

ORGANISATION DE L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE



CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU DE 2010 SUR LA SÉCURITÉ

Montréal, 29 mars – 1^{er} avril 2010

RAPPORT

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

ORGANISATION DE L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE



CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU DE 2010 SUR LA SÉCURITÉ

Montréal, 29 mars – 1^{er} avril 2010

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
999, rue University, Montréal (Québec) Canada H3C 5H7

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI, à l'adresse www.icao.int.

Doc 9935, *Rapport de la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité*

N° de commande : 9935
ISBN 978-92-9231-530-6

© OACI 2010

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Président de la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité

au

Président du Conseil de l'OACI

J'ai l'honneur de présenter le rapport de la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité, qui s'est tenue à Montréal du 29 mars au 1^{er} avril 2010.



Radu Mircea Berceanu
Président de la Conférence

Montréal, le 1^{er} avril 2010

TABLE DES MATIÈRES

	Page
LA CONFÉRENCE	
1. Ouverture	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. Allocution d'ouverture du Président du Conseil	II-2
8. Allocution de clôture du Secrétaire général	II-5
LISTE DES PARTICIPANTS	III-1
ORDRE DU JOUR ET NOTES EXPLICATIVES	IV-1
CALENDRIER DES TRAVAUX	V-1
COMPTE RENDU SOMMAIRE DES DÉBATS	1-1
DÉCLARATION	2-1
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	3-1

LA CONFÉRENCE

1. OUVERTURE

1.1 La Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité (HLSC/2010) a été ouverte par le Président du Conseil, M. Roberto Kobeh González, le 29 mars 2010 à 12 h 30, 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 551 délégués de 117 États contractants et des observateurs représentant 32 organisations internationales.

3. BUREAU

3.1 À la suite de l'ouverture de la Conférence, M. Radu Mircea Berceanu a été élu Président. Sur proposition du Chef de la délégation des Émirats arabes unis, appuyée par le Chef de la délégation du Brésil, M. Harold Olusegun Demuren a été élu par acclamation Vice-Président de la Conférence.

4. SECRÉTARIAT

4.1 La Secrétaire de la Conférence était M^{me} Nancy J. Graham, Directrice de la navigation aérienne. Les conseillers de la Secrétaire étaient MM. Vincent Galotti, Directeur adjoint de la navigation aérienne, et Paul Lamy, Consultant, Direction de la navigation aérienne. Les secrétaires adjoints étaient MM. Marcus Costa, Henry Defalque, Mitchell Fox, Henry Gourджи, John Illson, Richard Macfarlane, Marco Merens, Miguel Ramos et Thormodur Thormodsson.

4.2 L'organisation administrative générale de la Conférence était assurée sous la direction de M^{me} F. Liu, Directrice de l'administration et des services. La traduction et l'interprétation ont été assurées par la Sous-Direction des services linguistiques, dirigée par M. L. Cherif, lui-même assisté par M. V.A. Samochkine, Chef de la Section interprétation ; M^{me} Nancy Shewan, Chef par intérim de la Section anglaise et des publications ; M. P.J. Butler, Chef de la Section française ; M. A. Fedorchenko, Chef de la Section russe ; M^{me} A. de Cuadra-Lindstrom, Chef de la Section espagnole ; M. G.M. Elbushra, Chef de la Section arabe, et M. K. Li, Chef de la Section chinoise.

4.3 L'organisation matérielle de la Conférence était assurée par M^{me} L. Dery, Chef par intérim de la Section des services de conférence et de bureau ; Mme. R. Zagoritis, Administratrice adjointe (services de conférences) ; M^{me} Dalia Rahmani, Superviseur du Groupe du contrôle de la documentation ; M. J.D. Daoust, Chef des services de reproduction, des ventes et de distribution externe ; et M. G. Beaudet, Superviseur du Groupe de la distribution interne. 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 a été institué conformément au document intitulé *Instructions et Règlement intérieur pour les réunions de navigation aérienne à l'échelon division* (Doc 8143) et 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 services et les salles disponibles.

7. **ALLOCUTION D'OUVERTURE**

7.1 **Président du Conseil**

Je suis très heureux de vous souhaiter la bienvenue à la Conférence de haut niveau sur la sécurité.

Je considère cette conférence comme la troisième d'une série de réunions novatrices destinées à revoir en profondeur la manière de gérer les questions de sécurité dans le monde.

La première était la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile de 1997, qui a créé le l'USOAP, le programme universel OACI obligatoire d'audits de supervision de la sécurité. La création de l'USOAP constituait une mutation conceptuelle des attitudes et des politiques ; pour la première fois, des États souverains autorisaient une institution des Nations Unies à évaluer, sur leur territoire, leur capacité respective de superviser la mise en œuvre de normes internationales convenues.

La deuxième était la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile de 2006, au cours de laquelle les participants sont convenus de publier les résultats de l'USOAP sur le site web public de l'OACI. Cette décision reconnaissait tacitement que la transparence et l'échange de renseignements sont des éléments fondamentaux de la sécurité du système de transport aérien. C'était une décision difficile, mais c'était celle qu'il fallait prendre.

La Conférence de cette semaine est axée sur l'échange de renseignements sur la sécurité — un élément essentiel de notre stratégie mondiale de la sécurité. Nous devons développer le concept de transparence et démontrer notre capacité de travailler ensemble comme jamais pour apporter d'autres améliorations de la sécurité là où elles sont le plus nécessaires.

Il nous faut tout d'abord faire le point sur la situation actuelle. Même si, malgré la croissance du trafic, le nombre d'accidents mortels et de décès a diminué de façon constante au cours de

la dernière décennie, l'écart dans les résultats de la sécurité entre certains États et certaines régions a augmenté.

Nous devons maintenant créer et mettre en place des stratégies plus souples et plus efficaces pour aider les États aux prises avec des difficultés particulières à réduire leurs taux d'accidents et contribuer à améliorer encore plus à la sécurité du système de transport aérien mondial, tout en renforçant la sécurité dans d'autres États.

Cela signifie que nous devons convenir de nouvelles stratégies pour gérer la sécurité et compléter notre méthode prescriptive traditionnelle par une approche proactive, fondée sur les performances, plus apte à réduire les taux actuels d'accidents.

Cette nouvelle façon de fonctionner permettra de déterminer et de résoudre proactivement les problèmes de sécurité émergents avant qu'ils ne se traduisent par des accidents ou des incidents.

Des systèmes de gestion de la sécurité et de nouveaux programmes nationaux de sécurité sont mis en œuvre partout dans le monde. Les programmes de l'OACI se sont adaptés. La méthode de surveillance continue de l'USOAP encourage une utilisation plus efficace et plus efficiente des ressources pour évaluer la conformité des États avec les normes et pratiques recommandées de l'OACI. Ces innovations et ces tendances sont des composantes fondamentales de la stratégie de sécurité évolutive de l'OACI et elles apporteront de plus en plus d'avantages à mesure qu'elles arriveront à maturité.

Oui, l'OACI a irrévocablement adopté une approche axée sur le risque tout en constatant que cette approche exige une volonté tout aussi ferme de gérer ce risque. À l'échelle organisationnelle, pour ce qui est de l'OACI, des États et des organisations aéronautiques, nous devons faire face au risque en appliquant nos processus respectifs de gestion de la sécurité.

Par définition, les stratégies de sécurité proactives destinées à éviter d'éventuels accidents ne peuvent pas être fondées sur une simple réaction à des événements graves. Nous devons aussi comprendre les risques liés aux nombreux aspects du système aéronautique complexe d'aujourd'hui. De vastes quantités de données sont collectées périodiquement, mais ces informations ne sont pas échangées d'une manière efficace. Il faut maintenant veiller à ce que tous les renseignements critiques sur la sécurité soient diffusés au sein de la communauté aéronautique internationale et qu'ils soient traités au moyen de méthodes d'analyse harmonisées à l'échelle mondiale.

C'est dans ce but que l'OACI est en train d'élaborer un système interne intégré d'analyse et de compte rendu des tendances en matière de sécurité qui permettra un jour d'analyser divers types de données et d'effectuer une évaluation multidimensionnelle des problèmes de sécurité émergents.

Cependant, le succès de ces activités reposera en définitive sur des décisions de politique facilitant le libre échange de renseignements. Autrement dit, l'échange de renseignements importants sur la sécurité doit devenir la norme plutôt que l'exception pour les États et les parties prenantes intéressées.

Cet échange de renseignements comporte évidemment des risques. Il est donc essentiel de créer un environnement qui encourage et facilite l'échange de renseignements critiques sur la sécurité sans compromettre les sources d'information. Sans cet environnement protégé, l'approche proactive de la sécurité est impossible.

Un autre élément essentiel d'une solide stratégie de sécurité proactive est d'avoir les compétences nécessaires pour assurer l'efficacité du système de supervision de la sécurité. Comme les programmes nationaux de sécurité n'ont pas tous atteint le même degré de maturité, nous devons être plus créatifs et plus souples pour trouver des solutions adaptées aux besoins de chaque État.

Une des méthodes possibles demeure le concept éprouvé des organismes régionaux de supervision de la sécurité, qui ont démontré qu'ils étaient capables de surmonter un grand nombre des obstacles auxquels font face les États. Les accords bilatéraux et les fournisseurs de services externes qui réalisent des travaux techniques liés à la supervision de la sécurité sont d'autres moyens possibles. Mais quelle que soit la solution adoptée, les États conservent dans tous les cas la responsabilité de la supervision de la sécurité.

Comme vous le voyez, il nous faudra examiner plusieurs options tout en continuant à développer une stratégie mondiale de la sécurité. Mais nous ne devons jamais oublier que, malgré nos efforts constants, les opérations de l'aviation comportent toujours un certain risque. Tous les accidents sont tragiques et, par conséquent, nous devons continuer à élaborer des initiatives de sécurité pour empêcher qu'ils se reproduisent.

Voilà donc quelques-unes des questions que nous devons examiner, non seulement au cours des prochains jours, mais aussi dans les années à venir. Comme en 1997 et en 2006, il nous faudra prendre des décisions courageuses et difficiles parce que c'est ce que nous devons faire pour le bien de la communauté de l'aviation.

Voici donc concrètement ce que j'attends de la Conférence :

1. Appuyer la transition à court terme à la méthode de surveillance continue pour la supervision de la sécurité.

Vous devrez pour cela vous engager à fournir à l'OACI des renseignements précis, complets et en temps utile.

Je vous demande aussi de réaffirmer votre volonté résolue de maintenir la transparence des résultats des audits de l'USOAP et de convenir d'appliquer ce principe à la publication des problèmes graves de sécurité.

2. Appuyer l'intégration des renseignements nationaux sur la sécurité par l'harmonisation de paramètres clés de sécurité et la coordination des méthodes d'analyse de la sécurité.

En outre, l'échange de renseignements provenant des analyses de la sécurité effectuées par les États est essentiel au succès d'une stratégie de sécurité mondiale et je vous invite à mettre à disposition, dans la mesure du possible, les compétences nécessaires.

3. Affirmer le rôle des organismes régionaux de supervision de la sécurité.

Ces organismes peuvent aider les États qui en ont besoin à optimiser leurs ressources limitées et à obtenir des données agrégées pour effectuer des analyses de sécurité significatives.

4. Approuver la création d'un cadre organisationnel mondial pour protéger les fournisseurs de données sensibles sur la sécurité utilisées pour les futures initiatives d'échange de renseignements.

Sans ce cadre protecteur, l'OACI et d'autres organisations travaillant à l'analyse et à la résolution de questions de sécurité à l'échelle mondiale n'auront pas accès à ces renseignements essentiels.

Enfin, j'invite la Conférence à examiner la nécessité de créer une Annexe consacrée à la gestion de la sécurité.

La création d'une nouvelle Annexe exigera des ressources et la question doit donc être soigneusement étudiée ; une Annexe sur la gestion de la sécurité mettra cependant en évidence le fait que la sécurité est une préoccupation principale de l'OACI, concernant tous les professionnels de l'aviation, quelles que soient leurs compétences opérationnelles. Elle facilitera la mise en place d'une approche coordonnée en vue de l'introduction des pratiques nécessaires pour assurer les plus hauts niveaux de sécurité dans tout le système d'aviation international.

En terminant, Mesdames et Messieurs, je tiens à vous remercier de prendre le temps de participer à cette conférence de haut niveau sur la sécurité. Cette conférence peut constituer une autre étape importante dans la réussite de nos efforts pour fournir aux citoyens de tous les États membres de l'OACI, les personnes que vous représentez, le système national, régional et mondial de transport aérien le plus sûr possible. Et nous devons atteindre cet objectif, comme nous l'avons toujours fait, par notre volonté collective de respecter nos engagements et de prendre toutes les mesures nécessaires pour continuer à assurer le développement d'une stratégie mondiale en matière de sécurité.

7.2 Des allocutions ont également été présentées par les Représentants du Japon, de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), de l'Union européenne (UE) et de la Federal Aviation Administration (FAA). Ces allocutions sont publiées sur le site web officiel de la HLSC (<http://www2.icao.int/en/HLSC/default.aspx>).

8. ALLOCUTION DE CLÔTURE

8.1 Secrétaire général

Mesdames et messieurs, nous voici arrivés à la fin de cette très fructueuse conférence.

Cette conférence a commencé par un rapport qui faisait le point sur les objectifs de sécurité définis dans le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Comme vous vous en souvenez peut-être, nous avons fait d'importants progrès dans la réalisation de certains objectifs du GASP, mais pas de tous. Même si le nombre d'accidents mortels et de décès correspondants a diminué au cours des dix dernières années, le taux global d'accidents est resté stable et ce qui est particulièrement inquiétant, ce sont les différences dans les taux d'accidents entre États et entre régions.

Ce qui nous amène au thème central de la Conférence : travailler en collaboration — échanger des renseignements pour répondre aux risques avant qu'ils ne se traduisent par des accidents graves.

Nous avons pris un bon départ vers l'échange des renseignements lorsque, plus tôt durant la Conférence, l'OACI, la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, la Commission européenne et l'Association du transport aérien international ont signé une déclaration d'intention concernant l'élaboration d'une entente mondiale sur l'échange de renseignements sur la sécurité.

Les mesures que nous prenons ensemble sont audacieuses. D'après les débats de la Conférence, il est clair que l'OACI doit jouer un rôle central dans l'échange des renseignements, et je puis vous assurer que nous utiliserons nos ressources le plus efficacement possible pour apporter une véritable contribution.

Lors de son allocution d'ouverture, le Président du Conseil, M. Kobeh, a invité la Conférence à examiner cinq points particuliers et je tiens à passer en revue les résultats des délibérations et ce qu'ils signifient pour une future stratégie de la sécurité.

Premièrement, la décision de la Conférence d'appuyer la transition à la méthode de surveillance continue fournira à l'OACI d'utiles renseignements sur la sécurité qui seront mis à la disposition de la communauté internationale. En plus de compléter les solides données des audits de l'USOAP, la surveillance continue créera un flux constant de renseignements qui permettra de déceler et d'atténuer plus rapidement les problèmes de sécurité émergents. En conformité avec vos délibérations, l'OACI continuera à travailler de manière transparente, veillant à ce que les renseignements obtenus dans le cadre du processus de surveillance continue soient utilisés pour promouvoir la sécurité de l'aviation et ne soient pas employés à des fins punitives ni en vue d'obtenir un avantage commercial.

Deuxièmement, la Conférence a fourni les orientations nécessaires pour que la communauté de l'aviation mette en œuvre un programme d'échange de renseignements vraiment international. L'OACI instituera des groupes d'experts pour qu'ils définissent des paramètres de sécurité communs, des méthodes d'analyse harmonisées et les capacités techniques requises pour que cet échange de renseignements devienne une réalité. La volonté de partager des renseignements sensibles est une étape fondamentale vers une approche plus proactive de la gestion des risques inhérents à un environnement opérationnel complexe et dynamique. Mais ce type de collaboration est essentiel pour que les décisions stratégiques relatives à la sécurité puissent être prises sur la base d'une analyse prédictive de renseignements précis et complets, plutôt qu'en réponse à des accidents tragiques.

