

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

Montréal, 24 – 29 mars 2003

**PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 1.2
DE L'ORDRE DU JOUR**

Point 1.2 : Aspects de la libéralisation liés à la sécurité et à la sûreté

1.2.1 Documentation

Examinant les incidences de la libéralisation économique sur la sécurité et la sûreté de l'aviation, le **Secrétariat (WP/6)** fait l'analyse de questions et d'options de politique spécifiques, en soulignant l'importance primordiale des règlements de sécurité et de sûreté.

Les **États-Unis (WP/96)** constatent certaines améliorations récentes de la sécurité, mais ils notent également le risque que l'évolution de la situation politique et les changements apportés aux dispositions réglementaires économiques rendent imprécises les responsabilités de supervision de la sécurité, à moins que la responsabilité et la chaîne de commandement relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté ne restent clairement définies.

Cinquante-trois États africains (WP/76) présentent une analyse approfondie des incidences de la libéralisation sur la sécurité et la sûreté de l'aviation en termes de libéralisation à promouvoir, de sûreté à garantir et de sécurité à assurer, et ils demandent que les États en développement reçoivent une assistance pour répondre aux besoins de sécurité et de sûreté.

La **Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)** et l'**Union européenne (UE) (WP/68 – note d'information)** présentent certaines questions essentielles qui doivent être prises en compte dans l'examen des aspects sécurité de la libéralisation, eu égard notamment à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens.

1.2.2 Délibérations

1.2.2.1 L'importance primordiale de la sécurité et de la sûreté reçoit un appui généralisé, indépendamment du type de règlements économiques appliqués, et il est convenu qu'il faut veiller à ce que la libéralisation ne compromette pas la sécurité et la sûreté. Par ailleurs, il est essentiel d'obtenir la confiance du public dans le transport aérien international. Dans le cas de la sûreté aéronautique, le maintien d'une telle confiance exige de la vigilance et l'adoption de mesures par les États et l'industrie pour répondre aux nouvelles formes de menaces.

1.2.2.2 Il est estimé que les efforts de libéralisation pourraient être déployés en vain si les États ne disposent pas de ressources suffisantes pour s'acquitter de leurs responsabilités en matière de sécurité et de sûreté, d'où la nécessité de la coopération et de l'assistance financière dans ce domaine. Les institutions financières internationales, et l'OACI elle-même, conscientes d'une telle nécessité, apportent activement leur assistance.

1.2.2.3 Des participants s'inquiètent du fait que certains types de libéralisation pourraient conduire à l'apparition de pavillons de complaisance; c'est pourquoi les efforts visant à renforcer la sécurité et la sûreté, par exemple par le recours à des accords conclus au titre de l'article 83 *bis* de la

Convention de Chicago relatif à la location, à l'affrètement et à la banalisation d'aéronefs, devraient tenir compte d'un tel risque.

1.2.2.4 Les systèmes de sécurité ou de sûreté fondés sur le principe de l'État unique sont de plus en plus complexes dans le contexte de la libéralisation régionale et de l'organisation de l'économie mondiale à l'échelle du globe. Même si la responsabilité de la sécurité et de la sûreté revient en fin de compte à l'État, les accords régionaux pour la supervision de la sécurité se sont avérés utiles.

1.2.2.5 Il est proposé que l'OACI conduise une étude visant à préciser quel(s) État(s), voire quelle autorité réglementaire désignée, serait (seraient) le(s) mieux à même d'exercer ces responsabilités, et à recommander éventuellement des amendements aux dispositions réglementaires existantes de l'OACI en la matière.

1.2.3 Conclusions

1.2.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations au titre du point 1.2 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) La libéralisation économique a des incidences pour la réglementation de la sécurité et de la sûreté, qui exigent que l'on s'en occupe comme il convient aux niveaux national, bilatéral, régional et mondial, selon le cas, pour que le développement de l'aviation civile se poursuive de manière sûre et ordonnée.
- b) La Convention de Chicago impose aux États contractants la responsabilité d'assurer la conformité aux normes et pratiques relatives à la sécurité et à la sûreté. Indépendamment de toute modification apportée à la réglementation économique, la sécurité et la sûreté doivent rester des éléments primordiaux de l'exploitation et du développement du transport aérien. Dans un environnement économique libéralisé, la réglementation de la sécurité et de la sûreté ne doit pas seulement être maintenue mais devrait être renforcée. Des mesures visant à assurer le respect des normes applicables de sécurité et de sûreté et à renforcer la supervision réglementaire devraient faire partie intégrante des mécanismes de sauvegarde pour la libéralisation.
- c) En introduisant la libéralisation économique, les États devraient veiller à ce que la sécurité et la sûreté ne soient pas compromises par des considérations commerciales, et à ce que les structures de responsabilité et de reddition de comptes en matière de sécurité et de sûreté soient clairement établies pour les parties intervenant dans tout arrangement libéralisé. Quelle que soit la forme des arrangements de réglementation économique, il devrait y avoir un point de contact clair pour les responsabilités de supervision de la sécurité et de la sûreté au sein d'un État contractant de l'OACI ou toute autre autorité de réglementation clairement identifiée pour toute exploitation d'aéronefs donnée.
- d) L'OACI devrait continuer de jouer un rôle de chef de file dans l'élaboration de stratégies mondiales pour la réglementation et la supervision de la sécurité

et de la sûreté de l'aviation, tant dans l'absolu que dans le contexte de la facilitation d'une réforme de la réglementation économique. L'environnement réglementaire et opérationnel en mutation du transport aérien international appelle la mise au point de nouveaux dispositifs réglementaires qui puissent s'adapter aux changements et répondre aux préoccupations connexes. Dans l'attente de ces nouveaux arrangements réglementaires, il faut que des mesures intérimaires soient prises pour que le régime existant de réglementation de la sécurité et de la sûreté continue de fonctionner efficacement. Relever ce défi exigera une coopération internationale sans faille de la part de tous les États contractants, des organismes aéronautiques régionaux, de l'industrie ainsi que de tous les acteurs de l'aviation civile.

- e) Connaissant les ressources humaines et financières limitées de nombreux pays en développement qui sont requises pour assurer la sécurité et la sûreté durant le processus de libéralisation, il convient de faire appel à toutes les solutions possibles, notamment les contributions au mécanisme OACI de sûreté de l'aviation, au Programme de coopération technique de l'OACI et à la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), afin d'aider ces États à améliorer la supervision de la sécurité et de la sûreté et à remédier aux carences détectées par les audits de sécurité et de sûreté de l'OACI.
- f) L'OACI devrait examiner la nécessité d'assurer la cohérence et la précision de la définition de l'État ou des États responsables de la supervision de la sécurité et de la sûreté qui est utilisée aux fins des règlements sur l'exploitation, la responsabilité et l'économie et à des fins connexes.