en rendant disponibles les mesures réglementaires que nous avons adoptées à l'égard des problèmes de sécurité relevés dans notre système aérien.

Je suis très encouragé de constater que le Conseil de l'OACI semble prêt à prendre de nouvelles mesures au titre de la transparence, et notre gouvernement sera bien sûr très heureux de collaborer sur ce plan.

Je tiens à indiquer qu'au cours de cette conférence, Transports Canada signera un accord avec la Federal Aviation Administration des États-Unis afin d'établir les conditions qui régiront la participation de Transports Canada au système d'échange de données internationales sur la sécurité aérienne de la FAA.

Seuls, les gouvernements, aussi nombreux et bien intentionnés qu'ils soient, ne parviendront pas à mettre en place ce nouvel environnement qui favorisera une meilleure circulation de l'information.

S'engager à faire preuve d'une plus grande transparence et à augmenter notre responsabilisation signifie que ceux et celles qui sont responsables des affaires des organisations d'aviation civile sont aussi responsables de leurs politiques et de leur rendement en matière de sécurité.

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Je tiens aussi à préciser qu'en ce qui concerne la collaboration pour accroître la sécurité, nous pouvons déjà énumérer quelques réalisations notables, mises en évidence par le Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité de l'OACI.

En fait, le Canada a été le premier pays à faire l'objet d'un audit selon la nouvelle formule d'audit systémique. Nous pouvons donc témoigner de sa valeur et de son mérite.

Mais nous devons en faire plus.

Nous devons miser sur nos cadres de réglementation et nous concentrer sur les pratiques de gestion du risque.

Il s'agit donc de changer notre façon de faire — de délaissier la sécurité à un niveau opérationnel pour adopter une démarche globale axée sur les systèmes.

Le Canada estime que les systèmes de gestion de la sécurité — qu'on nomme aussi SGS — constituent un élément majeur de la solution.

Les SGS seront essentiels pour renforcer davantage nos programmes au cours des prochaines années. Toutefois, aussi essentiels qu'ils pourront être, j'insiste sur le point que le Canada ne croit pas que les SGS soient la seule solution pour accroître la sécurité aérienne. Ils n'en sont qu'un élément.

L'idée au cœur des SGS est que le rendement en matière de sécurité doit être la première priorité de l'industrie aérienne et de l'OACI. Voilà ce qui peut sembler évident pour certains d'entre nous, mais la force d'une démarche globale axée sur les systèmes est qu'elle responsabilise en matière de sécurité toutes les personnes qui forment l'organisation — du chef de la direction au mécanicien travaillant à l'atelier.

Cela se traduira en un important virage culturel pour bon nombre d'organisations. Mais les avantages qu'elles en tireront sont clairs. Une sécurité accrue engendre une confiance accrue ainsi que de meilleures affaires, non seulement dans le secteur aérien, mais dans tous les secteurs concernés par la sécurité. Nous avons déjà connu cela au Canada.

Par exemple, les organisations canadiennes de l'aviation qui ont adopté le SGS ont constaté un accroissement de la sécurité et une amélioration des affaires.

Pourquoi? Parce qu'on définit les risques avant qu'ils deviennent des incidents. Les petits problèmes sont réglés avant de devenir gros. Et qui dit « réduction des risques » dit aussi « réduction des primes d'assurance » et « plus grande confiance », tant dans le secteur public que dans l'industrie.

Bagages

En tant que nouveau ministre canadien des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, c'est encourageant de savoir que l'OACI a donné à la collectivité aérienne une importante mission : faire en sorte que tous les pays soient en mesure d'effectuer le contrôle des bagages enregistrés des vols internationaux dès le 1er janvier 2006.

Il s'agit d'un jalon important pour la sûreté aérienne. Le Canada a travaillé fort pour respecter cette échéance et a même franchi un pas de plus en réalisant également le contrôle des bagages enregistrés des vols intérieurs.

Nous sommes fiers de cette réalisation, mais nous savons que nous devons en faire plus. L'année passée, une équipe d'audit de l'OACI a examiné notre programme de sûreté — nous avons obtenu des résultats positifs et suivons les recommandations formulées par cette équipe.

Nous élaborons aussi de meilleurs programmes d'évaluation des passagers ainsi que de nouveaux programmes de sûreté du fret aérien dans le cadre de nos efforts soutenus pour protéger davantage les voyageurs contre les menaces terroristes.

Le Canada est bien conscient qu'il n'est pas seul dans cet engagement envers la sécurité et la sûreté aériennes. C'est une question qui revêt une grande importance pour chacun d'entre nous et qui préoccupe aussi tous les voyageurs aériens. Nous avons fait de grands progrès. Malheureusement, cela ne facilite pas notre travail.

Selon les tendances démographiques futures, le cadre de sécurité actuel n'est tout simplement pas durable.

Le volume du trafic aérien augmentera et le nombre d'accidents aussi, à moins qu'on trouve de meilleurs moyens pour les réduire. Le nombre d'accidents a augmenté légèrement en 2005, et c'est cette question que nous devons traiter.

Il nous incombe d'accroître continuellement le niveau de sécurité de nos réseaux d'aviation civile. Cette conférence a pour but de redonner confiance aux gens dans la sécurité des vols, de faire preuve d'innovation et de détermination, d'offrir de la formation, de travailler avec acharnement et surtout, d'être engagés et transparents.

Cette conférence a aussi pour but d'obtenir un engagement envers la sécurité aux échelons supérieurs, et il faut que cet engagement soit enraciné dans la culture et les pratiques d'une organisation. Dans le milieu des affaires d'aujourd'hui, chaque directeur général et chaque président-directeur général doit continuellement communiquer et affirmer son engagement envers la sécurité.

En somme, il faut faire preuve de leadership.

Pour faire adopter ces solutions par la base, il est clair que l'OACI devra assumer un rôle essentiel. Cette organisation a des antécédents dont elle peut être fière, mais elle doit aussi suivre le rythme des développements mondiaux et faire preuve de leadership dans ce dossier.

À cet égard, je crois qu'il y a trois objectifs que nous devons atteindre afin de véritablement protéger le droit des passagers de prendre place à bord d'un vol sécuritaire et sûr :

Premièrement, il s'agit d'une industrie mondiale. Nous devons donc réitérer notre engagement à collaborer avec l'OACI et avec d'autres organisations à l'élaboration de nouvelles approches en vue de maintenir et d'accroître nos fiches de sécurité actuelles. Ces approches comprennent notamment l'accroissement de la transparence relativement au partage entre les pays membres de l'OACI des renseignements de sécurité essentiels;

Deuxièmement, nous devons accepter l'idée que la sécurité est la responsabilité de tous. Elle doit être un point prioritaire, tant dans les salles du conseil d'administration des compagnies aériennes et des aéroports du monde entier que dans les hangars, dans nos espaces aériens et au Conseil de l'OACI;

Troisièmement, nous devons convenir que des pratiques et règles de sécurité, nouvelles ou améliorées, ne suffiront pas à maintenir la sécurité aérienne, et qu'elles doivent s'accompagner de nouveaux niveaux de responsabilisation et de transparence au sein du gouvernement et de l'industrie.

Je sais que le Conseil de l'OACI est déterminé à faire preuve de leadership à cet égard et capable de relever ce défi.

Conclusion

Nous savons tous que les passagers ne monteront pas, et ne devraient pas monter à bord d'un aéronef dans lequel ils ne se sentent pas en sécurité, peu importe les avantages de toutes sortes, les mesures incitatives ou des taux spéciaux qui leur sont offerts.

Nous sommes bien conscients que chaque passager a le droit de monter à bord d'un aéronef sécuritaire et sûr. Ensemble, nous pouvons y parvenir.

Et je suis fermement convaincu qu'il ne peut y avoir de meilleur instrument de concertation et d'action internationale que l'OACI.

Comme directeurs généraux de la sécurité aérienne dans vos pays respectifs, vous portez une responsabilité très lourde. Je sais aussi avec quel sérieux et quel dévouement vous vous acquittez de cette tâche.

Je formule donc, en terminant, le vœu que cette conférence saura vous aider à accomplir une mission pour laquelle des millions de personnes, sur tous les continents, vous sont grandement reconnaissants.

Merci, thank you.

LISTE DES REPRÉSENTANTS

CD	—	Chef de délégation	ADV	—	Conseiller
ACD	—	Suppléant au chef de délégation	COBS	—	Observateur principal
D	—	Délégué	OBS	—	Observateur
ALT	—	Suppléant			

ÉTAT/TERRITOIRE	NOM	TITRE
ÉTATS CONTRACTANTS		
Afghanistan	Mir, Y.	CD
Afrique du Sud	Mpofu, M.	CD
	Msomi, N.	ACD
	Chakarisa, O.	D
	Lephuthing, F.	D
	Mabaso, L.	D
	Machobane, S.	D
	Marais, P.	D
	Mngomezulu, S.	D
	Morrison, J.	D
	Peege, T.	D
	Matshoba, J.	ADV
Thakurdin, R.	ADV	
Albanie	Dibra, G.	CD
Algérie	Benchemam, M.	CD
Allemagne	Dr. Froböse, H.-J.	CD
	Mickler, T.	ACD
	Burlage, T.	D
	Köster, M.	D
	Matthes, H.	D
	Mürl, H.	D
	Nitschke, D.	D
	Schwierczinski, U.	D
Angola	Preza, H.	CD
	Dos Santos, G.	D
	Pinto Da Cruz, A.	D
	Pombal, A.	D
Arabie saoudite	Berenji, M.	CD
	Alsalmi, M.	D
	Nagadi, A.	D
	Rashad, A.	D
Argentine	Matiak, C.	CD
	López González, J.	ACD
	Di Risio, H.	D
	Dimeglio, N.	D