Le troisième point mentionné par le Président consistait à affirmer le rôle des organismes régionaux de supervision de la sécurité. Vous vous souviendrez peut-être que, durant la séance d'information qui a eu lieu au début de la Conférence, M^{me} Nancy Graham a indiqué que les systèmes de supervision de la sécurité des États sont à différents niveaux de maturité et que nombre de ces États n'ont pas les ressources nécessaires pour réaliser eux-mêmes la mise en œuvre de programmes de sécurité complexes. Nous devons donc faire en sorte qu'ils aient accès à d'autres solutions et les organismes régionaux de supervision de la sécurité peuvent jouer un rôle stratégique dans ce domaine.

Quatrièmement, la Conférence a approuvé le cadre de sécurité proposé par l'OACI, une étape nécessaire pour que les nombreux éléments de nos programmes de sécurité respectifs soient mis en œuvre de manière stratégique et coordonnée. L'OACI continuera à développer ses processus internes pour

définir et mener à bien des objectifs réalistes en appliquant de bonnes pratiques commerciales. En plus d'améliorer ses processus internes, l'OACI prendra des mesures pour que tous les documents liés à la sécurité soient disponibles dans les six langues officielles de l'Organisation.

Enfin, la Conférence a franchi une étape importante en approuvant la création d'une Annexe consacrée à la sécurité ; il s'agit seulement de la quatrième nouvelle annexe depuis les débuts de l'OACI et de la première depuis plus de 25 ans. Une nouvelle Annexe signifie un investissement important en ressources mais cet investissement rapportera des dividendes en assurant une meilleure gestion et une meilleure harmonisation des normes et pratiques recommandées de l'OACI. En outre, les professionnels de la sécurité qui œuvrent au sein de la communauté internationale comprendront plus clairement ce que l'on attend d'eux.

Toutefois, quelle que soit la robustesse des renseignements échangés et des analyses prédictives, nous continuerons à apprendre des leçons difficiles des accidents, qui, nous l'espérons, se feront de plus en plus rares. La Conférence a donc réaffirmé que tous les accidents doivent faire l'objet d'une enquête approfondie afin de garantir que les leçons ont été apprises et qu'elles sont intégrées dans le cadre de sécurité. L'OACI réexaminera les normes et pratiques recommandées (SARP) et les éléments indicatifs pour s'assurer que les données nécessaires à la conduite des enquêtes sur les accidents sont disponibles. Cet examen portera notamment sur les dispositions relatives à la récupération des données et des renseignements des enregistreurs de bord. L'OACI évaluera aussi les changements qu'il peut être nécessaire d'apporter pour améliorer la surveillance, le suivi des vols et les communications en espace aérien océanique et dans les régions isolées, notamment pour assurer des services de recherches et de sauvetage rapides et appropriés. L'OACI examinera aussi les dispositions et les éléments indicatifs actuels concernant les activités dans le poste de pilotage en vue de déterminer si d'autres mesures sont requises à ce sujet.

Cette Conférence a été très fructueuse, il est vrai, mais beaucoup de travail nous attend. L'OACI doit absolument réaliser ces travaux, mais il nous faudra prioriser nos activités et déterminer les tâches qui peuvent être accomplies à court, à moyen et à long terme. Votre appui est essentiel pour que l'OACI ait les ressources requises pour réaliser les objectifs ambitieux établis par la Conférence.

Comme vous le savez, nous préparons actuellement un budget pour le prochain triennat et le Conseil et l'Assemblée devront fournir les ressources nécessaires pour réaliser les objectifs ambitieux que vous avez fixés. À ce propos, nous sommes plus que reconnaissants aux Émirats arabes unis pour leur généreuse contribution de 200 000 \$ en vue de soutenir nos activités sur la sécurité. Je tiens aussi à remercier publiquement la République de Corée pour la contribution de 10 000 \$ qu'elle a faite il y a quelque mois. Je tiens enfin à exprimer ma reconnaissance aux nombreux États membres qui aident constamment l'OACI par le détachement de professionnels de l'aviation compétents et en fournissant d'autres ressources.

Le fait que vous ayez pu réaliser les objectifs de la Conférence dans un temps aussi limité est véritablement remarquable et nous le devons au Président de la Conférence, M. Radu Mircea Berceanu, qui a fait preuve de solides compétences en gestion en nous guidant dans les points de l'ordre du jour. En tant que Secrétaire général, je tiens à remercier M^{me} Nancy Graham pour sa direction éclairée et saluer le superbe travail réalisé en coulisse par l'exceptionnelle équipe de la Direction de la navigation aérienne ainsi que par le personnel des autres directions qui a contribué au bon déroulement de cet événement.

Je tiens aussi à mentionner l'intérêt des médias pour la Conférence et à remercier les délégations pour avoir contribué à faire connaître ce que nous avons accompli durant la Conférence de haut niveau sur la sécurité.

LISTE DES PARTICIPANTS

CD	—	Chef de délégation	ADV	—	Conseiller
ACD	—	Suppléant au chef de délégation	COBS	—	Observateur principal
D	—	Délégué	OBS	—	Observateur
ICM	—	Membre du Conseil de l'OACI	ANC	—	Commission de la navigation aérienne
AICM	—	Membre suppléant du Conseil de l'OACI	IR	—	Représentant de l'OACI

ÉTATS CONTRACTANTS

État	Nom de famille	Prénom	Fonction au sein de la délégation
AFGHANISTAN	ALAMI	R.M.	D
	DORES	K.L.	ADV
	IRWIN	S.	ADV
	KORHONEN	J.O.	ADV
AFRIQUE DU SUD	PEEGE	T.	CD
	MABASO	L.	ACD
	JORDAAN	C.F.	D
	MASEKO	Z.F.	D
	MOLEBATSI	L.H.	D
	SETSHOGOE	K.T.	D
	STOLS	L.	D
ALLEMAGNE	REICHLE	G.	CD
	BURLAGE	T.	ACD
	MENDEL	J.	ICM
	MONNING	R.	ANC
ARABIE SAOUDITE	KABLI	T.M.B.	ICM
	ALHARTHY	A.A.	ANC
	ATTIAH	K.	D
	BUKHARI	A.	D
	ALMAKRAN	I.	ADV
ARGENTINE	DÁVILA	L.R.	CD
	SINGH	M. A.	ICM
	PRADO	S.	AICM
	GONZÁLEZ	S.A.	ANC
	GELSO	J.	D
AUSTRALIE	MCCORMICK	J.	CD
	FARQUARSON	T.	ACD
	TIEDE	A.H.R.	ANC
	ALECK	J.	D

État	Nom de famille	Prénom	Fonction au sein de la délégation
	BOYD	P.	D
	BROOKS	L.	D
	DOHERTY	J.	D
	EVANS	P.K.	D
	MACAULEY	K.	D
AUTRICHE	BIALONCZYK	M.	CD
	KRZIWANEK	K.	ACD
	SCHLEIFER	C.	ANC
	NIRSCHL	F.	D
BAHREÏN	ABDULRAHIM	A.	CD
	MOHAMED	M.	D
	YOUNES	K.	D
BANGLADESH	MEHDI ALAM	S.	CD
	KHAN MAJIS	S.I.	ACD
	AHMED	A.	D
	SH Aidur Rahman	M.	D
BARBADE	ARCHER	E.	CD
	LAKE	O.E.	D
BELGIQUE	DURINCKX	F.	CD
	ROBERT	G.	ADV
BÉNIN	DE SOUZA	M.	D
BOLIVIE	PARDO	J.	D
BOTSWANA	BELAYNEH	M.	CD
	EBINENG	J.	D
BRÉSIL	CARDOSO	R.	ACD
	SIMAO	C.P.	ACD
	MAGNO	R.	CD
	ROMERA	A.	D
	ALVES	J.L.F.	ANC
	BASTOS	L.C.	D
	CAMPOS	D.B.	D
	COSTA	D.	D
	IANELLI	C.	D
	NASCIMIENTO	L.	D
	PELLEGRINO	C.E.	D
	POMPEU	J.	D
	SENRA DE OLIVEIRA	R.	D
	SILVA	A.	D

État	Nom de famille	Prénom	Fonction au sein de la délégation
BRUNÉI DARUSSALEM	JAAFAR	O.	CD
	LATIF	J.	D
	YOUSOF	A.	D
BURKINA FASO	DIEGUIMDE	M.	CD
CAMBODGE	EAT	S.	CD
CAMEROUN	AZOH-MBI	S.	CD
	TANKAM	P.	CD
	ZOA ETUNDI	E.	ICM
	BEKOLO	E.	D
	ESSIMI	L.	D
	MBOTTO EDIMO	F.	D
	MELOM	P.	D
	MENDOUGA	P.A.	D
	OWONA ASSOUNOU	T.	D
CANADA	GREGOIRE	M.	CD
	MCDONALD	G.	ACD
	DUPUIS	L.A.	ICM
	DESHAIES	M.	ANC
	BOURGEOIS	G.	D
	CHAMBERS	S.	D
	CLITSOME	M.	D
	GIRARD	N.	D
	MCNAIR	D.J.	D
	SHERRITT	D.	D
	STANFIELD	S.	D
	TADROS	W.	D
	DIAMANT BOUSTEAD	J.	ADV
	LACHANCE	L.	ADV
	SAYFI	R.	ADV
	KNAAPEN	L.	OBS
	LANGLOIS	M.	OBS
MARTEL	E.	OBS	
CHILI	HUEPE	J.	CD
	SEPULVEDA	L.	ACD
	GALAN	I.	D
	CANTILLANO GALVEZ	M.	ADV
	HADAD	N.	ADV
CHINE	LI	J.	CD
	MA	T.	ICM
	TAI	F.	ANC
	FANG	J.	D
	JIANG	H.	D

État	Nom de famille	Prénom	Fonction au sein de la délégation
	LI	J.C.	D
	LI	T.C.	D
	LIU	C.Y.	D
	LO	V.T.	D
	LO	S.M.	D
	NG	C.O.	D
	PUN	S.	D
	SHUM	A.	D
	WANG	Z.	D
	WONG	C.	D
	YANG	J.	D
	YUEN	S.K.	D
COLOMBIE	RUEDA	G.	CD
	BEJARANO	C.	D
	CAMACHO	M.	D
	GONZALEZ	L.	D
	PARIS	S.	D
COMORES	ATTOUMANI	M.	CD
	OUBEIDI	H.	ACD
CONGO	DBOTA	S.F.	CD
COSTA RICA	FERNÁNDEZ	J.	D
	LIZAMA HERNÁNDEZ	C.	D
	PADILLA	S.	D
CÔTE D'IVOIRE	ABOUNOUAN	J.K.	CD
	ALLA	A.J.	D
CUBA	OJEDA VIVES	A.	CD
	COLMENERO	P.L.	ACD
	LAUREDO CALDERÍN	D.	D
	CRESPO FRASQUIERI	M.M.	D
	PÉREZ ANDINO	C. R.	D
DANEMARK	LARSEN	K.L.	CD
	VEINGBERG	P.	D
	CHRISTENSEN	F.	ADV
	STRANDDORF	J.	ADV
ÉGYPTE	EL HEFNY	S.	CD
	ELZANATY	M.T.	ICM
	SHERIF	M.	D
	SOLIMAN	M.	D

État	Nom de famille	Prénom	Fonction au sein de la délégation
EL SALVADOR	APARICIO BORJAS	J.A.	ICM
ÉMIRATS ARABES UNIS	AL SUWAIDI	S.M.	CD
	AL HAMILI	A.	ICM
	AL KAABI	R.	D
	AL KHANJARI	A.	D
	ALBALOOSHI	I.	D
	DAY	B.	D
	PIERA	A.	D
	ALNAQBI	A.	ADV
	CHAPMAN	D.	ADV
ÉQUATEUR	BERNAL	G.	CD
	GUIARRA	F.	CD
	GUERRERO	F.	ACD
	LASCANO	I.A.	ICM
ESPAGNE	GUTIERREZ DEL CASTILLO	C.	CD
	AGUADO	V.M.	ICM
	HERRERO	J.	ANC
	AMERIJEIRAS VALES	M.	D
	HERNANDEZ-CORONADO QUINTERO	P.	D
	IBARZ DEL OLMO	C.	D
	MAESTRE MORENO	M.I.	D
	NOGALES	J.	D
	RODRÍGUEZ	L.	D
	ROSAS	J.	D
	BAIXERAS LLANO	E.	ADV
	VERA PALMES	M.P.	ADV
ÉTATS-UNIS	BABBITT	R.	CD
	GILLIGAN	M.	ACD
	MACINTOSH	R.	ACD
	BEHRENS	D.C.	ANC
	CREAMER	S.	D
	FAZIO	T.	D
	HERSMAN	D.	D
	HUNTER	C.	D
	REIMOLD	D.	D
	SCHRECKENGAST	S.	D
	ALLEN	J.	ADV
	BAKER	D.	ADV
	BARABAGALLO	J.	ADV
	BURY	M.	ADV
	DONOGHUE	J.A.	ADV
	HAUETER	T.	ADV

État	Nom de famille	Prénom	Fonction au sein de la délégation
	JENNISON	M.	ADV
	JONES	D.	ADV
	LORING	C.	ADV
	TIMMONS	W.	ADV
	WEBSTER	J.	ADV
	WESTOVER	M.	ADV
	YOUNOSSI	A.	ADV
	ZOELLER	T.	ADV
ÉTHIOPIE	TADEGE	M.	CD
FÉDÉRATION DE RUSSIE	NERADKO	A.	CD
	NOVGORODOV	A.A.	ICM
	KORSAKOV	A.A.	ANC
	KORSAKOV	A.	D
	SHNYREV	A.	D
	KOROVKIN	V.	ADV
FIDJI	WAQA	N.	D
FINLANDE	SALONEN	K.	CD
	HENTTU	P.	D
	VUOKILA	S.	ALT
FRANCE	GANDIL	P.	CD
	ROUSSE	F.	ACD
	WACHENHEIM	M.	ICM
	THEBAULT	B.	ANC
	BERARD	E.	D
	EYDALEINE	G.	D
	GUIVARC'H	P.	D
	LAPENE	L.	D
	TROADEC	J.-P.	D
	WELTERLIN	G.	D
	ZIZI	F.	D
GABON	MINTSA-MI-OWONO	E.R.	CD
GHANA	MAMPHEY	V.	CD
	ALLOTEY	S.	ICM
	AKATUE	E.	D
	KALMONI	S.	D
GRÈCE	MANESSIS	C.	CD
	KATSANEVAKI	M.	D
	KIOROGLOU	A.	D

État	Nom de famille	Prénom	Fonction au sein de la délégation
HAÏTI	PIERRE	J.-L.	CD
HONGRIE	GARDUS	T.	CD
INDE	ZAIDI	N.	CD
	MISHRA	A.	ICM
	BAKSHISH	S.	OBS
	SAMANT	H.	D
	KATHPALIA	A.	ADV
INDONÉSIE	BAKTI	H.	CD
	BARATA	B.	D
	HASIBUAN	Y.	D
	IDRUS	I.	D
	MULYANTO	B.	D
	SIRINGORINGO	S.	D
	SUBEKTI	A.	D
	SUPRASETYO	F.	D
	SUTARMADJI	B.	D
	WIDJAJA	P.	D
	WISNU	D.	D
IRAN (RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D')	SHAHBAZILAR	H.	IR
IRLANDE	MURPHY	J.	CD
	FITZPATRICK	D.	D
	HUMPHREYS	K.	D
	RYAN	S.	D
ISLANDE	HEDINSSON	E.O.	CD
	SIGURDSSON	H.	ICM
ITALIE	PICHECA	G.	CD
	SCIACCHITANO	S.	CD
	CARRABBA	G.D.	D
	EMINENTE	C.	D
	MARASA	B.	D
	BARDARO	A.	D
JAMAÏQUE	DERBY	O.L.	CD
JAPON	ISHIDU	H.	ACD
	BABA	S.	ICM
	UMEZAWA	D.	ANC
	ISHIDA	S.	D
	KAJIWARA	A.	D
	KITAZAWA	A.	D
	MORI	H.	D