ÉTAT/TERRITOIRE	NOM	TITRE
Arménie	Valente, D.	D
	Cornelio, J.	ALT
	Riaboi, J.	ALT
Australie	Movsesyan, A.	CD
	Karapetyan, S.	D
Autriche	Doherty, J.	CD
	Murray, P.	ACD
	Bills, K.	D
	Brooks, L.	D
	Clegg, S.	D
	Harfield, J.	D
	Sutherland, V.	D
	Macfarlane, R.	ADV
	Bahreïn	Bialonczyk, M.
Gehrer, S.		D
Puleo - Leodolter, K.		D
Barbade	Abdulrahim, A.	CD
	Al Alawi, E.	D
	Al Kooheji, G.	D
Barbade	Archer, E.	CD
Bélarus	Mazai, N.	CD
Belgique	De Smet, M.	CD
	Ardui, M.	ACD
Belize	Contreras, J.	CD
Bénin	De Souza, A.	CD
Bolivie	García Soruco, R.	CD
	Ballesteros H, W.	ACD
	Andrade Requena, J.	ADV
Bosnie-Herzégovine	Ratkovica, D.	CD
	Hodzic, S.	D
Brésil	Almeida, P.	CD
	Pohlmann, A.	CD
	Cunha, P.	D
	Pinto, R.	ALT
	Brasil, R.	ADV
	Cirilo, C.	ADV
	Ferreira, R.	ADV
	Gageiro Pinto, M.	ADV
	Machado, S.	ADV
	Medeiros, N.	ADV
	Mendes Da Silva, J.	ADV
	Rodrigues, A.	ADV
	Vieira, P.	ADV

ÉTAT/TERRITOIRE	NOM	TITRE
Brunéi-Darussalam	Haji Latip, H.	CD
	Haji Besar, H.	ACD
Bulgarie	Stoyanov, G.	CD
	Petrova, I.	D
Burkina Faso	Salambere, R.	CD
Cameroun	Sama, I.	CD
	Mandeng, S.	D
	Tekou, T.	D
	Tsamo, C.	D
Canada	Preuss, M.	CD
	Dupuis, L.	ACD
	Shuter, R.	ACD
	Chambers, S.	D
	Deshaies, M.	D
	Normoyle, D.	D
	Sherritt, D.	D
	Vineberg, P.	D
	Ouellette, Y.	ADV
Cap-Vert	Barbosa, A.	ACD
	Correia, V.	D
Chili	Rosende, E.	CD
	de la Vega, A.	D
	Gómez, C.	D
	Mena, A.	D
	Miranda, G.	D
	Sepúlveda, L.	D
	Yuraszeck, G.	ALT
Chine	Wang, C.	CD
	Chan, W.	D
	Diao, Y.	D
	Fang, J.	D
	Han, J.	D
	Jiang, H.	D
	Li, K.	D
	Li, M.	D
	Liu, S.	D
	Liu, Y.	D
	Lo, N.	D
	Tsang, Y.	D
	Wang, L.	D
	Wong, E.	D
	Wong, P.	D
	Wu, Z.	D
	Xia, X.	D
Zhang, H.	D	
Zhang, Y.	D	
Chypre	Leonidou, L.	CD

ÉTAT/TERRITOIRE	NOM	TITRE
Colombie	Sanclemente, F.	CD
	Ortiz, J.	ACD
	Bejarano, C.	ADV
	Paez, L.	ADV
	Paris, S.	ADV
Comores	Anzi Mohamed, S.	CD
Congo	Nzaou, G.	CD
Costa Rica	López Víquez, V.	CD
	Durán Orozco, A.	D
Côte d'Ivoire	Abonouan, J.	CD
	Douka, K.	ACD
	Elefteriou, G.	D
Croatie	Bilas, P.	CD
	Mrden Korac, V.	D
	Cop, S.	ADV
Cuba	Ojeda Vives, A.	CD
	Silveira Carrazana, A.	ACD
	Castillo de la Paz, J.	D
	Castro Amechazurra, A.	D
	López Falcón, J.	D
	Valdivia Acosta, R.	D
	Calderín Rodríguez, D.	ALT
Danemark	Larsen, K.	CD
	Remmer, N.	ACD
	Veingberg, P.	ACD
	Holdt, J.	D
Égypte	Farrag, S.	CD
	Kamel, N.	D
El Salvador	Rodríguez, J.	CD
	Zaghini, R.	D
Émirats arabes unis	Ghanem Al Ghaith, M.	CD
	Abubaker Al Farea, M.	D
Équateur	Birkett, W.	CD
Espagne	Bautista Pérez, M.	CD
	Rodríguez Gil, L.	ACD
	Adrover, L.	D
	Ferreiro, D.	D
	González, E.	D
	Herrero, J.	D
	Nogales Chavero, J.	D
Estonie	Kaskel, K.	CD
	Martsenkov, K.	D

ÉTAT/TERRITOIRE	NOM	TITRE
États-Unis	Blakey, M. Bliss, D. Sabatini, N. Bogosian, J. Daniel, M. Gallegos, R. Jennison, M. Maillett, L. Creamer, S. Mattingley, B. McDermott, S. Serwer, C. Wilson-Hunter, C.	CD ACD ACD D D D D D ADV ADV ADV ADV ADV
Éthiopie	Woldeyohannes, M. Belayneh, M. Meshesha, G.	CD D D
Fédération de Russie	Aristov, S. Lysenko, I. Ruppel, K. Korsakov, A. Lobachev, E. Saleev, V. Shavlyugin, V.	CD ACD ACD D D D ADV
Fidji	Waqa, N.	D
Finlande	Salonen, K. Tupamaki, M.	CD D
France	Wachenheim, M. Chouvet, J. Coffin, M. Arslanian, P. Bour, J. Deshais, M. Jaquard, P. Lapene, L. Thirion, G. Aqallal, A. Iches, M. Olivero, G. Pape, P. Ravelojaona, M. Thebault, B.	CD ACD ACD D D D D D D ADV ADV ADV ADV ADV ADV
Gabon	Obiang Zue Beyeme, J. Ayiliga, A. Bemengue, S.	ACD D D
Gambie	Bass, JR, P. Njie, K.	CD D

ÉTAT/TERRITOIRE	NOM	TITRE
Ghana	Adumansa-Baddoo, N.	CD
	Kwakwa, K.	CD
	Allotey, S.	ACD
	Akohene, E.	D
Grèce	Vasilakos, E.	CD
	Dochtsis, D.	D
	Iliou, V.	D
	Marini, A.	D
	Rigas, V.	D
	Sfakianakis, K.	D
	Sourvanos, G.	D
	Tzanetoulea-Zanetoulea-Dimidis, H.	D
Guatemala	Moreno, J.	CD
Guinée	Camara, A.	CD
	Bah, B.	D
	Villet, P.	D
Guinée-Bissau	Có, J.	CD
Guyana	Ramphul, C.	CD
Haïti	Pierre, J.	CD
	Dumas, L.	D
Honduras	Pagoada Figueroa, B.	CD
	Seaman Martínez, G.	D
	Suazo Morazán, A.	D
Hongrie	Kiss, L.	CD
	Szekely, Z.	ACD
	Mudra, I.	D
	Sipos, A.	D
	Omajnikov, V.	ADV
Îles Marshall	Myazoe, S.	CD
Îles Salomon	MacGregor, W.	CD
Inde	Gohain, K.	CD
	Ramalingam, K.	ACD
	Zaidi, N.	ACD
	Goswami, S.	ADV
	Ram, A.	ADV
Indonésie	Tatang, M.	CD
	Hardono, D.	ACD
	Darwoto, B.	D
	Fuschad, M.	D
	Haryoto, E.	D
	Idrus, I.	D
	Martono, A.	D
	Nuryadin, R.	D
	Sunardi, D.	D
	Mala, A.	ALT

ÉTAT/TERRITOIRE	NOM	TITRE
Iran, République islamique d'	Rezaei Niaraky, N.	CD
	Karimi Majd, F.	D
Iraq	Blebil, A.	CD
	Al-Khayat, S.	D
Irlande	McKay, R.	ACD
Islande	Palsson, T.	CD
	Palsson, A.	D
	Tomasson, J.	D
Italie	Manera, S.	CD
	Carrabba, G.	D
	Cristiani, F.	D
	Marasa, B.	D
	Ciancaglioni, P.	ADV
Jamahiriya arabe libyenne	El-Mesallati, S.	CD
	Abughres, M.	ACD
Jamaïque	Lewis, T.	CD
	Fox, G.	ADV
Japon	Endoh, S.	CD
	Kawakami, M.	ACD
	Kono, H.	ACD
	Fujisaki, A.	D
	Imawaka, Y.	D
	Kudo, M.	D
	Machida, M.	D
	Nakada, T.	D
	Sato, K.	D
	Tanaka, T.	D
	Watanabe, S.	D
Jordanie	Obeidat, S.	CD
Kazakhstan	Koshanov, Y.	CD
	Shnayder, Z.	D
	Murzalin, Z.	ADV
Kenya	Kuto, C.	CD
	Chocho, T.	D
	Murani, G.	D
Koweït	Alfozan, F.	CD
	Al-Buloushi, N.	ACD
	Al-Enezi, F.	D
Lesotho	Moeketsi, K.	CD
L'ex-République yougoslave de Macédoine	Mehmedi, I.	CD
	Andonova, E.	D
Liban	Chaouk, H.	CD
Lituanie	Sumskas, A.	CD
	Paulauskiene, M.	D

ÉTAT/TERRITOIRE	NOM	TITRE
Luxembourg	Klein, H.	CD
Madagascar	Randriamahandry, F.	CD
Malaisie	Kok, S.	CD
	Abdul Rahman, A.	D
	Abdul Rahman, Y.	D
	Gunaseelan, V.	D
	Mohamad, N.	D
	Van Lutam, S.	D
Maldives	Razee, M.	CD
Mali	Sanogho, K.	CD
	Traore, K.	ACD
Malte	Sultana, J.	CD
Maroc	Yaalaoui, A.	CD
Maurice	Gungah, A.	CD
Mauritanie	Ould Zouéine, M.	CD
Mexique	López Meyer, G.	CD
	Kobeh, R.	ACD
	Méndez Mayora, D.	D
Monaco	Bayol, H.	CD
Mozambique	Samuel, A.	CD
	Pinto, A.	ACD
	Deus, D.	D
Myanmar	Nu, M.	D
Namibie	Mujetenga, B.	CD
Népal	Neupane, R.	CD
	Rawal, M.	D
Nicaragua	Watson, O.	CD
Niger	Halidou, M.	CD
Nigéria	Demuren, H.	CD
	Aliu, O.	ACD
	Dare, A.	D
	Tukur, M.	D
	Jallow, M.	ADV
Norvège	Lagarhus, O.	CD
	Lysne, T.	ACD
	Uribarri, E.	D
	Ramfjord, B.	ADV
Nouvelle-Zélande	Jones, J.	CD
	Douglas, S.	D
Oman	Al-Amri, M.	CD
	Al-Harthy, A.	D
	Al-Zuwadi, A.	D

ÉTAT/TERRITOIRE	NOM	TITRE
Ouganda	Akandonda, A.	CD
	Opolot, A.	D
	Twijuke, J.	D
Ouzbékistan	Lim, O.	CD
Pakistan	Nawaz, P.	CD
	Awan, M.	ACD
Panama	Paredes, T.	CD
	García de Paredes, R.	D
	Sarasqueta Oller, G.	D
Papouasie-Nouvelle-Guinée	Sagati, W.	CD
Paraguay	Bittar Navarro, T.	CD
	Rios Rabello, J.	ACD
	Moringo Torres, S.	ADV
Pays-Bas	Kneepkens, J.	CD
	Blaauw, F.	D
	De Jong, M.	D
	Kok, T.	D
	Reed, L.	D
	Van Lieshout, J.	D
	Wilbrink, J.	D
Pérou	Rivera Pérez, L.	CD
	Rodríguez Gallso, R.	ACD
	Gamarra, M.	D
	Muñoz Deacon, J.	D
Philippines	Jatico, N.	CD
Pologne	Mikrut, C.	CD
	Krolikowski, W.	ACD
	Jankowiak, R.	ADV
	Netkowski, W.	ADV
	Porzozynska, E.	ADV
Portugal	Almeida, L.	CD
	Cunha, J.	D
Qatar	Al-Janahi, I.	CD
République arabe syrienne	Aisa, F.	CD
	Sardini, M.	ACD
	Alkhatib, N.	D
République centrafricaine	Lenguendayen, G.	CD
République de Corée	Chung, S.	CD
	Kim, K.	ACD
	Chang, M.	D
	Kim, G.	D
	Yu, K.	D
République démocratique du Congo	Nsiye, I.	CD
	Tshiumba, M.	ACD

ÉTAT/TERRITOIRE	NOM	TITRE
République de Moldova	Vizant, V. Costei, E.	CD ACD
République dominicaine	Rodríguez, L. Veras, C.	CD D
République tchèque	Stolc, J. Ploch, J. Mika, L. Strubl, P.	CD ACD D D
République-Unie de Tanzanie	Munyagi, M. Maugo, M. Nundu, O.	CD D D
Roumanie	Andrei, D. Cotrut, C.	CD ACD
Royaume-Uni	McMillan, D. Macintyre, I. Ricketts, P. Sayce, A. Smethers, M. Smith, R. Zilz, R.	CD D D D D D D
Sainte-Lucie	Wilson, H. James, R.	CD D
Sénégal	Bessane, M. Mbengue, P. Dieng, M. Fall, P. Gueye, B. Mbaye, A. Ngom, M. Sall, S.	CD ACD D D D D D D
Serbie-et-Monténégro	Saranovic, B. Potparevic, A.	CD D
Seychelles	Faure, G. Orr, M.	CD ACD
Sierra Leone	Gbon'gbor, G.	CD
Singapour	Wong, W. Tay, T. Foo, A. Hoh, M. Loo, C. Mohamed Jumari, H. Tan, Y.	CD ACD D D D D ADV
Slovaquie	Zupanic, F.	CD
Soudan	Karim, A. Elmagamer, M.	CD ACD

ÉTAT/TERRITOIRE	NOM	TITRE
Sri Lanka	Nimalsiri, C.	CD
	Fernando, M.	D
Suède	Billinger, N.	CD
	Eckerbert, N.	ACD
	Gustavsson, S.	ACD
	Bystrom Moller, L.	D
	Karlsson, K.	D
	Linden, I.	D
Suisse	Cron, R.	CD
	Gschwind, D.	D
	Hunninghaus, R.	D
	Vonlanthen, L.	D
Suriname	Hanenberg, V.	
Swaziland	Litchfield, D.	CD
Tchad	Guelpina, C.	CD
Thaïlande	Theanthanoo, P.	CD
	Pongthai, S.	D
Timor-Leste	Cruz, F.	CD
	Da Silva, R.	ACD
	Domankusic, E.	ADV
Togo	Latta, D.	CD
Trinité-et-Tobago	Lutchmedial, R.	CD
Tunisie	Chérif, M.	CD
	Dridi, R.	ALT
Turkménistan	Charyev, T.	CD
	Rozyev, A.	ADV
Turquie	Tozar, B.	CD
	Calislar, S.	ACD
	Yalcin, H.	D
	Bakay, E.	D
	Sarigul, G.	D
	Aygun, C.	ADV
Ukraine	Marchenko, M.	CD
	Melnyk, O.	D
	Mischenko, V.	D
	Sukhopara, M.	D
Uruguay	Vilardo, J.	CD
	Olmedo, D.	ACD
	Bianchi, E.	D

ÉTAT/TERRITOIRE	NOM	TITRE
Venezuela	Paz, F. Falcón Gotopo, E. Isea Monagas, D. Castillio Mena, H. Fraino, C. Nessi, O. Salazar, M.	CD ACD ACD D D D D
Viet Nam	Dinh, V. Duong, V.	D D
Yémen	Farag, H. Al-Theeb, S. Allmadaghi, M.	CD ACD D
Zambie	Kabalika, C.	CD
Zimbabwe	Chawota, D. Mlilo, G.	CD D
AUTRES DÉLÉGATIONS		
Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA)	Goudou, P.	OBS
Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)	Youssouf, M. Courbin, J. Marafa, S. Mdiaye, M. Oyougou, P. Sissoko, M. Veillard, A.	COBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS
Association du transport aérien international (IATA)	Bisignani, G. Comber, M. Galibert, D. Gates, C. Heighes-Thiessen, R. Hubble, M. Matschnigg, G. Mawdsley, D. Morgan, P. O'Brien, M. Ryan, F. Windmuller, T.	COBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS
Autorités africaines et malgaches de l'aviation civile (AAMAC)	Latta, D.	COBS
Banque mondiale	Schlumberger, C.	COBS
Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)	Ter Kuile, L.	COBS
Comité aéronautique inter-États (CAI)	Filatov, A. Rukhlinskiy, V.	COBS OBS

ÉTAT/TERRITOIRE	NOM	TITRE
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)	Diop, C. Djibo, B. Chingosho, E.	COBS OBS OBS
Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)	El Alj, M. Jabboura, A. Lahboubi, A.	COBS OBS OBS
Commission européenne (CE)	Calleja, D. Cras, S. Fajardo, J. Fenoulhet, T.	OBS OBS OBS OBS
Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)	Ospina, M. Queiroz, M.	OBS OBS
Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)	Benjamin, R. Auer, A. Mariadassou, J.	COBS OBS OBS
Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)	Schmitt, C. Atkins, S. Barthelemy, J. Engler, W. Mack, G. Mather, R. Mello, F. Romanowski, M.	COBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS
Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)	Spruston, D. Brown, S. Rohr, R.	COBS OBS OBS
Conseil international des aéroports (ACI)	Aaronson, R. Griffins, R. McGintley, A.	COBS OBS OBS
Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA)	Sheehan, J. Hofmann, F.	COBS OBS
Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)	Marin, E. Albarez, F.	COBS OBS
Département des opérations de maintien de la paix (DOMP)	Divounguy, S. Petrunov, E.	COBS OBS
Eurocontrol	Aguado, V. Cerasi, E. Paulson, G. Stadler, G. Stasny, P.	COBS OBS OBS OBS OBS
Flight Safety Foundation (FSF)	Matthews, S. Stimpson, E.	OBS OBS

ÉTAT/TERRITOIRE	NOM	TITRE
IFALPA	D'Ancey, B. McCarthy, P.	OBS OBS
IFATCA	Churchill, D.	COBS
Organisation des Nations Unies (ONU)	O'Brien, C. Cissoko, A. Dietrich, C. Van Der Westhuizen, V.	COBS OBS OBS OBS
Organisation mondiale du tourisme (OMT)	Lyle, C.	COBS
Programme alimentaire mondial (PAM)	Arroyo, C.	OBS
UEMAO (Union économique et monétaire de l'Afrique de l'Ouest)	Akoko, H. Seka, I.	COBS OBS

ORDRE DU JOUR ET NOTES EXPLICATIVES

THÈME 1 : LE POINT SUR L'ÉTAT ACTUEL DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Le système aéronautique mondial reste fondamentalement sûr. Il convient toutefois de renforcer la sécurité de l'aviation par une action concertée de tous les États contractants et de l'industrie du transport aérien. Cette initiative contribuera à maintenir la confiance du public dans la sécurité du transport aérien, qui est une condition essentielle pour que cette industrie puisse prospérer.