État	Nom de famille	Prénom	Fonction au sein de la délégation
	SUZUKI	K.	D
	UMEZAWA	D.	OBS
KAZAKHSTAN	KUSSAINOV	A.	CD
	AYABOV	R.	ACD
	ADIMOLDA	R.	D
	KHAIRGA-LIYEVA	G.	D
	LASTAYEV	T.	D
KENYA	KINYUA	G.	D
	KIOKO	H.K.	D
	WAKAHIA	P.	D
KIRGHIZISTAN	DZHUNUSHALIEV	B.	ACD
	LIBYA		
	AHRIR	B.	CD
KOWEÏT	ALFARAH	F.	CD
	ALMAHROUS	S.	ACD
	ALGHANIM	S.	D
LIBAN	CHAOUK	H.	CD
	EID	S.	ACD
LITUANIE	DANILEVICIUS	V.	D
LUXEMBOURG	DELVAL	J-M.	D
MADAGASCAR	DOUAN	C.	CD
	RAKOTO-	B.M.	D
	RAZAFINDRAZATO		
MALAISIE	ABDUL RAHMAN	A.	CD
	CHON	K.S.	ICM
MALI	SANOGO	T.	CD
	THIAM DIALLO	A.	D
MALTE	BORG MARKS	G.	CD
MAROC	MANAR	A.	CD
MAURICE	GUNGAH	A.	CD
MEXIQUE	GONZÁLEZ	H.	CD
	MÉNDEZ	D.	ACD
	JIMÉNEZ	D.	D

État	Nom de famille	Prénom	Fonction au sein de la délégation
MONACO	BAYOL	H.P.	CD
MONTÉNÉGRO	BRKANOVIC	E.	CD
MOZAMBIQUE	PINTO	A.	CD
NAMIBIE	MUJETENGA	B.T.	ICM
NÉPAL	LAL SUMAN ACHARYA GAUTAM	R.C. S. S.	CD D D
NICARAGUA	BONILLA	C.	D
NIGER	HASSANE HALIDOU	O. M.	CD ANC
NIGÉRIA	DEMUREN ODUSELU ALIU ADEDYOIN AUYO EKUNWE ONYEGIRI	H. S. O.B. T.A. I.U. P. J.	CD ACD ICM D D D D
NORVÈGE	LAURITZEN RICHARDSEN ECKERBERT HERREDSVELA SCHSOLBERG SLYNGSTAD	T. H. B. T. E. E.	 CD ANC D D D
NOUVELLE-ZÉLANDE	CLEGG KAY	S. J.	CD D
OUGANDA	MAKUZA TWIJUKE MUNEEZA	R. J.W.K. S.	CD ICM D
PAKISTAN	RAUHULLAH	M.	ADV
PANAMA	GORDAY MCDONALD POSSO	V. A.	D D
PAYS-BAS	BIEN BLAAUW WILBRINK	E. F. J.	CD ACD D

État	Nom de famille	Prénom	Fonction au sein de la délégation
PHILIPPINES	KAPUNAN	E.	CD
	LERUM	J.	D
	WEISS	P.	ADV
POLOGNE	KRUSZYNSKI	G.	CD
	GLUSZKIEWICZ	D.	ACD
	KEDZIERSKI	K.	ADV
	ZIELLINSKI	R.	ADV
PORTUGAL	FONSECA DE ALMEIDA	L.	CD
	ABREU GUERRA	A.M.	D
	CUNHA	J.	D
	INFANTE DE LA CERDA	J.C.	D
	SANTOS	A.	D
QATAR	AL NOAIMI	A.	CD
	ALHARAM	A.	D
RÉPUBLIQUE DE CORÉE	YOO	H.J.	AICM
	CHUNG	I.Y.	CD
	KIM	C.	ICM
	CHANG	M.H.	ANC
	CHOI	H.	D
	KU	Y.	D
	PARK	H.G.	D
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE	RODRÍGUEZ ARIZA	L.P.	CD
	VERAS	C.A.	ICM
	BOLIVAR LEÓN	F.	D
	MÉNDEZ	E.	D
	ROSA	S.	D
	VALDEZ	J.	D
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	SCHAUTOVA	D.	CD
	STOLC	J.	ACD
	KLAS	J.	D
	MIKA	L.	D
RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE	MUNYAGI	M.T.	CD
	NUNDU	O.R.	ANC
	SULEIMEN	S.S.	D
	NJAWA	J.M.	ADV
ROUMANIE	BERCEANU	R.	CD
	COTRUT	C.	ICM
	KALMUTCHI	P.	ANC
	BRUTARU	R.	D
	CIORANU	A.	D

État	Nom de famille	Prénom	Fonction au sein de la délégation
	CIUCA	M.	D
	DOGARU	R.	D
	DONCIU	C.	D
	DONCIU	B.	D
	POP	S.	D
	POSTELNICU	T.	D
	RADU	C.	D
	VIRLAN	C.	D
	CICEO	D.	ADV
	DOBROVOLSCHI	E.	ADV
	MUNTEANU	D.	ADV
	OPRIS	A.	ADV
ROYAUME-UNI	MOOR	J.	CD
	ROSSELL	M.	ICM
	FLEMING	P. D.	ANC
	ALCOTT	B.F.	D
	CRONIN	G.	D
	ELDER	H.A.	D
	HAMILTON	S.	D
	ROBERTS	S.R.	D
	SMETHERS	M.	D
	SMITH	R.	D
SAINTE-LUCIE	MCPHAIL	D.	D
SÉNÉGAL	BESSANE	M.	CD
	DIAGNE	N.	D
	MBENGUE	P.I.	D
SERBIE	MILJKOVIC	M.	CD
	STARCEVIC	N.	D
SINGAPOUR	FERNANDO	M.G.	P/ANC
	YAP	O.H.	CD
	PIN	B. K.	ICM
	FOO	A.	D
	FOONG	L.H.	D
	LOO	C.B.	D
	LOOI	H.S.	D
	PANG	M.L.	D
	POH	E.	D
	SIM	V.	D
	TOFT	M.	D
	WONG	C.W.	D
SLOVAQUIE	BREJA	J.	CD
	BRUNA	P.	D

État	Nom de famille	Prénom	Fonction au sein de la délégation
	KLUS	A.	D
	NEMECEK	M.	D
	VALICKOVA	R.	D
SLOVÉNIE	JAKOMIN	I.	CD
	KUNSTELJ	T.	CD
	KOMAC	M.	ACD
	BOSCAROL	I.	D
	DOLINSEK	S.	D
	HRIBAR	T.	D
	JANSA	S.	D
	KOCJAN	S.	D
	KOSTANJSEK	T.	D
	KOVACEC	L.	D
	KRAPEZ	A.	D
	LESNIK	S.	D
	MEZNARSIC	J.	D
	ZUPANIC	F.Z.	D
SOMALIE	MOHAMED	M.	CD
SOUDAN	ABDEL AZIZ AHMED	M.	CD
	HADDAD	W.	ADV
SRI LANKA	DISSANAYAKE	D.M.P.	CD
	JAYAWARDENE	K.V.N.	D
SUÈDE	BYSTROM MELLER	L.	CD
	WIDLERT	S.	ACD
	ECKERBERT	B.	D
	CHRISTANSSON	S.T.	ADV
	EDEN	K-A.	ADV
	LJUNGBERG	G.	ADV
SUISSE	MULLER	P.	CD
	RUHIER	D.	ICM
	HUNNINIGHAUS	R.	ADV
TCHAD	ALI MAHAMAT ZENE	W.	CD
	MAHAMAT SEID	A.	D
	NGAKO	B.	D
THAÏLANDE	HOMASAVIN	N.	COBS
TIMOR-LESTE	HENRIQUES	S.	CD
	DE OLIVEIRA LEONE	J.	D

État	Nom de famille	Prénom	Fonction au sein de la délégation
TOGO	LATTA	D.G.	CD
	DOBOU	K.	D
TRINITÉ-ET-TOBAGO	LUTCHMEDIAL	R.	ACD
	BLACKMAN	C.	ALT
TUNISIE	BENKHELIFA	H.	CD
	SASSI	I.	ICM
TURQUIE	YALCIN	H.	CD
	AYGUN	C.	IR
	EROL	U.	ADV
	ERTURK	D.	ADV
	KABAKCI	O.	ADV
	TURKER	O.	ADV
UKRAINE	OSTASH	I.	CD
URUGUAY	IGLESIAS	J.	ACD
	VILARDO	J.L.	ICM
VENEZUELA	BLANCO	D.	CD
	CARRERO	D.B.	ICM
	GAMBOA	C.	D
	URDANETA	F.	D
VIET NAM	PHAM QUY	T.	CD
	LUU VAN	D.	D
	BUI VAN	V.	D
	DINH VIET	S.	D
	DO QUANG	T.	D
	HO MINH	T.	D
	LAI XUAN	T.	ACD
	NGUYEN VAN	T.	D
	PHAN LE	Q.	D
	TRAN THUY	M.	D

ORGANISATIONS INTERNATIONALES

ACI	GAMPER	D.	OBS
	GITTERS	A.	OBS
ACVFG	EPHRAIMSON-ABT	H.	OBS

AESA	GOUDOU VINCENT	P. J.	COBS OBS
ANAC	BA	O.M.	OBS
ASECNA	COURBIN MARCELLIN MBELLA MBELLA SAMAKE VEILLARD	J. A.P. S.P. W. A.	COBS OBS OBS OBS OBS
CAAC	EL ALJ EL KADY	M. M.I.	OBS OBS
CAFAC	WAKO DJIBO FIKRU KABALIKA ONYEYIRI	C. B. M. C. F.C.	COBS OBS OBS OBS OBS
CANSO	DAVID HOEVEN	J. E.	OBS OBS
CE	DE VOS HOLOLEI KAZATSAY RATAJCZYK	K. H. Z. M.	OBS OBS OBS OBS
CEAC	AUER JONKER KIRK	A. J. P.	OBS OBS OBS
CLAC	OSPINA	M.	COBS
COCESNA	VARGAS	J.	OBS
COSCAP	CORMIER	L.	OBS
COSPAS-SARSAT	BERTOIA LEVESQUE	C. D.	OBS OBS
EAC-CASSOA	MAUGO	M.O.	COBS
ECCAS	LIBEBELE	J-P.	COBS
EU-ISIS	THORSEN	P.	OBS
EUROCONTROL	BAYRAKTUTAR BLAIZE LICU MCMILLAN	D. M. A. D.	OBS OBS OBS OBS

	MORSHECK	H-J.	OBS
	VAZQUEZ SANZ	J.	OBS
FSF	VOSS	W.	COBS
	FRANCIS	R.	OBS
IAC	MOROZOV	A.	COBS
	DOROFEYEV	V.	OBS
	FILATOV	A.	OBS
IAOPA	SHEEHAN	J.	COBS
IATA	COMBER	M.	OBS
	GLAESER	C.	OBS
	MATSCHINGG	G.	OBS
	SAYYED	R.	OBS
	TREE	J.	OBS
IBAC	SPRUSTON	D.	COBS
	CARR	D.	OBS
	INGLETON	P.	OBS
ICCAIA	AALDERS	L.	COBS
	SCHMITT	C.	COBS
	HEIJL	M.	OBS
	JETTE	H.	OBS
	KIHM	D.	OBS
	MCVENES	T.	OBS
	YOUNG	R.	OBS
IFALPA	LIMÓN	C.	COBS
	MCCARTHY	P.	IR
	ADAMUS	D.	OBS
	COUCHMAN	C.	OBS
	SALAS	C.	OBS
IFATCA	BEADLE	A.	OBS
IFATSEA	OUELLETTE	Y.	OBS
IFHA	YORK	D.	COBS
ONU	DIVOUNGUY	S.D.	CD
ONU-BANQUE MONDIALE	SCHLUMBERGER	C.	COBS
ONU-DAM	PETRUNOV	E.	OBS
ONU-PAM	ARROYO	C.	COBS

PERSONNEL DE L'OACI

ABEYRATNE	Ruwantissa	Fonctionnaire
ALBERNY	Thierry	Fonctionnaire
AWAN	Mokhtar	Fonctionnaire
BARRETTE	Nicole	Fonctionnaire
BARTON	Mike	Fonctionnaire
BEGIN	John	Fonctionnaire
BERNAL	Guillermo	Fonctionnaire
CARY	Leslie	Fonctionnaire
COLLINS	CJ	Fonctionnaire
COOPER	Diana	Fonctionnaire
COUTU	Alain	Fonctionnaire
DE KOCK	André	Fonctionnaire
DE LEÓN	Gustavo	Fonctionnaire
DIALLO	Daniela	Fonctionnaire
EKOTO	Romain	Fonctionnaire
EUSSNER	Ansgar	Fonctionnaire
EVANS	Anthony	Fonctionnaire
EVANS DEMARIA	David	Fonctionnaire
GALLEGO	Ruben	Fonctionnaire
GARDILCIC	Drazen	Fonctionnaire
GUERRERO	Fernando	Fonctionnaire
GUITARRA	Fidel	Fonctionnaire
HEFTBERGER	RoseMarie	Fonctionnaire
HOHM	Michael	Fonctionnaire
HOUMMADY	Mostafa	Fonctionnaire
HUANG	Jiefang	Fonctionnaire
JUN	Soo-ho	Fonctionnaire
LAMOSA	Juan	Fonctionnaire
LEPAGE	André	Fonctionnaire
LEWTAS	David	Fonctionnaire
LOW	Remington	Fonctionnaire
LUONG	Quang Tan	Fonctionnaire
MAIOLLA	Vaughn	Fonctionnaire
MARTÍNEZ RODRÍGUEZ	Diego	Fonctionnaire
MERENS	Marco	Fonctionnaire
MILLAR	Michelle	Fonctionnaire
MIR	Yahya	Fonctionnaire
ORTIZ	Edward	Fonctionnaire
PRETORIUS	Herman	Fonctionnaire
SANDER-FISCHER	Wolfgang	Fonctionnaire
STRATHDEE	James	Fonctionnaire
SUÁREZ	Sofia	Fonctionnaire
SUDARSHAN	Hindupur	Fonctionnaire
TEO	Gim Thong	Fonctionnaire
THORNE	Linnel	Fonctionnaire
VERNHES	Cécile	Fonctionnaire

WAFFO	Jean Claude	Fonctionnaire
WANG	Yong	Fonctionnaire
WANG	Yuanzheng	Fonctionnaire
SÁNCHEZ GUTIERREZ	Abelardo	Consultant

ORGANISATEURS DE LA CONFÉRENCE

KOBEH GONZÁLEZ	R.	Président du Conseil
BENJAMIN	R.	Secrétaire général
BONILLA	Adriana	Fonctionnaire
CHOUHA	Fabiola R.	Fonctionnaire
COOPER	Diana	Fonctionnaire
COOPER	Denise	Fonctionnaire
COSTA	Marcus	Fonctionnaire
DEFALQUE	Henry	Fonctionnaire
FATTAH	Yuri	Fonctionnaire
FOX	Mitchell	Fonctionnaire
GALOTTI	Vince	Fonctionnaire
GNEHM	Elizabeth	Fonctionnaire
GOURDJI	Henry	Fonctionnaire
GRAHAM	Nancy	Fonctionnaire
GUIANG	Arlene	Fonctionnaire
ILLSON	John	Fonctionnaire
LANE	Donna	Fonctionnaire
MACFARLANE	Richard	Fonctionnaire
MARIN	Miguel	Fonctionnaire
MERENS	Marco	Fonctionnaire
MORIN	Sharron	Fonctionnaire
RAMOS	Miguel	Fonctionnaire
THORMODSSON	Thormodur	Fonctionnaire
WILKINSON	David	Fonctionnaire
LAMY	Paul	Consultant

ORDRE DU JOUR ET NOTES EXPLICATIVES

Généralités. Le thème 1 a un caractère informatif et vise à présenter le contexte de sécurité plus large. Les thèmes 2 et 3 ont un caractère exécutoire ; ils visent à obtenir des engagements et à susciter les recommandations jugées nécessaires pour faire progresser efficacement les activités clés entreprises par l'OACI, les États et l'industrie.