Sujet 1.1 : Tendances mondiales et régionales dans le domaine de la sécurité de l'aviation

La grande différence qui existe entre les niveaux de sécurité d'une région à l'autre, les défis posés par l'augmentation du trafic et la mondialisation de l'industrie, les difficultés persistantes éprouvées par les États dans l'établissement et le maintien de systèmes efficaces de supervision de la sécurité, et les limites d'une supervision fondée exclusivement sur la conformité sont des exemples de sujets qu'il faudrait examiner pour veiller à ce que la sécurité de l'aviation continue à s'améliorer. Un aperçu des tendances actuelles sera présenté à la conférence.

Sujet 1.2 : État de la supervision de la sécurité

Les audits initiaux du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ont été réalisés dans 181 États de 1999 à 2001, et des audits de suivi ont été effectués dans 162 États de 2001 à 2004. L'OACI a commencé l'audit systématique de toutes les dispositions relatives à la sécurité figurant dans les Annexes liées à la sécurité en mettant l'accent sur les huit éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité. Grâce aux audits, les États contractants et l'Organisation ont beaucoup appris sur l'état actuel des systèmes nationaux de supervision de la sécurité. Les résultats, observations et tendances seront présentés à la conférence dans le cadre de ce sujet.

Sujet 1.3 : Initiatives des États et de l'industrie

La coopération internationale est la clé de la réalisation d'un système de transport aérien plus sûr et du maintien de la confiance du public dans la sécurité de ce système. Les États et l'industrie ont un intérêt commun : voir prospérer le système de transport aérien, et ils ont pris de nombreuses initiatives pour renforcer la sécurité. Cependant, ces initiatives n'ont souvent bénéficié qu'à un seul État ou groupement d'États à la fois, et le produit du travail n'a pas été partagé plus avant. Pour obtenir les meilleurs résultats possible, il faudrait éviter les dédoublements d'efforts importants, les inefficacités et les situations dans lesquelles des éléments contribuant à la sécurité ne sont pas disponibles aux États qui en ont besoin. La nature de ces initiatives en matière de sécurité sera présentée dans le cadre de ce sujet.

THÈME 2 : RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

La conférence examinera des solutions possibles aux défis dégagés par les travaux sur la première partie de l'ordre du jour. La nécessité d'une transparence et du partage des informations sur la sécurité sera au cœur des débats. Il est de plus en plus difficile d'améliorer sensiblement les niveaux de sécurité au moyen des approches actuelles fondées sur la réglementation dans un environnement où les ressources sont limitées. Il faut donc des approches nouvelles et novatrices.

Sujet 2.1 : **Transparence et partage des informations sur la sécurité**

La transparence et le partage des informations sur la sécurité sont considérés comme des principes fondamentaux d'un système de transport aérien sûr. Il conviendrait de reconnaître que le partage des informations sur la sécurité entre États contractants aiderait chaque État à s'acquitter avec efficacité de ses fonctions de supervision de la sécurité. La conférence déterminera les obstacles à la libre circulation de ces informations ainsi que la nécessité de tenir l'industrie et le public convenablement informés.

Sujet 2.2 : **Gestion de la sécurité de l'aviation**

La conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la sécurité est la pierre angulaire de la sécurité de l'aviation civile internationale. En raison de l'expansion rapide de l'industrie et de la limitation des ressources des autorités de supervision, il est de plus en plus difficile de soutenir effectivement et efficacement une gestion de la sécurité fondée uniquement sur le respect de règlements. Il est indispensable de compléter ce mode de gestion par une approche axée sur les performances. Les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) sont les meilleurs exemples de cette approche, et, compte tenu de la maturité du concept de SGS, il faudrait en promouvoir l'application à l'échelle mondiale. Dans le cadre de ce sujet, la conférence examinera et recommandera des moyens que peuvent prendre les États pour compléter leurs systèmes actuels de gestion de la sécurité fondés sur la réglementation par une approche SGS fondée sur les performances. Elle examinera également le lien essentiel entre le réglementeur et l'exploitant dans un environnement SGS.

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

De nombreux États ont besoin d'assistance pour renforcer leur capacité de supervision de la sécurité. La stratégie unifiée de l'OACI pour résoudre les carences en matière de sécurité, qui a été établie en application de la Résolution A35-7 de l'Assemblée, vise à mobiliser les ressources de l'OACI, de la communauté des donateurs et des États contractants pour renforcer la supervision de la sécurité à l'échelle mondiale et résoudre les carences en matière de sécurité dans le cadre d'une coopération et d'un engagement techniques. Son action consiste essentiellement à faciliter les initiatives de coopération régionale et sous-régionale visant à mettre en place des solutions viables destinées à aider les États à cet égard. La conférence s'efforcera d'obtenir des États et de l'industrie qu'ils s'engagent à appuyer la création d'organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité.

Les carences en matière de sécurité qui ont été détectées grâce à l'USOAP seront analysées dans le cadre du programme de la stratégie unifiée afin d'aider les États qui ne sont pas en mesure de résoudre adéquatement leurs problèmes de sécurité. On pourra fournir cette assistance en identifiant des États individuels ou des groupes d'États en vue de l'établissement et de la gestion d'organismes régionaux ou sous-régionaux de supervision de la sécurité avec l'appui des diverses parties prenantes. À cette fin, il faudra que les États s'engagent à soutenir ces initiatives pour l'élaboration de solutions efficaces et viables de supervision de la sécurité. Le Programme de coopération technique de l'OACI pourra aussi fournir une assistance. Ainsi, l'OACI facilite la résolution des carences en matière de supervision de la sécurité dans les États et favorise la conformité aux dispositions relatives à la sécurité.

Sujet 2.4 : **Reconnaissance mutuelle**

La conférence examinera l'application effective de la reconnaissance mutuelle au titre des articles 16 (*Visite des aéronefs*), 21 (*Rapports d'immatriculation*) et 33 (*Reconnaissance des certificats et licences*) de la Convention et des dispositions connexes. Dans le cadre de ce sujet, elle

étudiera les principes qui devraient sous-tendre l'élaboration des critères communs à utiliser par les États pour déterminer si les normes applicables et les autres conditions concernant la reconnaissance sont respectées.

Sujet 2.5 : Renforcement de la supervision de la sécurité

L'un des principaux moyens d'assurer et de renforcer la sécurité dépend beaucoup de la capacité des États d'établir et de maintenir une supervision effective de la sécurité de l'industrie. Si l'industrie croît, il importe que la supervision réglementaire de la sécurité suive au même rythme. L'efficacité et l'efficacités de la supervision de la sécurité ont bénéficié de l'exécution par l'OACI d'audits obligatoires de supervision de la sécurité. L'USOAP ayant été élargi de façon à porter sur toutes les dispositions relatives à la sécurité figurant dans toutes les Annexes liées à la sécurité, son fonctionnement optimal dépend de l'engagement des États contractants à accepter les audits sur place programmés par l'Organisation et à y participer pleinement.

Dans le cas d'un État montrant de graves lacunes en matière de supervision de la sécurité, en particulier dans les domaines de la surveillance permanente et de la résolution des problèmes de sécurité, le risque est plus grand que les exploitants d'aéronefs autorisés par cet État ne se conforment pas aux dispositions obligatoires relatives à la sécurité et que les aéronefs inscrits sur son registre ne soient pas maintenus en état de navigabilité. Si les lacunes en matière de supervision de la sécurité ne peuvent pas être résolues à court terme, le transfert des fonctions de supervision de la sécurité de l'État de l'exploitant ou de l'État d'immatriculation à une autre autorité peut être organisé sur la base d'un accord bilatéral qui doit être enregistré auprès du Conseil. Cette solution pourrait servir à maintenir la sécurité des services aériens internationaux essentiels tant que l'État en question ne sera pas en mesure de combler ses lacunes en supervision de la sécurité. Elle vise à répondre aux besoins mondiaux en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique et, en même temps, à faire en sorte que les droits des États contractants soient intégralement respectés et que chaque État contractant ait une possibilité équitable d'exploiter des entreprises de transport aérien international.

La conférence examinera donc un rôle direct que l'OACI pourrait jouer afin d'assurer une supervision effective et viable de la sécurité et l'application intégrale des dispositions relatives à la sécurité.

THÈME 3 : AU-DELÀ DU CADRE ACTUEL

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

La libéralisation est devenue une des caractéristiques déterminantes de l'aviation moderne, qui nous oblige à redéfinir le lien existant entre l'industrie et son autorité gouvernementale. Dans ce contexte de libéralisation croissante, il faut que toutes les parties, les gouvernements, les fournisseurs de services et les compagnies aériennes comprennent et assument pleinement leurs obligations en matière de supervision de la sécurité et de la sûreté ainsi qu'en matière de conformité. Cet aspect est particulièrement important lorsque l'exploitation des aéronefs d'une compagnie aérienne fait intervenir des parties provenant de différents États ou lorsqu'un aéronef est basé et exploité dans des États autres que l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant. Néanmoins, la responsabilité de la sécurité et de la sûreté incombe en définitive aux États, quels que soient les changements apportés aux arrangements de réglementation économique. Dans ce contexte, il est important que le cadre de sécurité continue à répondre à l'évolution des besoins de l'aviation civile internationale.

CALENDRIER DES TRAVAUX

SESSION	HEURE	LUNDI 20 MARS 2006	MARDI 21 MARS 2006	MERCREDI 22 MARS 2006
1	9 heures à 10 h 30	<ul style="list-style-type: none"> • Ouverture 1. Le point sur l'état actuel de la sécurité de l'aviation 1.1 : Tendances mondiales et régionales dans le domaine de la sécurité de l'aviation 1.2 : État de la supervision de la sécurité 1.3 : Initiatives des États et de l'industrie 	2. Renforcement de la sécurité de l'aviation (suite) 2.4 : Reconnaissance mutuelle	<ul style="list-style-type: none"> • Approbation des conclusions et recommandations
10 h 30 à 11 heures PAUSE-CAFÉ				
2	11 heures à 12 h 30	2. Renforcement de la sécurité de l'aviation 2.1 : Transparence et partage des informations sur la sécurité	2.5 : Renforcement de la supervision de la sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Approbation des conclusions et recommandations (suite) • Autres questions • Clôture
12 h 30 à 14 heures DÉJEUNER				
3	14 heures à 15 h 30	2.2 : Gestion de la sécurité de l'aviation	2.5 : Renforcement de la supervision de la sécurité (suite)	
15 h 30 à 16 heures PAUSE-CAFÉ				
4	16 heures à 17 h 30	2.3 : Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité	3. Au-delà du cadre actuel 3.1 : Un cadre de sécurité pour le XXI ^e siècle	
Soir 18 à 20 heures		Réception de bienvenue offerte par le Président du Conseil et le Secrétaire général	Réception offerte par le Canada	

COMPTE RENDU SOMMAIRE DES DÉBATS

Ouverture de la Conférence

1. À titre de Président par intérim, le Président du Conseil de l'OACI, M. Assad Kotaite, déclare la Conférence ouverte.

Présentation des membres du Secrétariat de l'OACI

2. M. Taïeb Chérif, Secrétaire général, présente les membres du Secrétariat de l'OACI qui prêteront leur concours à la Conférence lors de ses délibérations.

Élection du président de la Conférence

3. M. Assad Kotaite est élu président de la Conférence par acclamation.

4. Le Président indique que des délégués de 124 États contractants et des observateurs représentant 17 organisations internationales se sont jusque-là inscrits à la Conférence, le total des participants s'élevant à 460.

Adoption de l'ordre du jour et approbation du calendrier des travaux

5. La Conférence adopte l'ordre du jour proposé dans l'Appendice A de la note DGCA/06-WP/1.

6. La Conférence approuve en conséquence le calendrier des travaux présenté dans l'Appendice B de la note DGCA/06-WP/1 0 et elle prend note du règlement intérieur de la Conférence, qui est proposé dans l'Appendice C.

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 DGCA/06-WP/2 (et Rectificatif n° 1), 11 (et Rectificatif n° 1), 18 et 23 Révision DGCA/06-IP/36 et 48

7. La Conférence est saisie de la note DGCA/06-WP/2 et de son Rectificatif n° 1. Les notes de travail WP/11 (Propositions pour améliorer encore la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale) et son Rectificatif n° 1, WP/18 (The status of aviation safety in Africa) et WP/23 Révision (Preparing for future air traffic demands in the Asia/Pacific Region) ainsi que les notes d'information IP/36 et 48 se rapportent aussi à ce sujet.

8. Il est constaté que la note WP/2 donne le ton à la Conférence. Dans le cadre de l'examen de la suite proposée à la section 4 de la note de travail, il est indiqué que l'approche globale et pro-active de la sécurité de l'aviation mentionnée à l'alinéa b) du paragraphe 4.1 devrait être un effort concerté de l'OACI, des États et de l'industrie. Dans le cas de l'alinéa c) du même paragraphe, il est estimé que la Conférence devrait convenir que toutes les parties concernées, qui comprennent les États, l'industrie et les fournisseurs de services, sont responsables de cette approche.

9. Plusieurs délégués font remarquer les difficultés, sur le plan des ressources, de la formation et de la culture organisationnelle, auxquelles se heurtent les États africains dans leurs efforts pour se conformer aux Annexes à la Convention.

10. Il est précisé que le programme de vérification de la sécurité des procédures d'exploitation (IOSA) de l'IATA et le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) sont complémentaires. Le Président se dit d'accord sur ce point et note que les deux organisations coopèrent étroitement en ce qui concerne les audits. Il souligne cependant que la responsabilité de la sécurité de l'aviation incombe en définitive aux États.

11. Résumant le débat, le Président note que les quatre notes de travail présentées ont plusieurs sujets en commun, notamment la question des organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité et leurs avantages, qui seront examinés au titre du sujet 2.3, et le principe d'une transparence accrue abordé dans le paragraphe 13 du dispositif de la Résolution A35-7 de l'Assemblée. Le Président indique également que les changements proposés durant les débats (paragraphe 8 ci-dessus) seront incorporés aux conclusions exposées dans la note WP/2.

Sujet 1.2 : État de la supervision de la sécurité
DGCA/06-WP/3
DGCA/06-IP/7 et 32

12. La Conférence est saisie de la note DGCA/06-WP/3 intitulée « Le point sur l'état de la supervision de la sécurité ». Deux notes d'information (IP/7 et 32) se rapportent à ce sujet. Pendant la présentation de la note WP/3, des renseignements actualisés sont donnés au sujet des audits qui seront réalisés dans le cadre de l'approche systémique globale dans trois États qui n'ont pas encore été audités dans le cadre de l'USOAP.

13. Au cours du débat, plusieurs délégués exposent les problèmes que rencontrent leurs États dans le domaine de la sécurité, les efforts qu'ils déploient pour les régler et l'assistance dont ils ont besoin.

14. Résumant l'échange de vues, le Président fait remarquer que les observations présentées sont très intéressantes. Appelant l'attention sur le paragraphe 4 de la note WP/3, il invite les États qui n'ont pas été audités par l'OACI dans le cadre de l'USOAP, les États qui n'ont pas soumis de plan d'action correctrice et qui n'ont donc pas fait l'objet d'une visite de suivi d'audit, ainsi que les États qui ont soumis un plan d'action correctrice mais dans lesquels il n'a pas été possible, pour diverses raisons, d'effectuer une mission de suivi d'audit, à coopérer pleinement avec l'OACI et à prendre les mesures nécessaires. Le Président propose que la suite proposée au paragraphe 5.1 de la note fasse partie des conclusions et des recommandations de la Conférence sur ce point. La proposition est acceptée. Le Président note que certains points soulevés dans la note WP/3 et dans les débats seront pris en compte dans le cadre de l'examen des notes pertinentes.

Sujet 1.3 : Initiatives des États et de l'industrie
DGCA/06-WP/4, 16, 21, 36 et 37
DGCA/06-IP/1 Révision, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 24, 27, 32, 33, 37, 38, 41
(et Rectificatif n° 1) et 46

15. La Conférence est ensuite saisie de la note de travail DGCA/06-WP/4 intitulée « Initiatives des États et de l'industrie ». Ce sujet est également traité dans cinq notes de travail (WP/11, 16, 21, 36 et 37) présentées respectivement par les États-Unis, l'IAOPA, les 21 États membres de la

CLAC et la République de Corée. Seize notes d'information se rapportent aussi à ce sujet (IP/1, Révision, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 24, 27, 32, 33, 37, 38, 41 [et Rectificatif n° 1] et 46). Pendant la présentation de la note WP/4, l'attention de la Conférence est appelée sur la note d'information IP/1, Révision, présentée par le Secrétariat, traitant d'une Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui a été élaborée pour l'OACI par le Groupe de l'industrie pour la stratégie de la sécurité (ISSG), sous l'égide de l'IATA. Il est noté que l'OACI, par l'entremise de la Commission de navigation aérienne et le Conseil, travaille à mettre en œuvre la feuille de route.

16. Résumant le débat, le Président fait remarquer que plusieurs notes de qualité ont été présentées et qu'elles ont fait l'objet d'observations très constructives. La note WP/4 a été bien reçue, un accent particulier ayant été mis sur la nécessité pour l'OACI de jouer un rôle de coordination dans les diverses initiatives multinationales et régionales en matière de sécurité de l'aviation. Le Président retient la proposition invitant la Conférence à réaffirmer que l'OACI devrait jouer un rôle majeur dans la coordination des efforts visant à permettre aux États membres de réaliser le plein potentiel des initiatives actuelles et futures en matière de sécurité de l'aviation, afin qu'il soit possible d'en retirer un maximum d'avantages. La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde est fortement appuyée.

17. L'attention est appelée aussi sur la nécessité pour l'OACI de continuer à incorporer dans les SARP et les éléments indicatifs connexes de l'Organisation les résultats des divers groupes régionaux de sécurité, ainsi que sur la nécessité pour le Conseil et les États contractants de l'OACI de supprimer les obstacles juridiques et d'établir des mesures de protection relatives à la dépersonnalisation et au partage des renseignements sur l'exploitation des aéronefs et les incidents d'aéronefs, comme le demandent les alinéas b) et c) du paragraphe 4.1 de la note WP/16 (États-Unis). Comme il est suggéré, la suite proposée à l'alinéa b) du paragraphe 5.1 de la note WP/21 (IAOPA) relativement aux incidences négatives que l'ajout de règlements, notamment, pourrait avoir sur la sécurité générale de l'aviation devrait être reformulée pour éviter tout malentendu.

18. Notant un autre point soulevé par la CLAC dans la note WP/36, soit la nécessité que les bureaux régionaux de l'OACI aident les États à résoudre les carences en matière de sécurité, le Président insiste sur le fait que les bureaux régionaux sont pleinement intégrés au siège de l'OACI et que l'Organisation tout entière doit fournir l'assistance requise. Faisant référence à la note WP/37 (République de Corée) sur le système de suivi des SARP de l'OACI, mis au point par l'Organisation, le Président souligne que la mise en œuvre des SARP est essentielle à la sécurité de l'aviation civile.