THÈME 1 : LES FONDEMENTS DE LA SÉCURITÉ MONDIALE DE L'AVIATION

L'aviation civile internationale demeure le moyen de transport de masse qui présente les meilleures conditions de sécurité et l'un des systèmes de production les plus sûrs de l'histoire des systèmes industriels. Les niveaux de sécurité atteints sont tels que leur maintien ou leur amélioration mettent une forte pression sur ce secteur et ses organisations. D'où la nécessité de nouvelles approches pour gérer la sécurité, ainsi que d'un examen des processus que les organisations de l'aviation doivent élaborer pour mettre en œuvre ces nouvelles approches. Ensemble, les approches nouvelles et les processus organisationnels révisés de gestion de la sécurité sont les fondements de l'amélioration des hauts niveaux de sécurité réalisés par l'aviation civile internationale.

Sujet 1.1 Le cadre de sécurité de l'OACI

L'OACI a entrepris un important examen de ses processus internes visant à appuyer la sécurité et la viabilité de l'aviation civile internationale. L'élaboration d'un processus interne de prise de décision en matière de sécurité fondé sur une perspective systémique, soutenu par des données globales sur la sécurité et contrôlé au moyen de paramètres de performance, est en voie d'achèvement. Il s'agit d'une tentative de l'OACI de donner l'exemple et d'appliquer des méthodes de gestion de la sécurité similaires à celles qui sont exigées des États et de l'industrie. Lors du débat sur ce sujet, on donnera à la conférence un aperçu du cadre de sécurité de l'OACI, y compris les divers rôles et relations d'interdépendance créés dans ce cadre et les initiatives en cours telles que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde, la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde et les Groupes régionaux de sécurité de l'aviation, ainsi que le processus interne de gestion de la sécurité (ISMP) de l'OACI, en cours d'évolution. La conférence sera invitée à approuver le cadre et l'ISMP qui l'appuie.

Sujet 1.2 L'évolution du processus d'audit de supervision de la sécurité de l'OACI

L'objectif du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI est de promouvoir la sécurité de l'aviation partout dans le monde au moyen d'audits réguliers des États contractants visant à déterminer leur capacité d'assurer la supervision de la sécurité. Dans le cadre de l'approche systémique globale (CSA), l'USOAP utilise essentiellement des audits de conformité. Pour la poursuite de l'USOAP au-delà de 2010, dans le cadre de la méthode de surveillance continue (CMA), l'évaluation de la conformité sera élargie de façon à incorporer une approche fondée sur la gestion du risque pour la sécurité. La conférence recevra un rapport sur l'évolution de ce programme, qui appellera l'attention sur la transition de la vérification de conformité périodique à la surveillance continue fondée sur le risque pour la sécurité et comprendra un examen sur la manière dont la transition à la CMA se déroulerait en pratique.

THÈME 2 : VERS LA GESTION PROACTIVE DE LA SÉCURITÉ

La conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) est et reste une pierre angulaire de la sécurité de l'aviation civile internationale. Cela dit, en raison des niveaux de sécurité atteints, il est de plus en plus difficile pour l'aviation civile internationale de maintenir une approche de la gestion de la sécurité fondée exclusivement sur le respect de règlements. Il est indispensable de compléter cette approche prescriptive par une approche fondée sur les performances. Un premier exemple de l'approche fondée sur les performances est la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS), qui visent l'industrie. Cette mesure a été élargie aux États par le programme national de sécurité (PNS).

Sujet 2.1 Gérer la transition à la mise en œuvre d'un environnement fondé sur le programme national de sécurité (PNS)

Le programme national de sécurité (PNS) est un système de gestion de la sécurité à l'intérieur d'un État. Il s'agit d'une plate-forme qui permet aux États et aux organisations de l'aviation civile d'appliquer deux principes fondamentaux de gestion de la sécurité pour s'acquitter de leurs obligations en cette matière : la gestion du risque de sécurité (GRS) et l'assurance de la sécurité (AS). Le PNS est aussi un mécanisme grâce auquel l'État et les fournisseurs de services aéronautiques à l'intérieur de l'État peuvent interagir de façon plus efficace pour résoudre les problèmes de sécurité. Dans le cadre de ce sujet, la conférence sera invitée à approuver une « liste » d'activités précises que l'OACI, les États et, s'il y a lieu, les organismes régionaux de supervision de la sécurité, devront exécuter en tant que mesures de sauvegarde durant la transition à la mise en place d'un environnement PNS.

Sujet 2.2 Rapport entre le PNS et la méthode de surveillance continue (CMA)

La méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP de l'OACI est un élément d'un des plus importants programmes de sécurité de l'Organisation. Elle prévoit l'élaboration et la mise en place d'un système de communication et de gestion de données en ligne grâce auquel l'OACI pourra surveiller en permanence la capacité de supervision de la sécurité des États contractants, en utilisant une approche harmonisée et cohérente pour déterminer le niveau de sécurité des activités aéronautiques et évaluer les moyens de gestion de la sécurité. Les principes de gestion de la sécurité qui sous-tendent le PNS appuient l'exécution d'activités proactives qui créeront un certain nombre de sources de renseignements sur la sécurité qui serviront à la CMA, avec d'autres sources de données sur la sécurité, afin d'aider à tenir un tableau clair, exact et à jour sur les systèmes de supervision de la sécurité des États. On pourrait donc considérer la CMA comme la méthode de supervision future du PNS. Le PNS et la CMA sont étroitement liés mais il s'agit de programmes distincts. Dans le cadre de ce sujet, la conférence examinera l'évolution du rapport entre le PNS et la CMA et sera invitée à convenir de la direction qu'elle devrait prendre.

Sujet 2.3 Échange de renseignements sur la sécurité

Dans le cadre de ce sujet, un examen des bases de données et systèmes de renseignements sur la sécurité dont l'aviation civile internationale dispose sera présenté à la conférence, qui sera invitée à étudier et à approuver la nature et la portée des données sur la sécurité et des informations à échanger, notamment les critères de sélection et le besoin d'établir certains partenariats avec l'industrie. Le PNS et les SGS sont des systèmes administratifs utilisés respectivement par les États et par les fournisseurs de services pour gérer la sécurité. Or les systèmes administratifs font appel à des mesures. En tant que systèmes administratifs, le PNS et les SGS nécessitent une entrée constante de données sur la sécurité

pour déterminer la mesure dans laquelle les activités englobées par la GRS et l'AS atteignent leurs objectifs. Ni le PNS ni les SGS ne peuvent fonctionner sans un apport constant de données sur la sécurité.

Sujet 2.4 Protection des sources de renseignements sur la sécurité

Ce sujet est étroitement lié au sujet 2.3. La disponibilité de données sur la sécurité n'est pas un problème en aviation civile internationale. La question est d'assurer un apport constant de renseignements sur la sécurité, en protégeant les données provenant des sources de sécurité contre une utilisation inappropriée, car un apport constant est indispensable à l'avancement réel de la gestion de la sécurité dans le domaine de l'aviation civile internationale. Le principe de départ fondamental devrait être d'assurer un niveau de protection qui soit adapté à la nature des données produites par chaque source et de faire en sorte que la protection ne gêne pas l'administration ni le fonctionnement des systèmes juridiques des États. Dans le cadre de ce sujet, la conférence examinera le recentrage des initiatives en cours et sera invitée à approuver les interventions que devront réaliser l'OACI, les États et, s'il y a lieu, les organismes régionaux de supervision de la sécurité, pour résoudre tous les aspects pertinents de la protection des sources de renseignements sur la sécurité.

Sujet 2.5 Mise en œuvre de nouveaux processus de gestion de la sécurité

La nécessité d'une nouvelle Annexe consacrée aux processus de sécurité a été examinée pour la première fois lors 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 l'OACI en mars 2006 (DGCA/06). Le suivi fait par le Conseil et la Commission de navigation aérienne a amené à conclure que, à l'époque, il n'y avait pas de base suffisante justifiant que l'OACI produise une telle Annexe. Les faits nouveaux intervenus à l'OACI, dans les États et dans l'industrie en ce qui concerne les activités axées sur les performances qui ont trait à la gestion de la sécurité constituent des motifs raisonnables appuyant un réexamen de la nécessité d'élaborer la nouvelle Annexe proposée à l'origine par la DGCA/06. Dans le cadre de ce sujet, les activités internes initiales de l'OACI seront présentées et l'on examinera s'il y a lieu d'élaborer une nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité, dont la teneur de base proviendrait du cadre du PNS de l'OACI.

THÈME 3 : AUTRES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ

Sujet 3.1 Harmonisation des règles et des processus pour résoudre d'autres problèmes de sécurité

La conférence sera invitée à s'engager à prendre des mesures pour réduire les règles obligeant les titulaires de certificats à se conformer à plusieurs ensembles de dispositions similaires, mais différentes, prescrites dans le cadre des multiples régimes de certification actuels, de manière à alléger le fardeau administratif et financier des titulaires de certificats, p. ex. organismes de maintenance agréés (AMO), titulaires de certificats de type et organismes de formation agréés (ATO), et à atténuer les conséquences que ce fardeau pourrait avoir pour la sécurité.

Sujet 3.2 Initiatives en matière de sécurité découlant d'accidents récents

Au titre de ce sujet, la conférence examinera d'autres questions de sécurité découlant d'accidents récents. Il s'agira notamment de l'amélioration des recherches et du sauvetage, de la formation et de la récupération des données d'accident dans le cas des accidents survenus en haute mer et dans des régions éloignées ou inaccessibles. La conférence se penchera aussi sur les améliorations des pratiques et procédures actuelles associées aux listes de vérification pour le poste de pilotage et à la configuration de l'aéronef, dans la mesure où elles font partie intégrante de la gestion de la sécurité.

Sujet 3.3 Autres questions liées à la sécurité

Ce sujet regroupera tous les autres points jugés nécessaires compte tenu de l'expérience acquise récemment en exploitation.

CALENDRIER DES TRAVAUX

SESSION	HEURE	LUNDI 29 MARS 2010	MARDI 30 MARS 2010	MERCREDI 31 MARS 2010	JEUDI 1 ^{er} AVRIL 2010
1	9 h 30 à 10 h 45	SÉMINAIRE PRÉCÉDANT LA CONFÉRENCE 1. Exposé de l'OACI sur les SGS et le PNS 2. Exposé de l'OACI sur la CMA 3. Expérience SGS/PNS des États – Orateur à déterminer	2. Vers la gestion proactive de la sécurité 2.1 : Gérer la transition à la mise en œuvre d'un environnement fondé sur le programme national de sécurité (PNS)	2.5 : Mise en œuvre de nouveaux processus de gestion de la sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Approbation des conclusions et recommandations
10 h 45 à 11 h 15 PAUSE-CAFÉ					
2	11 h 15 à 12 h 30	4. Expérience SGS/PNS des États – Orateur à déterminer 5. Expérience SGS/PNS des États – Orateur à déterminer 6. Expérience SGS/PNS des États – Orateur à déterminer	2.2 : Rapport entre le PNS et la CMA	3. Autres problèmes de sécurité 3.1 : Harmonisation des règles et des processus pour résoudre d'autres problèmes de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Approbation des conclusions et recommandations (suite) • Questions diverses • Clôture
12 h 30 à 14 h DÉJEÛNER					
3	14 h à 15 h 15	CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU DE 2010 SUR LA SÉCURITÉ <ul style="list-style-type: none"> • Ouverture officielle 	2.3 : Échange de renseignements sur la sécurité	3.2 : Initiatives en matière de sécurité découlant d'accidents récents	
15 h 15 à 15 h 45 PAUSE-CAFÉ					
4	15 h 45 à 17 h	- Présentation de l'état de la sûreté de l'aviation dans le monde 1. Les fondements de la sécurité mondiale de l'aviation 1.1 : Le cadre de sécurité de l'OACI 1.2 : L'évolution du processus d'audit de supervision de la sécurité de l'OACI	2.4 : Protection des sources de renseignements sur la sécurité	3.3 : Autres questions liées à la sécurité	
Calendrier de la soirée 18 à 20 heures		Réception			

COMPTE RENDU SOMMAIRE DES DÉBATS

Ouverture de la conférence

1. À titre de Président par intérim, M. Roberto Kobeh González, Président du Conseil de l'OACI, déclare la Conférence ouverte.
2. Le Président souligne que des délégués de 110 États contractants et des observateurs représentant 28 organisations internationales se sont jusqu'ici enregistrés à la Conférence, ce qui porte le total des participants à 430.

Présentation des administrateurs du Secrétariat de l'OACI

3. M^{me} Nancy Graham, Directrice de la navigation aérienne, présente le Secrétaire général, M. Raymond Benjamin, les autres directeurs du Secrétariat, les directeurs régionaux et les administrateurs du Secrétariat de l'OACI qui assisteront aux délibérations de la Conférence.

Élection du Président de la Conférence

4. Sur proposition du Chef de la délégation de l'Australie, appuyée par le Chef de la délégation du Cameroun, M. Radu Mircea Birceanu, de la Roumanie, est élu par acclamation Président de la Conférence.
5. Sur proposition du Chef de la délégation des Émirats arabes unis, appuyée par le Chef de la délégation du Brésil, M. Harold Olusegun Demuren, du Nigéria, est élu par acclamation Vice-Président de la Conférence.

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

6. La Conférence adopte l'ordre du jour proposé à l'Appendice A à la note HLSC 2010-WP/1 Révision.
7. La Conférence approuve le calendrier des travaux qui figure dans l'Appendice B à la note HLSC 2010-WP/1 Révision, et prend dûment note du règlement intérieur de la Conférence proposé dans l'Appendice C à la même note.

Exposé de la Directrice de la navigation aérienne sur l'état de la sécurité de l'aviation dans le monde

8. À la demande du Président de la Conférence, la Directrice de la navigation aérienne fait au nom de l'OACI un exposé sur l'état de la sécurité de l'aviation dans le monde. Durant cet exposé (publié sur le site web de la Conférence), la Directrice invite la Conférence :
 - à fournir des orientations pour l'évolution de la méthode de surveillance continue ;
 - à faciliter la transition vers un environnement de gestion de la sécurité ;
 - à fournir les avis nécessaires pour permettre l'échange libre de renseignements sur la sécurité ;
 - à envisager des solutions pour les États qui ont des niveaux divers de maturité en matière de sécurité.

THÈME 1 : LES FONDEMENTS DE LA SÉCURITÉ MONDIALE DE L'AVIATION**Sujet 1.1 : Le cadre de sécurité de l'OACI
HLSC 2010-WP/2, 16 et 45
HLSC 2010-IP/22**

9. La note HLSC 2010-WP/2 intitulée « Le cadre de sécurité de l'OACI » est soumise à l'examen de la Conférence. La question est aussi abordée dans les notes de travail WP/16 [présentée par l'Espagne au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, les autres États de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et EUROCONTROL] et WP/45 (présentée par l'IBAC). La note d'information IP/22, présentée par l'ACI, se rapporte aussi à ce sujet.

10. Il est constaté que la note WP/2 présente les méthodes d'organisation révisées que l'OACI élabore pour la gestion de la sécurité et de la durabilité de l'aviation civile internationale. Au cours des délibérations qui font suite, des délégués font connaître le large appui qu'ils accordent à la transition du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité vers la méthode de surveillance continue, à la mise en œuvre continue des programmes de sécurité et des systèmes de gestion de la sécurité nationaux, à la mise au point d'un système mondial d'échange de renseignements sur la sécurité, à l'institution d'organisations régionales de supervision de la sécurité, et à la mise sur pied de groupes régionaux pour la sécurité de l'aviation.

11. Des délégués saluent la transition vers des prises de décisions fondées sur les données mais notent que les renseignements mis à la disposition de l'OACI grâce à la mise en œuvre de programmes nationaux de sécurité seront critiques et que le Plan mondial de sécurité de l'aviation, incluant ses initiatives mondiales de sécurité, devrait être revu et révisé pour appuyer ce besoin. Il est aussi souligné que les premières priorités devraient être accordées à des mesures qui répondent à des préoccupations mondiales plutôt que régionales.

12. Établissant le lien entre la note WP/2 et la note WP/16 concernant la création d'un système mondial d'échange de renseignements sur la sécurité, un délégué signale la difficulté d'analyser des données brutes sur les accidents/incidents à l'échelle mondiale. Il est proposé qu'il serait plus réaliste que l'analyse des données brutes soit confiée à des organisations nationales et que l'OACI recueille auprès des États des renseignements résultant de l'analyse de telles données.

13. Dans l'esprit de l'échange de renseignements, des délégués appuient la nécessité de transparence des renseignements à l'égard des passagers ; il est estimé qu'il s'agit là d'une initiative très novatrice de la part de l'OACI et qu'elle répond à la nécessité morale d'établir un tel système public.

14. Durant les délibérations, il est noté qu'il faut intégrer la stratégie de sécurité de l'aviation d'affaires dans le Plan mondial de sécurité de l'aviation et dans les programmes nationaux de sécurité, étant donné que les initiatives de sécurité de l'aviation d'affaires sont compatibles avec les concepts du cadre de sécurité proposé. Pour incorporer les données concernant l'aviation d'affaires, des délégués demandent que l'on reconnaisse les différents types d'aviation et indiquent que les caractéristiques spéciales devront être prises en compte, mais que l'aviation d'affaires en particulier dispose de systèmes mûrs, capables de contribuer à des méthodes d'analyse de la sécurité à l'échelle mondiale.

15. Résumant les délibérations, le président note l'appui général accordé au cadre de sécurité de l'OACI, l'accent étant mis sur le niveau élevé des renseignements concernant la sécurité et sur l'appui initial pour l'établissement d'une nouvelle Annexe consacrée aux processus de sécurité, question qui sera examinée au titre du sujet 2.5.

**Sujet 1.2 : L'évolution du processus d'audit de supervision de la sécurité de l'OACI
HLSC 2010-WP/3, 18, 28, 55, 61 Révision et 76 Révision**

16. La note HLSC 2010-WP/3, intitulée « Résultats des audits menés selon l'approche systémique globale du programme universel d'audits de supervision de la sécurité et évolution du programme au-delà de 2010 sur la base d'une méthode de surveillance continue » est soumise à l'examen de la Conférence. Le sujet est également traité dans les notes WP/18 (présentée par l'Espagne au nom de l'UE et de ses États membres, les autres États membres de la CEAC et EUROCONTROL), WP/28 (Australie), WP/55 (Brésil), WP/61 Révision (CAFAC) et WP/76 Révision (IATA).

17. Il est reconnu que le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) a été une réalisation majeure pour la sécurité de l'aviation et qu'il a fourni des mesures pour évaluer la capacité de supervision des États et déterminer les améliorations à apporter. La mise en œuvre de l'USOAP suivant la méthode de surveillance continue (CMA) est pleinement appuyée, mais des délégués se disent préoccupés par la possibilité que la période de transition de deux ans envisagée par l'OACI ne donne pas assez de temps aux États pour se préparer ; ils demandent donc une période plus longue. D'autres délégués, pour leur part, émettent l'avis que la période de transition ne devrait pas être constamment prolongée car cela pourrait compromettre les avantages en matière de sécurité et les économies que la CMA promet. Un certain nombre de délégués estiment que, pour autant que la transition permette une flexibilité quant à la capacité des États de mettre en œuvre la CMA, la période de deux ans devrait être approuvée. Il est par ailleurs indiqué que le Conseil de l'OACI devrait recevoir des rapports d'étape sur le développement de la CMA et décider si une prolongation de la période de transition sera nécessaire.

18. En réponse aux observations et préoccupations qui viennent d'être formulées, il est précisé qu'une quantité considérable de données a été collectée lors des audits USOAP réalisés dans le cadre de l'approche systémique globale (CSA). Les États sont simplement invités à fournir des données pour mettre à jour les Questionnaires sur les activités d'aviation de l'État (SAAQ) et les plans d'action correctrice (CAP) et à nommer un coordonnateur national de surveillance continue (NCCM). Il est observé que les renseignements provenant du PNS ne sont pas indispensables au fonctionnement de la CMA mais qu'ils permettraient de donner un aperçu plus complet de la capacité de supervision de la sécurité des États. Il est souligné que, dans le cadre de la CMA, les activités seront adaptées aux besoins particuliers de chaque État, utilisant efficacement les renseignements recueillis durant les audits CSA précédents, ce qui optimisera les ressources de l'OACI et des États. Il est de plus clarifié que, durant la transition, l'USOAP effectuera des missions coordonnées et ciblées de validation (ICVM) afin de valider les progrès de la mise en œuvre des CAP et qu'une gamme complète de stratégies d'intervention « sur mesure » seront établies pour les situations particulières. Les audits CSA recommenceront après la transition, selon qu'il convient, et le principe de la transparence actuellement appliqué dans le cadre de l'approche systémique globale de l'USOAP continuera à s'appliquer dans le cadre de la méthode de la surveillance continue de l'USOAP.

19. Les délégués accueillent avec satisfaction les clarifications présentées, préconisant une approche prudente, informée et flexible. À cet égard, la nécessité d'éléments indicatifs clairs sur la CMA, dans toutes les langues officielles, est soulignée, et il est également jugé nécessaire que l'OACI fournisse des renseignements supplémentaires plus détaillés destinés à permettre aux États d'évaluer les besoins futurs en ressources financières et humaines.

20. Dans le cadre de la CMA, des arrangements particuliers dans des États nécessitent peut-être de nommer plus qu'un NCCM. Les délégués appuient cette idée, de même que des partenariats de sécurité régionaux et les initiatives telles que les programmes de développement coopératif de la

sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP). La disponibilité de programmes de surveillance de la sécurité de l'industrie est notée, ainsi que la possibilité pour les États d'accéder à ces programmes pour soutenir leurs efforts de supervision.

21. Résumant les débats, le Président note l'appui unanime de l'USOAP-CMA. Rappelant les préoccupations exprimées au sujet de la période de transition, il indique que des rapports d'étape réguliers seront remis au Conseil. Au besoin, un délai supplémentaire sera accordé pour mener à bien la transition. Le Président affirme que l'information de sécurité provenant des organisations régionales et internationales sera prise en compte dans le cadre de la CMA et que des procédures permettront de nommer plus d'un NCMC, au besoin. Faisant référence aux observations selon lesquelles les États ont besoin de plus amples renseignements sur la transition, il confirme que l'OACI leur fournira des renseignements détaillés sur le plan de transition à la CMA avant la 37^e session de l'Assemblée, prévue pour septembre/octobre 2010.

THÈME 2 : VERS LA GESTION PROACTIVE DE LA SÉCURITÉ

Sujet 2.1 : Gérer la transition à la mise en œuvre d'un environnement fondé sur le programme national de sécurité (PNS)

HLSC 2010-WP/4, 14, 19, 46, 48, 51, 56, 59, 63, 64 et 68

HLSC 2010-IP/2, 3 Révision, 5, 6, 8, 10 Révision, 13 et 18

22. La note HLSC 2010-WP/4, intitulée « Gérer la transition à la mise en œuvre d'un environnement fondé sur le programme national de sécurité (PNS) » est présentée à la Conférence. Ce sujet est également traité dans dix autres notes de travail : WP/14 (présentée par la Chine), WP/19 (l'Espagne au nom de l'UE et de ses États membres, les autres États membres de la CEAC et EUROCONTROL), WP/46 (IBAC), WP/48 (Chine), WP/51 (Chili), WP/56 (Brésil), WP/59 (CANSO), WP/63 (Japon), WP/64 (Canada) et WP/68 (République de Corée). Huit notes d'information : IP/2 (Colombie), IP/3 Révision (l'Espagne au nom de l'UE et de ses États membres, les autres États membres de la CEAC et EUROCONTROL), IP/5 (États-Unis), IP/6 (États-Unis), IP/8 (Australie), IP/10 Révision (ACSA-COCESNA), IP/13 (Indonésie) et IP/18 (Secrétariat de l'OACI), portent aussi sur ce sujet.

23. Les délégués donnent leur appui général à la série d'activités proposées dans le § 4.2 de la note WP/4 pour gérer une approche progressive de la transition à un environnement PNS. Les délégués comprennent que cette transition exige que l'approche normative traditionnelle fondée sur les règlements soit complétée par une méthode axée sur les performances. Un délégué souligne que le PNS introduit des changements considérables dans les pratiques actuelles relatives à la façon dont les États s'acquittent de leurs responsabilités en matière de sécurité, notamment en ce qui concerne l'élaboration de règlements nationaux sur la gestion de la sécurité et les indicateurs de performance de sécurité (SPI). Un autre délégué se dit préoccupé par les difficultés auxquelles doivent faire face les États et les fournisseurs de services dans l'élaboration des SPI et estime que ces indicateurs doivent tenir compte de leurs problèmes spécifiques de sécurité. Il est proposé à ce sujet que l'OACI travaille avec les États à l'échelle nationale et régionale afin d'arriver à une méthode commune d'élaboration des SPI.

24. Durant les débats, plusieurs délégués décrivent brièvement les problèmes de sécurité auxquels font face leurs États dans la mise en œuvre de leur PNS. Un délégué fait part des difficultés que présente un système efficace de compte rendu de la sécurité et souligne l'importance de mettre en place la politique d'application qu'il faut pour le soutenir. De l'avis général, il est nécessaire d'établir une culture de compte rendu ouverte pour collecter des données. Certains délégués expriment aussi la nécessité

d'avoir des éléments d'orientation détaillés sur l'élaboration d'un niveau acceptable de sécurité puisque ce processus exige un volume important de renseignements sur la sécurité.

25. Un délégué fait observer les problèmes particuliers que présente le fait d'avoir une ou plusieurs personnes responsables pour le PNS dans un environnement décentralisé, et le lien entre le double rôle que jouent les États en tant que réglementeurs et fournisseurs de services. Il est demandé que l'OACI analyse cette question de manière plus approfondie.

26. Il y a accord général sur l'adoption d'une approche progressive pour la mise en œuvre du PNS, notamment parce qu'il peut poser problème dans certains États en raison de la charge de travail qu'il représente. On reconnaît aussi l'intérêt pour les États de s'échanger leurs expériences dans la mise en œuvre de leur PNS et les enseignements qu'ils en ont tirés.

27. À ce propos, l'OACI est invitée à exercer son leadership en encourageant l'échange des renseignements disponibles sur la mise en œuvre des SGS et des PNS et, dans la mesure du possible, à former un groupe d'étude pour élaborer des éléments d'orientation sur la mise en œuvre des PNS. Il est également demandé d'encourager, autant que possible, le recours à des organismes régionaux pour suivre les progrès de la mise en œuvre des PNS dans les régions.

28. Résumant les débats, le Président note que les États requièrent une transition progressive à la mise en œuvre des PNS et constate la valeur des meilleures pratiques et des normes de l'industrie dans la mise au point d'une méthode pour l'élaboration de SPI et du niveau acceptable de sécurité correspondant au PNS. Il note aussi la nécessité d'élaborer d'autres outils et éléments d'orientation, et d'échanger les expériences et les enseignements tirés à l'échelle individuelle et régionale de l'élaboration et la mise en œuvre des PNS.

**Sujet 2.2 : Rapport entre le PNS et la méthode de surveillance continue (CMA)
HLSC 2010-WP/5, 31 et 37**

29. La note HLSC 2010-WP/5, intitulée « Rapport entre le programme national de sécurité (PNS) et la méthode de surveillance continue (CMA) » est soumise à l'examen de la Conférence. Le sujet est également traité dans les notes WP/31 et WP/37 présentées par les États-Unis.

30. Au cours des débats, le lien mutuellement bénéfique entre les PNS et la CMA de l'USOAP est noté, en particulier le fait que les renseignements sur la sécurité issus de l'un serviront à renforcer l'autre. Il est fait valoir que l'évaluation du système de supervision de la sécurité d'un État dans le cadre de l'USOAP-CMA devrait faire appel à des outils permettant de déterminer si des mécanismes efficaces de maîtrise des dangers et des risques sont en place pour faciliter la prise de décisions de gestion de la sécurité systémique. Un appui est exprimé quant aux travaux effectués par le Groupe de collaboration internationale sur la gestion de la sécurité en vue de la création d'un cadre destiné à servir de base à la poursuite de l'élaboration d'une méthode pour la définition d'indicateurs de performance de sécurité.

31. Résumant les opinions présentées, le Président indique que la mise en œuvre effective des PNS exige un apport constant de renseignements sur la sécurité destinés à appuyer l'évaluation et la gestion des risques pour la sécurité. Il prie instamment les États de s'engager à appuyer les PNS et la CMA durant leur évolution et leur maturation. De plus, le Président confirme les points de vue exprimés selon lesquels l'échange de renseignements générés par les PNS et la CMA nécessitera un ensemble de paramètres de sécurité communs et que le partage des renseignements sur la sécurité renforcera les programmes correspondants, qui sont liés l'un à l'autre et s'appuient mutuellement.

Sujet 2.3 : Échange de renseignements sur la sécurité
HLSC 2010-WP/6, 12, 20 Révision, 21, 29, 41, 47 Révision, 50, 62 Révision,
74 et 78 Révision
HLSC 2010-IP/7, 21 Révision

32. Les notes HLSC 2010-WP/6, « Proposition concernant l'échange de renseignements sur la sécurité » et HLSC 2010-WP/12, « Améliorer la politique de transparence de l'OACI : partager et utiliser les informations de façon transparente, cohérente et équitable », sont soumises à l'examen de la Conférence. Ces sujets sont aussi traités dans les notes WP/20 et 21 (présentées par l'Espagne au nom de l'UE et de ses États membres, les autres États membres de la CEAC et EUROCONTROL), WP/29 (Australie), WP/41 (États-Unis), WP/50 (Japon), WP/74 (Singapour), WP/62 (CAFAC au nom des États africains), WP/47 (IAOPA) et WP/78 (IATA). Les notes d'information IP/7 (États-Unis) et IP/21 (Nouvelle-Zélande) concernent aussi le sujet 2.3.

33. Une opinion présentée dans les notes de travail, et partagée par tous les intervenants, est que l'échange et la transparence des renseignements sur la sécurité sont essentiels. Un thème qui revient dans de nombreuses notes est la nécessité d'assurer une libre circulation de l'information qui pourra être utilisée pour évaluer les risques pour la sécurité et élaborer des réponses appropriées. Il est estimé que l'analyse des données sur la sécurité requiert l'emploi de paramètres communs ; la création d'un groupe d'étude par l'OACI pour définir ces paramètres est aussi fortement appuyée. L'importance d'une taxonomie commune est aussi soulignée. Un autre point soulevé est qu'il sera difficile à l'OACI de gérer les vastes quantités de données qui seront collectées dans le cadre des programmes nationaux de sécurité.

34. Un facteur déterminant dans l'échange de renseignements est la nécessité de bien comprendre comment les renseignements sur la sécurité seront diffusés, à qui ils seront communiqués et comment ils seront utilisés. Il est estimé que les aspects juridiques de l'échange de renseignements sont un domaine important qu'il convient d'examiner. Le concept présenté dans la note WP/29 concernant un cadre pour la collecte et la diffusion de renseignements et l'idée présentée dans la note WP/62 concernant un code de conduite donnant des directives sur la manière juste et équitable d'échanger des renseignements en vue d'atteindre l'objectif ultime qu'est la sécurité reçoivent un appui. L'élaboration d'un code de conduite est appuyée.

35. Un élément clé de l'utilisation transparente des renseignements sur la sécurité est qu'ils ne doivent pas être employés à des fins inappropriées, notamment en vue d'obtenir un avantage commercial, ce qui, il est rappelé, irait à l'encontre de l'article 44 de la Convention de Chicago. Des préoccupations sont exprimées au sujet d'une proposition présentée dans la note WP/12, visant à lier la délivrance des indicatifs à trois lettres aux conditions nationales de sécurité, car cette mesure est considérée comme inappropriée ; la Conférence est incapable d'arriver à une conclusion au sujet de cette proposition.