THÈME 2 : RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Sujet 2.1 : Transparence et partage des informations sur la sécurité
DGCA/06-WP/5 Révision, 11 (et Rectificatif n° 1), 22 (et Rectificatif n° 1),
23 Révision, 26 (et Rectificatif n° 1), 29 (et Rectificatif n° 1), 30 Révision,
35 et 39
DGCA/06-IP/24, 26, 34 et 39

19. La Conférence est saisie de la note DGCA/06-WP/5 Révision intitulée « Transparence et partage des informations sur la sécurité ». Le sujet est également traité dans les notes WP/11 (et Rectificatif n° 1), 22 (et Rectificatif n° 1), 23 Révision, 26 (et Rectificatif n° 1), 29 (et Rectificatif n° 1), 30 Révision, 34, 35 et 39, qui sont présentées par leurs auteurs respectifs. Les notes d'information IP/24, 26, 34 et 39 se rapportent aussi à ce sujet.

20. Plusieurs délégués expriment leur plein appui à la note DGCA/06-WP/5 Révision et font valoir que la transparence et le partage des informations sur la sécurité renforceront la sécurité, amélioreront la prestation d'assistance pour corriger les carences, constitueront un meilleur fondement pour la reconnaissance mutuelle et cultiveront la confiance du public et, de ce fait, renforceront la viabilité de l'aviation civile.

21. Cependant, plusieurs délégués s'inquiètent de ce que le public pourrait mal interpréter les informations tirées des audits USOAP, ce qui, avec le risque d'utilisation inappropriée des informations, pourrait avoir une incidence négative sur la perception du public, faisant plus de mal que de bien. Plusieurs délégués sont donc d'avis que seuls les États contractants devraient avoir accès aux rapports USOAP par le biais d'un site web sécurisé. Un délégué fait observer que les rapports d'audits de supervision de la sécurité établis au cours du premier cycle d'audits pourraient ne plus correspondre à la réalité et qu'ils pourraient, s'ils étaient placés sur le site web de l'OACI, donner des renseignements trompeurs sur les capacités de supervision d'un État. C'est pourquoi ces informations devraient être complétées par des données à jour fournies par l'État intéressé.

22. Il est fait remarquer que toute disposition demandant aux États de partager des informations sur des lacunes devrait être examinée à la lumière de la capacité des États de corriger rapidement ces lacunes. À cet égard, des délégués soulignent le besoin d'assistance à l'échelon régional et sous-régional. Même s'il est admis que le degré de transparence augmentera probablement en parallèle avec le renforcement des capacités de supervision, il est souligné avec insistance que la transparence et l'échange d'informations sont déterminants en toutes circonstances pour garantir tant la sécurité que la confiance du public.

23. Les délégués font valoir que tout renseignement mis à la disposition du public devrait être normalisé, factuel et non ambigu afin d'éliminer tout risque de confusion ou de méprise. Il est suggéré en outre que l'OACI devrait élaborer une stratégie pour la divulgation des informations. Un certain appui est accordé à la création d'une base de données OACI pour recueillir et centraliser les informations relatives à la sécurité dont les États rendraient compte sur une base volontaire. Compte tenu que les États ont besoin d'informations fiables et à jour sur la propriété et le contrôle des aéronefs, la création d'un système centralisé pour fournir des informations dans le cadre de l'article 21 de la Convention obtient aussi un appui.

24. Plusieurs délégués se déclarent satisfaits du travail accompli jusqu'à maintenant pour développer et appuyer la Résolution A35-17 de l'Assemblée et insistent sur la nécessité de protéger les données sur la sécurité. En réponse à une question sur ce point, le Président fait observer que le projet d'orientations juridiques sur la protection des informations provenant de systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité sera bientôt diffusé aux États et qu'il est disponible sur le site web de l'OACI pour examen.

25. Un certain nombre de délégués soulignent aussi la nécessité de protéger les professionnels de l'aviation qui fournissent des informations critiques sur la sécurité. Les incidences d'une « culture juste » et la question de la confidentialité sont examinées. Plusieurs délégués sont d'avis que l'OACI devrait consulter les États pour voir comment il serait possible d'introduire des dispositions sur une culture juste.

26. Résumant le débat, le Président met l'accent sur la nécessité de travailler à l'intérieur du cadre de la Convention et des orientations de l'Assemblée. À cet égard, il fait mention des points fondamentaux énoncés à l'alinéa d) de l'article 44 de la Convention, qui reconnaît les « besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique » et de la

Résolution A35-7 de l'Assemblée, qui reconnaît que la transparence et le partage des informations sur la sécurité constituent des principes fondamentaux d'un système de transport aérien sûr. Un appui sans réserve est exprimé pour le partage des informations sur la sécurité entre États. Comprenant les préoccupations relatives à la mise à la disposition du public d'informations sur la sécurité, le Président propose qu'un délai maximal de deux ans soit accordé aux États pour leur permettre de fournir des informations à jour à l'OACI. Les États sont encouragés à mettre leurs informations à la disposition du public dans l'intervalle. Pour ce qui est de la catégorisation/évaluation des constatations de l'USOAP, le Président fait observer que le Conseil de l'OACI examinera attentivement la question. Il rappelle que plusieurs délégués ont fait référence aux notes WP/22 et WP/35 et il émet l'avis que les points fondamentaux présentés dans ces notes devraient être retenus.

27. Le résumé du Président est approuvé en général. De nombreux délégués confirment qu'ils continuent d'appuyer les principes de transparence et de partage des informations entre les États. Ils se déclarent favorables au délai maximal de deux ans proposé pour l'actualisation des informations, mais certains restent réticents devant le fait de mettre des informations sur la sécurité à la disposition du public. De plus, un délégué propose que l'OACI soit chargée d'élaborer un système de gestion des informations pour établir comment, à la fin du délai de deux ans, les informations seront mises à disposition. Un autre délégué note que les avis aux voyageurs et les questions relatives aux assurances pourraient aussi être touchés de manière préjudiciable et qu'une concurrence déloyale pourrait en résulter.

28. Plusieurs délégués n'appuient pas le délai accordé pour la divulgation d'informations sur la sécurité au public et estiment que, pour préserver la crédibilité de l'OACI, le processus devrait être mis en œuvre immédiatement et terminé avant la prochaine session de l'Assemblée. Il est fait valoir que la divulgation au public sert souvent de catalyseur dans le cas des États qui ont besoin d'aide ou de financement et il est estimé que le délai de deux ans n'est peut-être pas à l'avantage de ces États.

29. Plusieurs délégués expriment des inquiétudes au sujet de la proposition de la note sur la catégorisation des constatations de l'USOAP figurant dans la WP/11 et il est rappelé que le programme d'audits de sécurité a été établi par suite de systèmes de catégorisation adoptés dans certains États. Présentant un point de vue différent, un délégué indique que les catégorisations sont déjà prises en compte et qu'il serait préférable que l'OACI mette au point son propre système. Il est noté que le Conseil de l'OACI poursuivra l'examen de la question.

30. Il est noté que des fonds provenant de la Banque mondiale étaient affectés au financement de projets d'infrastructures aéronautiques et il est souhaité que cette pratique continue. Par ailleurs, il faut souhaiter que la Banque mondiale mette l'accent sur des initiatives régionales visant le renforcement de la sécurité de l'aviation. Pour ce qui est des décisions en matière d'investissements, l'Observateur de la Banque mondiale insiste sur le fait que la transparence et le partage des informations sont considérés comme des facteurs clés. Sur la question des investissements en aviation, le Président rappelle que la Banque mondiale a proposé que l'OACI publie chaque année un rapport sur les infrastructures aéronautiques et les besoins en matière d'assistance.

Sujet 2.2 : Gestion de la sécurité de l'aviation
DGCA/06-WP/6, 12, 15, 19, 24 Révision, 32 et 38
DGCA/06-IP/2, 3, 4, 8, 9, 20, 21, 22, 23, 30, 43 et 44

31. La Conférence est saisie de la note DGCA/06-WP/6, intitulée « Mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans les États ». Le sujet est également traité dans sept autres notes de travail (WP/11, 12, 15, 19, 24 Révision, 32 et 38), présentées respectivement par l'Autriche (au nom de la CE et de ses États membres, avec les autres États membres de la CEAC et EUROCONTROL),

les États-Unis, le Canada, l'IBAC, les États africains, les 21 États membres de la CLAC, l'ACI et le Japon. De plus, douze notes d'information portent sur le même sujet (IP/2, 3, 4, 8, 9, 20, 21, 22, 23, 30, 43 et 44). Pendant la présentation de la note WP/6, il est fait remarquer que des exemplaires en langue anglaise du nouveau *Manuel OACI de gestion de la sécurité* (Doc 9859) ont été distribués aux participants et que le manuel avait été placé sur l'ICAO-Net. Le Doc 9859 n'est actuellement disponible qu'en anglais mais il sera mis à disposition dans toutes les versions linguistiques d'ici la fin de mai 2006 au plus tard. De plus amples renseignements sont communiqués au sujet, notamment, du programme de cours de formation sur les SGS prévu pour 2006 et 2007, qui indiquent que le premier cours aura lieu à Nairobi le 15 mai 2006. Les participants sont invités à notifier le Secrétariat s'ils souhaitent que des cours supplémentaires soient donnés et à fournir les ressources nécessaires. L'attention est appelée sur le point d'information sur les SGS situé dans le hall, et les participants sont encouragés à informer le Secrétariat si leur État a besoin d'une formation ou pourrait en parrainer une. Il est ensuite donné un aperçu des autres notes de travail sur le sujet, qui sont toutes très favorables aux activités de l'Organisation concernant la mise en œuvre de SGS dans les États, comme il est esquissé dans la note WP/6.

32. Au cours du débat qui suit, de nombreuses offres d'accueillir les cours de formation sur les SGS ou de donner la formation ou fournir du matériel pédagogique et des avis d'experts sont faites. Plusieurs participants font valoir qu'il est nécessaire de moderniser l'Annexe 6 (*Exploitation technique des aéronefs*), 2^e Partie (*Aviation générale internationale — Avions*), comme le propose la note WP/19, pour qu'elle corresponde aux activités réelles de l'aviation générale. Un certain nombre d'intervenants disent appuyer la proposition figurant dans la note WP/11, sur la création d'une annexe portant expressément sur les processus de sécurité. Cela dit, il est exprimé le point de vue que l'OACI devrait plutôt élaborer des éléments indicatifs détaillés sur la mise en œuvre des SGS. Quelques participants soulignent la nécessité d'éléments indicatifs spécifiques destinés aux petits exploitants.

33. Résumant l'échange de vues, le Président constate qu'un appui unanime a été exprimé à l'égard de la note WP/6, sur les activités de l'OACI aidant à la mise en œuvre de SGS dans les États. Il met en relief les avantages promis par ces systèmes, avantages qui sont décrits dans la note WP/15. Il rappelle les observations formulées par l'observateur d'EUROCONTROL sur la fourniture, par cette organisation, d'avis d'experts aux séminaires et ateliers régionaux de l'OACI sur les SGS, ainsi que sur le partage de l'expérience de son organisation en matière d'évaluation et d'atténuation de risque. À propos de la suggestion de l'observateur d'EUROCONTROL (voir la note WP/11) et d'autres intervenants voulant que l'OACI crée une annexe consacrée aux processus de sécurité, contenant des dispositions en matière de supervision, d'évaluation et de gestion de la sécurité, le Président note qu'au cours de la dernière session du Conseil (177/11), il avait, en sa qualité de Président du Conseil, émis l'opinion qu'il faudrait envisager d'élaborer une annexe sur les SGS et la supervision de la sécurité. Au sujet des observations formulées au cours du débat selon lesquelles l'Organisation devrait plutôt élaborer des éléments indicatifs détaillés sur les SGS dans le but d'intégrer pleinement le concept de SGS dans les annexes à mesure qu'elles étaient converties à un format fondé sur les performances, le Président a indiqué que la création de la nouvelle annexe en question et l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires ne sont pas des activités mutuellement exclusives. Les deux seront examinées en temps utile par le Secrétariat et le Conseil. Rappelant le point soulevé au sujet de la nécessité d'harmoniser les règles de sécurité à l'échelle du monde, le Président fait observer que la Commission de navigation aérienne était en train d'étudier la question. Au sujet des observations formulées sur la nécessité de poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs relatifs à la mise en œuvre des SGS, notamment d'orientations spécifiques à l'intention des petits exploitants, le Président fait savoir que les éléments indicatifs existants feront l'objet d'un examen continu et actualisés selon les besoins afin de favoriser davantage la mise en œuvre des SGS, qui sont, comme de nombreux intervenants l'ont déjà souligné, des outils importants pour renforcer 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**

34. 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.

35. 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.

36. 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.

37. 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.

**Sujet 2.4 : Reconnaissance mutuelle
DGCA/06-WP/8, 13 et 27**

38. La note DGCA/06-WP/8, intitulée « Reconnaissance mutuelle », est soumise à la conférence pour examen. Sur le même sujet, les États-Unis et les États africains présentent les notes WP/13 et WP/27, respectivement.

39. Les mesures proposées dans la note WP/8 reçoivent un appui général. Plusieurs délégués soulignent les préoccupations croissantes devant le recours aux pavillons de complaisance en aviation, qui compromettent la sécurité du transport aérien. Il est noté que les États doivent renforcer la supervision de la sécurité des vols intérieurs aussi bien qu'internationaux. Il est reconnu à cet égard qu'il serait utile de disposer de directives et d'orientations à l'appui de la surveillance des vols d'exploitants d'aéronefs étrangers.

40. Dans son sommaire, le Président souligne l'appui accordé aux mesures décrites au paragraphe 4.1 de la note WP/8. Il propose d'y incorporer la mesure suivante : que les États promulguent des règles d'exploitation pour les transporteurs aériens étrangers conformément aux dispositions de la Convention et qu'ils mettent sur pied un programme de surveillance des transporteurs étrangers qui déclenche une intervention en cas de risque de sécurité. Compte tenu des mesures convenues, le Président recommande l'inclusion d'une disposition sur la sécurité dans les accords bilatéraux conclus entre les États. Il convient en outre d'élaborer le plus rapidement possible des dispositions et des éléments indicatifs sur la question de la surveillance des vols d'aéronefs étrangers.

41. En conclusion, le Président déclare que l'application de l'article 33 (Reconnaissance des certificats et licences) de la Convention de Chicago représente un des piliers de la sécurité et qu'elle repose sur la confiance. Cette confiance est cependant tributaire de l'acceptation que les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats et licences sont « équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention », comme le stipule l'article 33.

**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**

42. 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.

43. 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.

44. 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.

45. 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.

46. 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.

THÈME 3 : AU-DELÀ DU CADRE ACTUEL

Sujet 3.1 : Un cadre de sécurité pour le XXI^e siècle DGCA/06-WP/10, 11 (et Rectificatif n° 1), 17, 20 et 31 Révision DGCA/06-IP/10 et 35

47. La Conférence est saisie de la note DGCA/06-WP/10, intitulée « Cadre de sécurité pour le XXI^e siècle ». Le sujet est également traité dans quatre autres notes de travail [WP/11 (et Rectificatif n° 1), 17, 20 et 31 Révision], présentées respectivement par l'Autriche (au nom de la CE et de ses États membres, avec les autres États membres de la CEAC et EUROCONTROL), les membres de l'Organe directeur de l'IFFAS, l'Organisation mondiale du tourisme et les 21 États membres de la CLAC. De plus, deux notes d'information portent sur le même sujet (IP/10 et 35).

48. Les recommandations formulées dans la note DGCA/06-WP/10 reçoivent un appui général. Il est reconnu que la définition du terme « État de l'exploitant » devrait être considérée en fonction des arrangements et pratiques commerciaux d'aujourd'hui, et en particulier que la signification de l'expression « siège principal d'exploitation » devrait être examinée du point de vue du lieu où est exercé le contrôle opérationnel.

49. La Conférence a ensuite un échange de vues sur l'amélioration du cadre de l'OACI, défini par la Convention, pour faire face aux défis futurs. Les possibles avantages et inconvénients d'un élargissement du cadre actuel de façon à prendre en compte des moyens de mise à exécution et une organisation indépendante d'inspection sont examinés. Il est noté des vues selon lesquelles la promotion d'une « culture mondiale de la sécurité » devrait faire partie intégrante de toute future initiative en matière de sécurité et qu'un registre mondial de données AOC est une idée qui mérite d'être explorée plus avant.

50. Résumant les débats, le Président confirme que les délégués ont accepté les recommandations figurant dans la note DGCA/06-WP/10. De plus, il évoque les recommandations formulées dans la note DGCA/06-WP/11, relatives à l'élaboration et à l'évaluation des SARP. Ces recommandations concernent expressément l'évaluation de l'incidence des futures SARP sur l'industrie et les autres parties intéressées, l'utilisation plus systématique des recommandations publiées par les organismes qui enquêtent sur les accidents, la détermination des normes d'importance vitale et l'établissement de SARP sur la gestion et la supervision de la sécurité. Il partage l'avis exprimé selon lequel il y a des enseignements à tirer de l'expérience acquise par l'Organisation maritime internationale, une autre institution des Nations Unies, sur la question des « pavillons de complaisance ».

51. Le Président fait observer que le XXI^e siècle annonce une ère de mondialisation dont les effets se feront sentir non seulement au sein de la communauté aéronautique mais aussi dans les domaines économique, culturel et social. Il émet l'opinion que même si la mondialisation a été accueillie comme un moyen d'améliorer la sécurité et d'élargir les activités de transport aérien, il est indispensable de continuer à préserver les droits de tous ceux qui sont engagés dans l'aviation civile.

52. Le Président remercie la Conférence de sa coopération et de ses efforts soutenus dans l'examen de l'avenir de l'aviation au XXI^e siècle.

Autres questions

53. Un délégué donne un aperçu de la situation de l'aviation civile dans son État.

54. Suite à une question d'un participant sur des orientations destinées à aider les DGAC à planifier les mesures à prendre en cas d'épidémie de grippe aviaire, la Conférence est informée qu'un document sur le sujet a été produit et qu'il sera mis à la disposition des délégués.

55. Le Secrétaire général informe la Conférence que vu l'importance de la mise en œuvre des SGS pour la sécurité des vols, la version électronique du *Manuel OACI de gestion de la sécurité* (Doc 9859) peut être téléchargée sans frais du site web public de l'OACI, et la version imprimée, achetée à un coût minime.

Approbation des conclusions et des recommandations

56. La Conférence examine les conclusions et recommandations présentées dans les notes DGCA/06-WP/40 à 46 et les adopte sous réserve de modification.

THÈME 1 : LE POINT SUR L'ÉTAT ACTUEL DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION**Sujets 1.1 : Tendances mondiales et régionales dans le domaine de la sécurité de l'aviation****1.2 : État de la supervision de la sécurité****1.3 : Initiatives des États et de l'industrie****DGCA/06-WP/40**

57. La Conférence apporte plusieurs modifications au paragraphe 2.1, alinéas a), b) et c) des recommandations.

THÈME 2 : RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION**Sujet 2.1 : Transparence et partage des informations sur la sécurité****DGCA/06-WP/41**

58. La Conférence modifie le paragraphe 1.1, alinéa b), sous-alinéa 1), des conclusions et y ajoute un nouveau sous-alinéa 3) concernant la divulgation des renseignements au public. Elle apporte aussi plusieurs modifications au paragraphe 2.1, alinéas a), b) et c) des recommandations et ajoute deux nouvelles recommandations relatives à la mise à disposition continue des résultats des audits réalisés dans le cadre de l'approche systémique globale et à une complète transparence pour permettre aux États et aux donateurs d'apporter une assistance rapide et efficace pour résoudre les carences en matière de sécurité.