36. L'importance de fournir une assistance aux États qui ont des difficultés dans le domaine de la sécurité est soulignée ; il est estimé que les projets de coopération technique réalisés par des États ou des organisations ont des incidences positives.

37. Résumant les débats, le président souligne les principaux points soulevés :

- a) l'OACI doit coordonner l'intégration des renseignements sur la sécurité fournis par la communauté internationale et la diffusion des renseignements sur la sécurité, s'il y a lieu ;

- b) l'OACI doit réunir un groupe d'experts pour étudier la question de la définition et de l'harmonisation des paramètres de sécurité, des besoins connexes en données et des processus d'analyse ;
- c) l'OACI, les États et toutes les parties intéressées doivent veiller à ce que les mesures qu'ils prennent pour améliorer la sécurité, notamment celles qui concernent les exploitants étrangers, soient fondées sur des indicateurs de sécurité uniformes ;
- d) l'OACI doit élaborer un code de conduite pour l'échange des renseignements sur la sécurité pour veiller à ce que ces renseignements ne soient employés que pour renforcer la sécurité de l'aviation et non pas à des fins inappropriées, notamment en vue d'obtenir un avantage commercial ;
- e) l'OACI doit évaluer des mesures pour augmenter la transparence, notamment :
 - 1) les préoccupations majeures pour la sécurité pourraient être communiquées aux parties prenantes intéressées, telles que les organisations internationales, les groupes régionaux de sécurité, les exploitants, les aéroports et les fournisseurs de services ;
 - 2) les renseignements liés aux préoccupations majeures pour la sécurité pourraient être communiqués au public sous une forme qui lui permettrait de prendre une décision en connaissance de cause au sujet de la sécurité du transport aérien.

Sujet 2.4 : Protection des sources de renseignements sur la sécurité
HLSC 2010-WP/7, 22, 30 Révision, 44, 58, 66, 72, 77 Révision et 79
HLSC 2010-IP/21 Révision

38. La note HLSC 2010-WP/7, intitulée « Renforcement de la sécurité par la protection des renseignements critiques pour la sécurité » est soumise à l'examen de la Conférence. Le sujet est également traité dans les notes WP/22 (présentée par l'Espagne au nom de l'UE et de ses États membres, les autres États membres de la CEAC et EUROCONTROL), WP/30 Révision (Australie), WP/44 (IFALPA), WP/58 (CANSO et IFATCA), WP/66 (IFATCA), WP/72 (Singapour), WP/77 Révision (IATA) et WP/79 (États-Unis), de même que dans la note d'information IP/21 Révision présentée par la Nouvelle-Zélande.

39. À propos de l'importance des renseignements dans un environnement de performance de sécurité, des délégués déclarent que la confiance est nécessaire à la protection des données sur la sécurité contre une utilisation inappropriée par les organisations internationales et qu'il faut savoir où et quand des données, des renseignements ou de l'information sur la sécurité doivent être protégés. Pour l'établissement de la libre circulation des renseignements destinés à être analysés, les délégués reconnaissent que l'élaboration de bonnes pratiques de protection des renseignements sur la sécurité s'impose. Il est impératif d'offrir une protection pour les données communiquées volontairement et que la protection s'accorde avec les données, mais il est crucial que l'analyse des données soit transparente. Il est de plus suggéré que les recommandations issues d'enquêtes sur des accidents ou des incidents fassent l'objet d'un suivi et que l'efficacité de leur mise en œuvre soit surveillée et confirmée.

40. Les délégués demandent un examen des dispositions du paragraphe 5.1.2 et du Supplément E de l'Annexe 13 sur les plans de la portée et de la cohérence compte tenu d'une possibilité que certains éléments du supplément soient portés au rang de normes et pratiques recommandées (SARP).

Des délégués notent que les mécanismes de protection doivent être actualisés et émettent l'avis que les principes énoncés dans la note IP/21 pourraient convenir. D'autres délégués font savoir qu'il est important de tirer parti des travaux déjà faits lors de l'examen de bonnes pratiques de protection des données et renseignements. Notant qu'un apport notable du secteur judiciaire est nécessaire, un délégué demande que l'on prévoit des interactions entre les autorités judiciaires et les autorités de sécurité et que des ateliers régionaux soient organisés afin d'aider à élaborer des orientations. D'autres délégués soulignent que la communauté aéronautique doit respecter les besoins du domaine judiciaire et jugent nécessaire une participation des autorités de ce domaine aux travaux.

41. La note WP/7 préconise la création d'un groupe multidisciplinaire, une mesure qui est appuyée par les notes de travail portant sur le sujet à l'examen ; ces notes contiennent aussi d'importantes orientations pour le groupe. La création de ce groupe est également obtenue aussi le soutien de nombreux délégués qui prennent la parole. Appuyant la note WP/7, des délégués notent que la notion de responsabilité doit être maintenue et que le processus judiciaire ne devrait pas être entravé. Un délégué fait état de la difficulté de rationaliser la « culture juste » avec le processus de justice civile et demande que cet aspect soit pris en compte dans les délibérations du groupe multidisciplinaire. En ce qui concerne les notes WP/6 et WP/7, et le chevauchement des tâches prévues à l'alinéa d) de la note WP/6 et aux alinéas b) et c) de la note WP/7, un autre délégué indique que ces tâches pourraient être réalisées plus efficacement par un seul groupe d'experts multidisciplinaire. Il est estimé que la nature de ces travaux est nettement différente des travaux de définition et d'harmonisation des paramètres de sécurité, des exigences applicables en matière de données et des processus d'analyse, qui devraient être réalisés par un autre groupe. Le même délégué demande que le mandat du groupe soit clair et complet, que sa composition soit bien spécifiée et que ces renseignements soient communiqués aux États en temps utile. Un autre délégué propose que les concepts énoncés dans la note WP/44 comme solution pour aller de l'avant et les renseignements donnés dans la note WP/58 soient pris en compte dans le mandat du groupe.

42. Résumant les débats, le Président note que la protection des renseignements provenant de toutes les sources disponibles de données sur la sécurité contre une utilisation inappropriée est indispensable pour assurer la mise à disposition continue des renseignements sur la sécurité et que ces renseignements ne devraient être utilisés qu'à des fins de sécurité, y compris l'établissement des priorités des activités de coopération technique. Il note l'appui total en faveur de l'établissement d'une équipe de travail multidisciplinaire et que, lors de l'élaboration du mandat de cette équipe, l'OACI devrait tenir compte des idées exposées dans les notes de travail sur le point de l'ordre du jour visé par le présent résumé et dans les débats qui ont suivi. De plus, le Secrétariat demandera aux États de lui permettre d'examiner la mise sur pied des groupes de travail qui seront proposés dans une lettre aux États à venir.

Sujet 2.5 : Mise en œuvre de nouveaux processus de gestion de la sécurité
HLSC 2010-WP/8, 17, 23, 39, 52 et 70
HLSC 2010-IP/1, 19 et 21

43. La note HLSC 2010-WP/8 intitulée « Proposition relative à une nouvelle Annexe consacrée aux responsabilités et processus en matière de gestion de la sécurité » est présentée à l'examen de la Conférence. Le sujet est également traité dans les notes de travail WP/17 Révision et WP/23 Révision (présentées par l'Espagne au nom de l'UE et de ses États membres, les autres États membres de la CEAC et EUROCONTROL), WP/39 Révision (États-Unis), WP/52 (ICCAIA) et WP/70 (Singapour), de même que dans les notes d'information IP/1, IP/19 et IP/21 Révision.

44. L'élaboration d'une nouvelle Annexe consacrée aux responsabilités et processus en matière de gestion de la sécurité reçoit un appui unanime. De nombreux délégués partagent l'avis que le regroupement des SARP concernant la gestion de la sécurité aidera les États à mettre au point les PNS et

les SGS, et ils appuient le cadre de gestion de la sécurité actuellement en cours d'élaboration par l'OACI. On considère qu'il s'agit là d'une occasion d'examiner et d'harmoniser les dispositions existantes en matière de gestion de la sécurité, et de coordonner les dates d'application. Il est fait remarquer en outre qu'un tel examen permettra de supprimer les SARP qui se répètent d'une Annexe à l'autre, et que le contenu de toutes les Annexes s'en trouvera amélioré. Il est avancé que cette nouvelle Annexe portera sur la nature intégrée de la gestion de la sécurité, ce qui renforcera les systèmes de supervision de la sécurité en les liant à la CMA de l'OACI. L'idée est aussi exprimée qu'une telle Annexe clarifiera les dispositions relatives aux PNS, et leur donnera aussi l'importance qu'elles méritent. Plusieurs délégués indiquent que les questions de transparence devraient aussi y être traitées et que la nouvelle Annexe devrait comporter des dispositions concernant la gestion des renseignements, en particulier sur la manière dont devraient être utilisés les renseignements sur la sécurité.

45. Plusieurs délégués font remarquer la nécessité d'avoir des dispositions en matière de gestion de la sécurité portant sur les vols d'aviation générale pour lesquels la supervision de la sécurité est également exercée dans les États. Il est noté que les événements concernant des appareils de l'aviation générale et des avions légers ont une incidence sur le taux global d'accidents. Il est proposé de chercher à exploiter des synergies pour la gestion de la sécurité de l'aviation générale et de l'aviation civile commerciale.

46. La question des éléments indicatifs à l'appui de la nouvelle Annexe est évoquée, étant donné surtout que les éléments indicatifs devraient préciser le rapport entre le PNS et le SGS, et leur lien avec la CMS. Il est proposé que les éléments indicatifs décrivent les avantages des systèmes régionaux de gestion de la sécurité. Il est proposé également que le *Manuel d'audits de supervision de la sécurité* (Doc 9735) et les éléments connexes soient révisés pour tenir compte de la transition à la CMA.

47. De nombreux délégués reconnaissent qu'il faut plus de transparence dans l'élaboration de toutes les SARP et Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS). Il est estimé que la diffusion des renseignements concernant le contexte dans lequel l'amendement a été élaboré, les répercussions sur la sécurité et les incidences sur les coûts améliorera la compréhension, facilitera la mise en œuvre et réduira le nombre de différences notifiées. Il est fait savoir que certains États exigent l'établissement d'un dossier de sécurité ou une évaluation des incidences avant que la nouvelle réglementation puisse être mise en œuvre. En se chargeant de l'évaluation des incidences et de la justification des amendements apportés aux Annexes, l'OACI appuiera considérablement ce processus et réduira les coûts pour les États.

48. Résumant les débats, le Président note l'approbation par la Conférence d'une nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité qui appuiera un système de supervision de la sécurité à l'échelle des États et un cadre réglementaire pour la gestion de la sécurité. Le Président confirme que les vues exprimées durant les délibérations et dans les notes sur le sujet seront prises en compte durant l'élaboration de la nouvelle Annexe. Il précise en outre que l'OACI devrait s'efforcer de donner la priorité à cette tâche. Il conclut ensuite que l'OACI devrait accroître la transparence des motifs justifiant l'élaboration des SARP et des PANS, ainsi que la convivialité des Annexes de l'OACI.

THÈME 3 : AUTRES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ**Sujet 3.1 Harmonisation des règles et des processus pour résoudre d'autres problèmes de sécurité
HLSC 2010-WP/9, 32, 33, 38, 40, 53, 65 et 73
HLS 2010-IP/12, 14 et 17**

49. La note HLSC 2010-WP/9, intitulée « Reconnaissance et validation des autorisations et certifications délivrées par d'autres États » est présentée à la Conférence. Le sujet est également examiné dans les notes de travail WP/32 Révision, 33, 38 et 40 (présentées par les États-Unis), WP/53 (ICCAIA), WP/65 (SRVSOP) et WP/73 (Singapour), de même que dans les notes d'information IP/12 et IP/14 (présentées par l'Indonésie) et IP/17 Révision (la CAFAC au nom des États africains).

50. Au cours du débat, des délégués appuient la proposition présentée dans la note WP/9, visant à harmoniser les exigences de certification liées au permis d'exploitation aérienne et les exigences d'agrément applicables aux organismes de formation et aux organismes de maintenance. À ce sujet, il est fait valoir que l'harmonisation devrait être guidée par des données. Par ailleurs, des délégués sont d'accord sur la nécessité d'un renforcement de la coopération internationale dans la validation des produits et pièces certifiés. Un délégué préconise une harmonisation mondiale des AOC par la conformité aux dispositions de l'Annexe 6.

51. De nombreux participants reconnaissent que la multiplicité des exigences alourdit le fardeau réglementaire des AMO et des ATO et qu'elle pourrait détourner des ressources et avoir une incidence défavorable sur des programmes d'États et de l'industrie qui sont cruciaux pour la sécurité. Des délégués indiquent que les ressources engagées doivent être proportionnelles aux plus grands avantages à réaliser sur le plan de la sécurité. Différents moyens de réduire le fardeau réglementaire des AMO sont suggérés, comme des ententes de reconnaissance bilatérale, des audits de réglementation conjoints et la mise en commun des renseignements des audits de supervision de la sécurité concernant les AMO, qui pourrait être bénéfique, car les AMO peuvent s'attendre à être audités fréquemment par des États étrangers. Les organismes régionaux de supervision de la sécurité constituent un autre moyen de réaliser l'harmonisation mondiale et de réduire les doubles emplois.

52. Des délégués proposent que l'OACI concentre ses premiers efforts sur la normalisation du système de notation de l'approbation de maintenance des AMO et demandent à l'Organisation d'envisager la possibilité de mettre sur pied un groupe d'étude chargé de définir les besoins d'une autorité de validation et d'élaborer une proposition qui fixe la portée des activités de validation d'un produit ou d'une pièce. Par ailleurs, de nombreux délégués souscrivent aux points soulevés dans la note WP/38, concernant l'harmonisation des exigences relatives aux SGS.

53. La nécessité de normes et d'éléments indicatifs solides pour soutenir un système de validation et de reconnaissance par les États des certifications, approbations, agréments et acceptations délivrés par d'autres États est soulignée par un certain nombre de participants. À court terme, un système OACI normalisé de notation de l'approbation de maintenance pour les AMO aiderait les États. Des délégués signalent que des mesures de prudence seront nécessaires si les États reconnaissent et valident les certifications, approbations, agréments et acceptations d'autres États.

54. En résumant l'échange de points de vue, le Président constate qu'un appui unanime a été exprimé à la note WP/9 sur la nécessité d'une harmonisation des règles et processus d'agrément des organismes de maintenance et de formation. La mise en commun des renseignements entre les États est indispensable pour préserver la confiance et faciliter la reconnaissance des AOC, AMO et ATO d'autres

États. La Conférence reconnaît et approuve l'emploi des groupes régionaux de sécurité de l'aviation pour réduire les fardeaux administratif et financier des États et de l'industrie, ainsi que pour la reconnaissance des titulaires de certificats de type, des organismes de maintenance agréés et des organismes de formation agréés, et elle recommande la mise sur pied d'un groupe chargé d'élaborer le cadre pour l'acceptation des AOC, AMO, ATO, SGS et produits.

**Sujet 3.2 : Initiatives en matière de sécurité découlant d'accidents
HLSC 2010-WP/10, 13, 15, 24, 25, 26, 43, 57, 69 et 71**

55. La note HLSC 2010-WP/10, intitulée « Initiatives en matière de sécurité découlant d'accidents récents » est présentée à l'examen de la Conférence. Le sujet est également traité dans les notes de travail WP/13 (présentée par les Émirats arabes unis), WP/15 (Comité aéronautique inter-États), WP/24, WP/25 et WP/26 (présentées par l'Espagne au nom de l'UE et de ses États membres, les autres États membres de la CEAC et EUROCONTROL), WP/43 (États-Unis), WP/57 (Brésil), WP/69 (République de Corée) et WP/71 (Singapour).

56. La note de travail du Secrétariat de l'OACI (WP/10) présente l'examen initial des initiatives en matière de sécurité découlant d'accidents récents. Les autres notes traitent d'un éventail de sujets connexes : prestation des services de recherches et de sauvetage (SAR), enregistreurs d'images embarqués (AIR), enregistreurs de données de bord et récupération de ces derniers, communications au-dessus de zones océaniques, application de la gestion de la sécurité aux activités dans le poste de pilotage, transport aérien régional et formation, fatigue et professionnalisme des pilotes.