Sujet 2.2 : Gestion de la sécurité de l'aviation**DGCA/06-WP/42**

59. La Conférence apporte plusieurs modifications au paragraphe 1.1, alinéa a), sous-alinéa 3), et alinéas b) et c) des conclusions. Elle modifie également le paragraphe 2.1 des recommandations et y ajoute l'alinéa c) concernant les efforts de l'OACI en vue de moderniser l'Annexe 6, 2^e Partie. Elle ajoute aussi une nouvelle note rédactionnelle au paragraphe 2.1, alinéa b).

Sujet 2.3 : Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité**DGCA/06-WP/43**

60. La Conférence apporte plusieurs modifications au paragraphe 2.1 des recommandations, notamment à l'alinéa a), sous-alinéa 7), en vue d'insister sur la nécessité pour les États de démontrer leur volonté politique de remédier aux carences en matière de supervision de la sécurité.

Sujet 2.4 : Reconnaissance mutuelle**DGCA/06-WP/44**

61. La Conférence apporte quelques modifications au paragraphe 1.1 des conclusions et ajoute à l'alinéa b) de ce paragraphe un nouveau sous-alinéa 3) sur les pavillons de complaisance, les exploitations illégales et les activités criminelles qui compromettent la sécurité de l'aviation civile.

62. La Conférence ajoute également deux recommandations, l'une sur la question des pavillons de complaisance et les exploitations illégales et l'autre sur un processus de consultation entre les États et les parties concernées avant d'interdire unilatéralement une exploitation. Elle apporte également quelques modifications à plusieurs recommandations du paragraphe 2.1.

**Sujet 2.5 : Renforcement de la supervision de la sécurité
DGCA/06-WP/45**

63. La Conférence adopte les conclusions et recommandations présentées dans la note DGCA/06-WP/45 sans les modifier.

THÈME 3 : AU-DELÀ DU CADRE ACTUEL**Sujet 3.1 : Un cadre de sécurité pour le XXI^e siècle
DGCA/06-WP/46**

64. La Conférence ajoute une nouvelle conclusion au paragraphe 1.1 concernant la nécessité de mobiliser les ressources des institutions financières et des donateurs pour aider à améliorer la sécurité de l'aviation civile.

65. En plus des modifications qu'elle apporte aux recommandations existantes et à la note rédactionnelle du paragraphe 2.1, la Conférence ajoute deux nouvelles recommandations concernant la nécessité pour l'OACI de redoubler d'efforts pour étudier l'évolution future de la supervision de la sécurité à la lumière de la mondialisation de l'aviation civile internationale et l'examen de la possibilité de créer une nouvelle Annexe sur la supervision, l'évaluation et la gestion de la sécurité.

Déclaration

66. La Conférence examine le projet de déclaration présenté dans la note DGCA/06-WP/47 et l'adopte sous réserve d'amendement.

67. Elle apporte plusieurs modifications à la déclaration et ajoute deux nouveaux considérants concernant la reconnaissance des certificats, des brevets et des licences d'autres États et le rôle de l'OACI dans le règlement des différends.

68. Elle ajoute également au dispositif trois paragraphes concernant la mise en place d'une culture juste, la reconnaissance des certificats, des brevets et des licences d'autres États et la nécessité pour les États de démontrer leur volonté politique de remédier aux carences en matière de sécurité de l'aviation.

Remerciements

69. Ayant terminé l'examen des conclusions, des recommandations et de la déclaration, la Conférence délègue au Président l'autorité d'approuver les comptes rendus des débats.

70. Les délégués de l'Arabie saoudite, du Canada, de l'Éthiopie, de la Hongrie, du Mexique et du Pakistan, ainsi que l'observateur de la CAFAC, expriment leurs remerciements au Président pour le leadership et la sagesse dont il a fait preuve pendant la Conférence ainsi que pour les nombreuses années qu'il a consacrées au service de l'OACI et de la communauté de l'aviation civile internationale. Ils remercient aussi le Secrétaire général et le Secrétariat pour le travail qu'ils ont accompli et le Gouvernement du Canada et la Ville de Montréal de leur hospitalité.

71. Le Président remercie les délégués de leur coopération et leur assistance pendant la Conférence et pendant toutes les années qu'il a passées à l'OACI.

DÉCLARATION

Considérant que la Convention relative à l'aviation civile internationale et ses Annexes constituent le cadre essentiel nécessaire pour répondre aux besoins en matière de sécurité d'un système aéronautique mondial,

Considérant qu'ils ont une responsabilité collective à l'égard de la sécurité de l'aviation civile internationale,

Reconnaissant que le cadre de sécurité doit être exploité pleinement par toutes les parties prenantes et actualisé constamment pour rester efficace et efficient devant l'évolution de l'environnement réglementaire, économique et technique du XXI^e siècle,

Rappelant que la transparence et la mise en commun des renseignements sur la sécurité sont des principes fondamentaux d'un système de transport aérien sûr,

Rappelant que la reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences d'autres États est régie par l'article 33 de la Convention et les normes applicables,

Rappelant le rôle de l'OACI dans le règlement des différends,

Reconnaissant que la confiance mutuelle entre les États ainsi que la confiance du public dans la sécurité du transport aérien dépendent de l'accès à des renseignements adéquats sur la sécurité,

Reconnaissant que la sécurité est une responsabilité partagée, et qu'elle ne peut progresser à l'échelle mondiale qu'avec le leadership de l'OACI et des efforts de coopération et de collaboration coordonnés entre toutes les parties prenantes,

Reconnaissant que pour renforcer davantage la sécurité de l'aviation au sein des États et entre les États, il faut une approche coopérative et proactive de la sécurité qui détermine et gère les risques de sécurité,

Les Directeurs généraux de l'aviation civile,

1. *S'engagent* à renforcer le cadre mondial pour la sécurité de l'aviation :
 - a) en mettant le plus tôt possible les renseignements pertinents sur la sécurité à la disposition des États, de toutes les autres parties prenantes de l'aviation et du public, ce qui comprend la divulgation dès que possible et, en tout état de cause, le 23 mars 2008 au plus tard, des informations sur les résultats de leur audit de supervision de la sécurité ;
 - b) en assurant la supervision de la sécurité de leurs exploitants en toute conformité avec les SARP applicables, en s'assurant que les exploitants étrangers qui utilisent leur espace aérien sont adéquatement supervisés par leurs États respectifs et en prenant les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;
 - c) en mettant en œuvre dans les plus brefs délais des systèmes de gestion de la sécurité dans toute l'industrie de l'aviation pour compléter le cadre réglementaire en place ;

- d) en élaborant des solutions de sécurité viables, notamment la création ou le renforcement d'initiatives et d'organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité ;
- e) en favorisant une culture juste ;

La Conférence,

2. *Demande* aux États de fonder la reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences d'autres États sur des considérations de sécurité uniquement et non en vue d'obtenir un avantage commercial ;

3. *Demande* aux États, à l'OACI, à l'industrie et aux organismes donateurs d'orienter les ressources vers la mise en place de solutions viables en matière de supervision de la sécurité ;

4. *Demande* aux États, à l'OACI et à l'industrie d'appuyer la mise en œuvre coordonnée de systèmes de gestion de la sécurité ;

5. *Demande* à l'OACI :

- a) d'élaborer et d'appuyer activement des mécanismes d'échange de renseignements qui permettent la libre circulation des renseignements sur la sécurité entre toutes les parties prenantes de l'aviation ;
- b) d'élaborer, d'ici juin 2006, une stratégie pour communiquer efficacement les renseignements sur la sécurité au public ;
- c) d'élaborer, au titre de l'article 21 de la Convention, un mécanisme pour mettre à disposition les renseignements sur l'immatriculation des aéronefs et les exploitants ;
- d) d'élaborer des directives et des procédures pour vérifier les conditions de reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences, en application de l'article 33 de la Convention ;
- e) d'étudier l'élaboration d'une nouvelle Annexe sur la supervision de la sécurité, l'évaluation de la sécurité et la gestion de la sécurité.

6. *Demande* aux États de démontrer leur volonté politique de remédier aux carences en matière de sécurité de l'aviation, ce qui comprend la création, s'il y a lieu, 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 ;

7. *Demande* aux États et à l'industrie de coordonner étroitement avec l'OACI leurs initiatives en matière de sécurité afin de garantir des avantages optimaux pour la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale et de réduire le chevauchement des efforts.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

THÈME 1 : LE POINT SUR L'ÉTAT ACTUEL DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Sujets 1.1 : Tendances mondiales et régionales dans le domaine de la sécurité de l'aviation

1.2 : État de la supervision de la sécurité

1.3 : Initiatives des États et de l'industrie

1. CONCLUSION 1/1

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. RECOMMANDATION 1/1

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. CONCLUSION 2/1

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. RECOMMANDATION 2/1

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 et de classification 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, sans catégoriser ni classer les États, 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. CONCLUSION 2/2****1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :****a) *Systemes 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. RECOMMANDATION 2/2

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.

Note rédactionnelle. — La recommandation ci-dessus est identique à la Recommandation 2.1 h) du sujet 3.1.

- 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. CONCLUSION 2/3

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. RECOMMANDATION 2/3

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. CONCLUSION 2/4

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. RECOMMANDATION 2/4

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. CONCLUSION 2/5****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. RECOMMANDATION 2/5**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. CONCLUSION 3/1

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. RECOMMANDATION 3/1

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 dédoublements 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.

-
- h) 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.

*Note rédactionnelle.— La recommandation ci-dessus est identique à la
Recommandation 2.1 b) du sujet 2.2.*

— FIN —

© OACI 2006
NON MIS EN VENTE
5/06, F/P1/100

N° de commande 9866
Imprimé à l'OACI