57. L'un des principaux sujets des débats est la situation concernant les accidents qui surviennent au-dessus de la haute mer. Un accident récent a souligné le besoin d'améliorer la disponibilité des données de vol enregistrées, les services de recherches et de sauvetage ainsi que les communications et la surveillance. À propos des enregistreurs de données de bord, les travaux déjà effectués par l'OACI et la France sont loués, et la Conférence convient qu'il faudrait poursuivre ces travaux en priorité. On note les difficultés et le coût des opérations SAR en cas d'accident au large, en particulier quand le lieu de l'accident n'est pas connu avec certitude. L'utilité de la coopération régionale pour les activités SAR est soulignée. Les délibérations portent aussi sur la nécessité de renforcer la capacité de surveillance au-dessus des zones océaniques, et il est fait remarquer que le plein potentiel des techniques et des équipements disponibles n'est pas toujours exploité.

58. Plusieurs participants, se fondant sur une proposition figurant dans une note de travail, font état de l'utilité des AIR dans les enquêtes sur des accidents. Un délégué indique que l'on se penche sur ce sujet depuis un bon nombre d'années et que c'est la question de la protection des données enregistrées qui fait obstacle.

59. Les délibérations portent sur les questions de sécurité concernant les activités dans le poste de pilotage, notamment les procédures d'exploitation normalisées et l'utilisation des listes de vérification. Il est nécessaire d'examiner les prescriptions applicables, en tenant compte de l'automation accrue dans le poste de pilotage et en appliquant les principes de la gestion des menaces et des erreurs (TEM) et les principes de gestion de la sécurité.

60. Notant les différentes invitations à agir adressées à l'OACI, la Directrice de la navigation aérienne estime qu'il est important de rappeler que les ressources du Secrétariat sont limitées. Elle fait remarquer qu'il sera nécessaire d'établir l'ordre de priorité des travaux, de déterminer les ressources OACI et hors OACI qui seront mises à contribution et de coordonner les activités connexes en cours dans les régions.

61. Résumant les débats, le Président en souligne les conclusions :
- a) la Conférence réaffirme que tous les accidents doivent faire l'objet d'une enquête approfondie afin de garantir qu'on en tire des enseignements et que ceux-ci sont intégrés dans le cadre de sécurité ;
 - b) il n'est pas acceptable qu'un accident ne puisse faire l'objet d'une enquête complète en raison du manque de disponibilité des données enregistrées. Par conséquent, l'OACI devrait mener de façon hautement prioritaire un examen des SARP et des éléments indicatifs en vue de proposer à l'examen des États tout amendement qui serait nécessaire pour garantir que les données requises à l'appui des enquêtes sur les accidents soient disponibles, cet examen devant porter notamment sur les dispositions concernant la récupération des données et des renseignements des enregistreurs de bord ;
 - c) l'OACI devrait également évaluer les changements qui pourraient s'avérer nécessaires afin d'améliorer la surveillance, le suivi des vols et les communications dans les régions océaniques ou isolées, ce qui comprend des services de recherche et de sauvetage adéquats et dans les meilleurs délais, et examiner les SARP et les éléments indicatifs selon qu'il convient ;
 - d) l'OACI devrait examiner en priorité les prescriptions actuelles en matière de conception des activités dans le poste de pilotage, des listes de vérification et des procédures d'exploitation normalisées, une importance particulière étant accordée aux phases de vol critiques, en vue de déterminer, en appliquant les principes de gestion de la sécurité, les mesures qui doivent être prises ;
 - e) l'OACI devrait communiquer à la 37^e session de l'Assemblée les tout derniers renseignements sur ce qui précède.

Sujet 3.3 : Autres questions liées à la sécurité
HLSC 2010-WP/11, 27, 34, 35, 36, 42, 49, 54, 60, 67 et 75
HLSC 2010-IP/4, 9, 11, 15, 16 et 20

62. *Arrangements régionaux pour la supervision de la sécurité*

62.1 La Conférence se déclare d'accord avec un énoncé de la note WP/11, qui précise que, pour de nombreux États, les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) constituent un outil crucial pour soutenir les efforts qu'ils consentent en vue de corriger les carences détectées par les audits de l'USOAP de l'OACI et de se conformer aux SARP de l'OACI. Les RSOO jouent un rôle de plus en plus important dans l'appui apporté aux États pour les aider à s'acquitter de leurs responsabilités en matière de sécurité. Il est donc estimé important que l'OACI soutienne le développement et la stabilité des RSOO.

62.2 Il est constaté par ailleurs que les États n'ont pas tous la possibilité de devenir membres d'un RSOO et qu'il faut, dans ces cas, explorer d'autres arrangements qui permettraient d'assurer une supervision efficace. Il est aussi estimé qu'une des plus grandes difficultés auxquelles se heurtent les RSOO est l'élaboration d'un mécanisme de financement pour assurer leur stabilité à long terme. Le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), qui fait l'objet du rapport de situation présenté dans la note WP/75, est un exemple pertinent. L'OACI doit donc actualiser les éléments indicatifs sur les

RSOO publiés dans le Doc 9734 de l'OACI, *Manuel de supervision de la sécurité*, Partie B — *Mise en place et gestion d'un système régional de supervision de la sécurité*, plus particulièrement ceux qui concernent le financement des RSOO.

63. *La prochaine génération des professionnels de l'aviation et des propositions de formation harmonisées*

63.1 La Conférence est saisie de trois notes concernant la formation. La note WP/54, présentée par le Secrétariat de l'OACI, contient un rapport sur les résultats des initiatives relatives à la prochaine génération des professionnels de l'aviation (NGAP). Les travaux réalisés en collaboration avec l'Association du transport aérien international (IATA) ont mené à la création de l'Équipe spéciale NGAP et d'un programme de travail qui comprend la production d'éléments concernant une politique sur l'accréditation/la reconnaissance des instituts de formation, les compétences de l'équipage de conduite et des contrôleurs de la circulation aérienne et une stratégie de communication. La note WP/27, présentée par l'Espagne au nom de l'UE et de ses États membres, les autres États membres de la CEAC et EUROCONTROL, traite de la formation future des pilotes. La note WP/36, présentée par les États-Unis, contient une proposition de programme harmonisé de formation des pilotes, des instructeurs de vol et du personnel d'évaluation.

63.2 La Conférence estime que tous les efforts doivent être déployés pour améliorer les compétences des équipages de conduite et renforcer la formation des professionnels de l'aviation de manière à répondre aux exigences des nouvelles procédures et de technologies toujours plus complexes. Il est essentiel à ce propos que les États appuient les travaux de l'Équipe spéciale NGAP et qu'ils approuvent les recommandations de l'Équipe spéciale relatives à l'élaboration d'éléments à incorporer aux SARP de l'OACI et d'éléments indicatifs.

64. *Suspension et révocation des certificats de type*

64.1 La note WP/35, présentée par les États-Unis, souligne que même si le maintien de la sécurité d'exploitation des aéronefs est, dans le monde entier, une responsabilité exercée par les États d'immatriculation, ceux-ci s'appuient sur les instructions de maintien de la navigabilité communiquées par l'État de conception pour s'acquitter de leurs responsabilités. C'est la raison pour laquelle il doit y avoir entente sur la façon de continuer à fournir les instructions relatives à la navigabilité à l'État d'immatriculation en cas de suspension, de cession ou de révocation du certificat de type par l'État de conception. Il est donc convenu que l'OACI doit faciliter la mise au point d'un processus pour évaluer les responsabilités de l'État de conception en cas de suspension ou de révocation des certificats de type.

65. *Amélioration de la sécurité des opérations d'approche et d'atterrissage*

65.1 Comme l'indique la note WP/34, aussi présentée par les États-Unis, cette phase du vol a connu par le passé un nombre élevé d'accidents mortels et les approches instables ont été identifiées comme facteur causal dans 66 % de 76 accidents ou incidents à l'approche et à l'atterrissage. Les approches instables se produisent plus fréquemment lors des procédures d'approche sans guidage vertical (procédures d'approche classique/procédures NPA). Aux États-Unis, la FAA a considérablement amélioré la sécurité de la phase d'approche avec l'introduction de nouvelles procédures de navigation fondée sur les performances (PBN). L'approbation des systèmes de vision améliorée (EFVS) a amélioré la capacité des pilotes d'effectuer la transition visuelle en conditions de vol par faible visibilité.

65.2 La Conférence estime que l'OACI doit poursuivre ses efforts pour appuyer la mise en œuvre d'initiatives susceptibles d'améliorer la sécurité dans toutes les phases du vol, comme la navigation fondée sur les performances.

66. *Arrangements pour la tenue de sommets internationaux régionaux sur la sécurité des pistes*

66.1 Dans la note WP/42, les États-Unis soulignent que la sécurité des pistes continue à être un des grands problèmes de l'aviation et qu'il convient, par conséquent, de déployer tous les efforts possibles pour arrêter les incursions sur pistes dans tous les aéroports du monde. En août 2007, la FAA a lancé un appel à l'action comprenant plusieurs initiatives prises par la FAA et l'industrie, qui se sont traduites par une diminution de 82 % du nombre de graves incursions sur pistes. La tenue, en 2007, d'un sommet international sur la sécurité des pistes a été une initiative particulièrement efficace. En conséquence, la Conférence convient que les sommets internationaux régionaux sur la sécurité des pistes sont un moyen important de mettre un terme aux incursions sur piste et qu'ils devraient se tenir avec l'appui et l'assistance de l'OACI.

67. *Disponibilité des éléments indicatifs dans les langues officielles de l'OACI*

67.1 La note WP/49, présentée par Cuba et appuyée par plusieurs autres États, souligne qu'il est important que l'Organisation publie les éléments indicatifs dans toutes les langues officielles de l'Organisation. La note cite plusieurs documents OACI sur la sécurité, notamment le nouveau projet de Doc 8335 — *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation*, qui ne sont disponibles qu'en anglais.

67.2 La Conférence convient qu'il est important que les documents concernant la sécurité soient traduits dans toutes les langues de l'Organisation et que l'OACI doit veiller à ce que le financement soit fourni à cette fin. L'OACI doit prioriser l'affectation de ses ressources de traduction limitées sur la base des risques pour la communauté de l'aviation. Il est également convenu que les documents liés à la sécurité doivent avoir priorité sur les documents internes.

68. *Élaboration d'éléments indicatifs sur la conduite d'audits de systèmes de gestion de la sécurité fondés sur la gestion des performances de sécurité*

68.1 La note WP/67, présentée par la Chine, souligne le besoin pour l'OACI d'élaborer des éléments indicatifs sur la conduite d'audits de systèmes de gestion de la sécurité fondés sur les performances de sécurité, éléments qui devront être incorporés dans le *Manuel de gestion de la sécurité* de l'OACI. La proposition est appuyée par plusieurs autres États. Il est estimé que les États pourront ainsi suivre plus facilement les résultats précis de la mise en œuvre des spécifications relatives aux SGS.

69. *Financement de l'initiative du cadre de sécurité de l'OACI*

69.1 La note WP/60, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom des États africains, rappelle à la Conférence que les États africains ont besoin d'aide dans l'établissement de niveaux soutenus de sécurité de l'aviation, et notamment dans l'élaboration de modèles de financement qui puissent assurer une fourniture durable d'équipements et de services. Les États africains font encore face à des problèmes de financement, particulièrement en ce qui concerne le cadre de sécurité de l'OACI et la transition à la CMA. L'OACI doit donc travailler avec les États africains et la CAFAC pour élaborer des modèles appropriés de financement basés sur le niveau d'activité au sein d'un État afin d'assurer une fourniture durable d'équipements et de services.

Autres questions

70. Aucune question n'est soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

Approbation des conclusions et des recommandations

71. La Conférence examine les conclusions et recommandations présentées dans les notes HLSC 2010-WP/80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88 et 89 et les adopte sous réserve de modification.

THÈME 1 : LES FONDEMENTS DE LA SÉCURITÉ MONDIALE DE L'AVIATION**Sujet 1.1 : Le cadre de sécurité de l'OACI****HLSC 2010-WP/80****Sujet 1.2 : L'évolution du processus d'audit de supervision de la sécurité de l'OACI****HLSC 2010-WP/81**

72. Une recommandation est ajoutée à la Recommandation 1/1, concernant le renforcement de la transparence des renseignements sur la sécurité de l'aviation civile fournis aux voyageurs, et une nouvelle conclusion est ajoutée à la Conclusion 1/2 indiquant que le principe de transparence appliqué dans le cadre de la CSA de l'USOAP continuera à être appliqué dans le cadre de la CMA de l'USOAP. Une autre conclusion est ajoutée à la Conclusion 1/2 pour indiquer que les procédures de la CMA doivent, au besoin, permettre la nomination de plus d'un coordonnateur national de surveillance continue (NCMC).

THÈME 2 : VERS LA GESTION PROACTIVE DE LA SÉCURITÉ**Sujet 2.1 : Gérer la transition à la mise en œuvre d'un environnement fondé sur le programme national de sécurité (PNS)****HLSC 2010-WP/82****Sujet 2.2 : Rapport entre le PNS et la méthode de surveillance continue (CMA)****HLSC 2010-WP/83**

73. La Conclusion 2/1, § 1.1, alinéa a), sous-alinéa 3), la Recommandation 2/1, § 2.1, alinéa a), sous-alinéa 2), et la Conclusion 2/2, § 1.1, alinéa d), ont été harmonisées pour montrer la nécessité d'élaborer une méthode commune de définition des SPI.

Sujet 2.3 : Échange de renseignements sur la sécurité**HLSC 2010-WP/84**

74. Des changements sont apportés à la Conclusion 2/3, § 1.1, alinéa a), sous-alinéa 2), et à la Recommandation 2/3, § 2.1, alinéa a), sous-alinéas 1) et 3), concernant l'échange de renseignements sur la sécurité. Des changements sont apportés à la Conclusion 2/3, § 1.1, alinéa b), sous-alinéa 2), et à la Recommandation 2/3, § 2.1, alinéa b), sous-alinéa 2), concernant l'appui financier et technique destiné à certains États membres. La Conclusion 2/3, § 1.1, alinéa b), sous-alinéa 1) est également légèrement modifiée.

**Sujet 2.4 : Protection des sources de renseignements sur la sécurité
HLSC 2010-WP/85**

75. Les mots « et le concept d'une culture de compte rendu ouverte » sont ajoutés à la fin de la Recommandation 2/4, § 2.1, alinéa c), sous-alinéa 3). Un alinéa d) sur les recommandations de sécurité émises par les autorités d'enquête sur les accidents et les incidents est également ajouté.

**Sujet 2.5 : Mise en œuvre de nouveaux processus de gestion de la sécurité
HLSC 2010-WP/86**

76. La Recommandation 2/5 est modifiée pour indiquer que l'OACI doit travailler étroitement avec les États lors de l'élaboration de la nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité. Un nouveau sous-alinéa est ajouté au § 2.1, alinéa a), pour indiquer que la nouvelle Annexe doit faciliter la communication de renseignements sur la sécurité des États et des transporteurs aériens aux voyageurs et spécifier les responsabilités de haut niveau des États en matière de sécurité. Un sous-alinéa est également ajouté au § 2.1, alinéa b), pour indiquer que l'OACI doit veiller à ce que les renseignements contextuels disponibles sur l'élaboration des SARP et des PANS soient largement diffusés.

THÈME 3 : AUTRES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ

**Sujet 3.1 : Harmonisation des règles et des processus pour résoudre d'autres problèmes de sécurité
HLSC 2010-WP/87**

77. Les changements apportés à la Recommandation 3/1 sont d'ordre rédactionnel, sauf dans le cas du § 2.1, alinéa a), qui est modifié pour indiquer que les renseignements communiqués par les États et les parties prenantes pour la gestion du processus de reconnaissance des AOC, des AMO et des ATO doivent être suffisamment détaillés.

**Sujet 3.2 : Initiatives en matière de sécurité découlant d'accidents récents
HLSC 2010-WP/88**

78. La Conclusion 3/2, § 1.1, alinéa d), est légèrement modifiée. Un changement est apporté à la Recommandation 3/2, § 2.1, alinéas b) et c), pour indiquer la priorité avec laquelle l'OACI doit examiner les dispositions concernant la surveillance, le suivi des vols et les communications dans les régions océaniques ou isolées, la fourniture de services de recherches et de sauvetage rapides et adéquats là où ils sont requis, et les prescriptions actuelles en matière de conception des activités dans le poste de pilotage, des listes de vérification et des procédures d'exploitation normalisées. Deux nouveaux sous-alinéas sont ajoutés à la Recommandation 2/3, § 2.1, concernant les mesures qui sont destinées à résoudre les problèmes de sécurité mis en évidence par les accidents et qui peuvent présenter des avantages immédiats en matière de sécurité, et l'emploi des technologies disponibles pour assurer la continuité des communications et de la surveillance au-dessus des régions océaniques et des régions isolées.

**Sujet 3.3 : Autres questions liées à la sécurité
HLSC 2010-WP/89**

79. Une modification est apportée à la Conclusion 3/3, § 1.1, alinéa a), sous-alinéa 4), et § 1.1, alinéa b), sous-alinéa 2), ainsi qu'à la Recommandation 3/3 correspondante, § 2.1, alinéa a),

sous-alinéa 4), et § 2.1, alinéa b), sous-alinéa 2), pour souligner respectivement la nécessité d'éléments indicatifs concernant le financement durable des RSOO et les modèles de gestion sur lesquels ils reposent, et la formation des pilotes afin de satisfaire aux exigences des nouvelles procédures et de technologies de plus en plus complexes. Les § 1.1, alinéa c), sous-alinéa 1), et § 1.1, alinéa g), sous-alinéa 1), de la Conclusion 3/3 sont légèrement modifiés. Des changements semblables sont apportés à la Recommandation 3/3, § 2.1, alinéa c), sous-alinéa 1), et § 2.1, alinéa g), sous-alinéa 1) ; une modification mineure d'ordre rédactionnel est apportée au § 2.1, alinéa e), sous-alinéa 1).

Déclaration

80. La Conférence examine le projet de déclaration présenté dans la note HLSC 2010-WP/90, et l'adopte sous réserve de modification.

81. Un nouveau paragraphe est ajouté aux considérants concernant la nécessité d'améliorer les communications au-dessus des régions océaniques ou isolées et les procédures de recherches et de sauvetage, et de réviser les procédures à appliquer dans le poste de pilotage. Des modifications mineures sont également apportées à deux paragraphes des considérants.

82. Quatre paragraphes sont ajoutés au dispositif concernant : la nécessité d'utiliser les renseignements échangés d'une façon équitable et cohérente et uniquement pour améliorer l'aviation ; la préservation de la confiance du public dans la sécurité du système de transport aérien grâce à une transparence accrue des renseignements sur la sécurité ; la diffusion de renseignements sur la sécurité appropriés pour répondre aux exigences de plus en plus grandes des voyageurs ; et l'amélioration des communications au-dessus des régions océaniques ou isolées, des procédures de recherches et de sauvetage et de la conception des procédures du poste de pilotage. Des modifications mineures sont aussi apportées aux paragraphes du dispositif pour améliorer la clarté du texte.

Remerciements

83. 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.

84. Plusieurs délégués expriment leur reconnaissance au Président pour le leadership et la sagesse dont il a fait preuve pendant la Conférence. Ils remercient aussi le Secrétaire général et le Secrétariat pour le travail qu'ils ont accompli, ainsi que le personnel de soutien pour leurs nombreuses contributions à la Conférence, et expriment leurs remerciements au Gouvernement du Canada et à la Ville de Montréal pour leur hospitalité.

85. Le Président remercie les délégués et le Secrétariat de leur coopération et leur assistance pendant la Conférence. Il passe ensuite la parole au Secrétaire général pour l'allocution de clôture (reproduite à la page II-5) avant de prononcer la clôture de la Conférence.

DÉCLARATION

Considérant que la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et ses Annexes fournissent le cadre indispensable requis pour répondre aux besoins du système aéronautique mondial en matière de sécurité,

Considérant que les États contractants ont une responsabilité collective à l'égard de la sécurité de l'aviation civile internationale,

Reconnaissant que des accidents récents ont démontré la nécessité d'améliorer les communications dans les régions océaniques ou isolées et les procédures de recherches et de sauvetage, et de réviser les procédures du poste de pilotage,

Reconnaissant que toutes les parties prenantes doivent utiliser sans réserve le cadre de sécurité et qu'il faut adapter continuellement ce cadre pour en préserver l'efficacité et l'efficience dans l'environnement réglementaire, économique et technique en évolution 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 et que l'un des objectifs de la mise en commun des renseignements est de répondre de manière cohérente, basée sur des faits et transparente aux préoccupations de sécurité au niveau des États et à l'échelle mondiale,

Rappelant 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 avancer à l'échelle mondiale que moyennant un effort de coopération et de collaboration coordonné entre toutes les parties prenantes, avec la participation active et sous la conduite de l'OACI,

Reconnaissant que la réalisation d'autres améliorations de la sécurité de l'aviation au sein des États et entre eux exige une démarche coopérative et proactive dans le cadre de laquelle les risques pour la sécurité sont déterminés et gérés,

Reconnaissant que les données sur la sécurité qui sont nécessaires pour appuyer un processus efficace de gestion de la sécurité doivent être dûment protégées contre une utilisation inappropriée,

Reconnaissant les difficultés qu'éprouvent de nombreux États de l'OACI à établir et à faire fonctionner un système efficace de supervision de la sécurité, ainsi que la nécessité pour ces États de mettre en commun leurs ressources et de travailler ensemble au sein d'organismes régionaux de supervision de la sécurité,

Reconnaissant que la méthode de surveillance continue (CMA) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité en cours d'établissement par l'OACI sera mise en œuvre par étapes,

Les Directeurs généraux de l'aviation civile :

1. *S'engagent* à renforcer le cadre mondial pour la sécurité de l'aviation :

- a) en appuyant la CMA et en fournissant à l'OACI des renseignements précis en temps utile ;
- b) en mettant en œuvre dans les meilleurs délais le programme national de sécurité (PNS) dans leurs États respectifs et en veillant à l'établissement de systèmes de gestion de la sécurité dans toute l'industrie de l'aviation ;
- c) en préservant la confiance du public dans la sécurité du système de transport aérien grâce à une transparence accrue des renseignements sur la sécurité ;
- d) en élaborant des solutions de sécurité viables, notamment en établissant ou en renforçant des organismes et initiatives régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité ;
- e) en mettant en commun les renseignements pertinents sur la sécurité avec ceux des autres États et de toutes les autres parties prenantes de l'aviation ;
- f) en travaillant avec l'OACI et d'autres parties prenantes à déterminer des mesures qui peuvent être prises pour réduire le fardeau que représente pour les titulaires de certificats l'obligation de se conformer à plusieurs ensembles de spécifications.

La Conférence :

2. *Invite* les États et les autres parties prenantes à conclure des accords entre eux en vue de l'échange de renseignements sur la sécurité ;

3. *Invite* les États à utiliser les renseignements échangés d'une façon équitable et cohérente, uniquement pour renforcer la sécurité de l'aviation et non à des fins inappropriées, notamment en vue d'obtenir un avantage commercial ;

4. *Invite* les États et les autres parties prenantes à fournir à l'OACI des renseignements précis, en temps utile, pour appuyer la CMA et le plan de transition à la CMA, tel que demandé ;

5. *Invite* les États à examiner leur législation actuelle et à l'adapter, au besoin, ou à promulguer des lois et des règlements destinés à protéger les renseignements sur la sécurité et leurs sources lorsque le but est d'améliorer la sécurité ;

6. *Invite* les États, l'OACI, l'industrie et les organisations donatrices à concentrer les ressources sur l'établissement de solutions durables de supervision de la sécurité ;

7. *Invite* les États, l'OACI et l'industrie à appuyer la mise en œuvre coordonnée des principes de gestion de la sécurité ;

8. *Invite* l'OACI :

- a) à être le dépositaire et le diffuseur des renseignements sur la sécurité fournis par la communauté internationale ;
- b) à élaborer une nouvelle Annexe consacrée aux processus de gestion de la sécurité, qui définirait notamment les responsabilités des États en matière de gestion de la sécurité dans le cadre du PNS ;

- c) à préserver la confiance du public dans la sécurité du système de transport aérien grâce à une transparence accrue des renseignements sur la sécurité ;
- d) à diffuser les renseignements sur la sécurité appropriés pour répondre aux exigences de plus en plus grandes des voyageurs ;
- e) à déterminer des mesures qui peuvent être prises pour réduire le fardeau que représente pour les titulaires de certificats l'obligation de se conformer à plusieurs ensembles de spécifications ;
- f) à continuer d'appuyer l'établissement d'organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) et à envisager l'élaboration d'autres solutions pour les situations où l'établissement d'un RSOO n'est pas possible.

9. *Invite* les États à renforcer la volonté politique nécessaire pour combler les lacunes de sécurité de l'aviation, notamment en créant des RSOO, en les renforçant ou, au besoin, en en faisant partie ;

10. *Invite* les États, l'OACI et l'industrie à intensifier leurs efforts pour améliorer davantage les compétences et le professionnalisme du personnel aéronautique ;

11. *Invite* les États et l'industrie à coordonner étroitement leurs initiatives de sécurité avec l'OACI afin d'optimiser les avantages pour la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale et de réduire les doubles emplois ;

12. *Invite* les États et l'industrie à travailler de concert pour améliorer les communications au-dessus des régions océaniques et des régions isolées, les procédures de recherches et de sauvetage et la conception des procédures du poste de pilotage ;

13. *Insiste* de nouveau sur la nécessité pour les États, l'OACI et l'industrie de donner suite efficacement et en temps utile aux leçons tirées des accidents.

Sur la base de ce qui précède, les Directeurs généraux de l'aviation civile et la Conférence approuvent les conclusions et recommandations auxquelles devront donner suite toutes les parties intéressées.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

THÈME 1 : LES FONDEMENTS DE LA SÉCURITÉ MONDIALE DE L'AVIATION

**Sujet 1.1 : Le cadre de sécurité de l'OACI
HLSC 2010-WP/80**

1. CONCLUSION 1/1

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

a) *Sécurité de l'aviation*

- 1) même si le transport aérien est un mode de transport très sûr, il faut parvenir à réduire encore plus le nombre d'accidents et notamment d'accidents mortels pour préserver la confiance du public dans la sécurité du système mondial de transport aérien ;
- 2) les États appuient un cadre de sécurité OACI fondé sur de sains principes et méthodes de gestion de la sécurité.

b) *Aviation d'affaires*

- 1) les renseignements concernant la sécurité de l'aviation d'affaires doivent être reconnus et incorporés dans le cadre de sécurité de l'OACI.

2. RECOMMANDATION 1/1

2.1 La Conférence convient de recommander :

a) *Sécurité de l'aviation*

- 1) que l'OACI continue d'accorder la plus haute priorité à l'objectif d'améliorer encore plus la sécurité de l'aviation et de réduire le nombre d'accidents, d'accidents mortels et de victimes, et que les États appuient le cadre de sécurité de l'OACI fondé sur de sains principes et méthodes de gestion de la sécurité ;
- 2) que les États appuient le cadre de l'OACI fondé sur de sains principes et méthodes de gestion de la sécurité en lui fournissant des renseignements à ce sujet ainsi qu'un soutien, si nécessaire ;
- 3) qu'en réponse à une nécessité morale, l'OACI renforce la transparence des renseignements sur la sécurité de l'aviation civile fournis aux voyageurs.

b) *Aviation d'affaires*

- 1) que l'OACI incorpore les renseignements concernant la sécurité de l'aviation d'affaires dans son cadre de sécurité et collabore avec l'IBAC et d'autres parties intéressées à cet effet.

**Sujet 1.2 : L'évolution du processus d'audit de supervision de la sécurité de l'OACI
HLSC 2010-WP/3, 18, 28, 55, 61, 61 Révision et 76 Révision****1. CONCLUSION 1/2**

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

- a) la Conférence convient que le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) est une réalisation majeure pour la sécurité de l'aviation, et qu'il a donné les moyens d'évaluer les capacités de supervision des États et de mettre en évidence les domaines à améliorer ;
- b) la Conférence appuie pleinement l'évolution du Programme d'audits de l'OACI vers une méthode de surveillance continue (CMA) ;
- c) la Conférence convient que les États contractants et les organisations régionales devraient appuyer l'OACI dans la mise en œuvre de la CMA, notamment en lui fournissant des renseignements en temps opportun ;
- d) la Conférence convient que le partage de renseignements sur la sécurité entre l'OACI et des entités et organisations régionales et internationales dans le cadre de l'USOAP-CMA permettra une utilisation optimale des ressources et réduira éventuellement le chevauchement des activités de surveillance ;
- e) la Conférence convient qu'il doit y avoir une période de transition avant la mise en œuvre de l'USOAP-CMA. La durée de cette période de transition devrait être flexible, mais elle sera fixée initialement à deux ans. Des missions de validation coordonnées par l'OACI (ICVM) se tiendront pendant toute la période de transition ;
- f) la Conférence convient que l'OACI devrait assurer aux États, aux organisations régionales et aux autres parties prenantes une formation continue à la nouvelle méthode, ainsi que des outils d'assistance, des procédures et des éléments indicatifs appropriés, comme il est nécessaire de le faire pour tout changement fondamental de méthodologie ;
- g) la Conférence convient que des renseignements circonstanciés concernant le plan de transition à l'USOAP-CMA devraient être communiqués à chaque État avant la prochaine session de l'Assemblée, par lettre aux États ou par bulletin électronique ;
- h) le principe de transparence actuellement appliqué dans le cadre de l'approche systémique globale (CSA) de l'USOAP continuera à être appliqué dans le cadre de la CMA de l'USOAP ;

- i) les procédures de la CMA de l'USOAP doivent, au besoin, permettre la nomination de plus d'un coordonnateur national de surveillance continue (NCCM).

2. RECOMMANDATION 1/2

2.1 La Conférence convient de recommander :

- a) que les États s'engagent à soutenir la CMA, en particulier durant la période de transition, en fournissant à l'OACI des renseignements pertinents sur la sécurité ;
- b) que le Conseil de l'OACI surveille les progrès réalisés durant la période de transition et en ajuste la durée au besoin. Le Conseil devrait faire rapport aux 37^e et 38^e sessions de l'Assemblée de l'OACI sur le déroulement de la transition à la CMA ;
- c) que l'OACI conclue de nouvelles ententes et amende les ententes en vigueur concernant le partage des renseignements confidentiels sur la sécurité avec des entités et des organisations internationales afin de réduire le fardeau que font peser sur les États des audits ou des inspections répétitifs et de réduire le chevauchement systématique des activités de surveillance.

THÈME 2 : VERS LA GESTION PROACTIVE DE LA SÉCURITÉ

Sujet 2.1 : Gérer la transition à la mise en œuvre d'un environnement fondé sur le programme national de sécurité (PNS)
HLSC 2010-WP/4, 14, 19, 46, 48, 51, 56, 59, 63, 64 et 68
HLSC 2010-IP/2, 3 Révision, 5, 6, 8, 10 Révision, 13 et 18

1. CONCLUSION 2/1

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

- a) *Gestion de la transition à un environnement PNS*
 - 1) les États requièrent une transition progressive à la mise en œuvre des PNS avec l'intégration des procédures et des pratiques fondées sur les performances dans l'environnement normatif actuel ;
 - 2) l'incorporation des procédures fondées sur les performances par les États exige une interaction efficace avec l'industrie, étant donné la valeur des meilleures pratiques et des normes pour assurer le succès de la mise en œuvre d'un PNS ;
 - 3) il est nécessaire d'utiliser une méthode harmonisée d'élaboration des indicateurs de performance de sécurité (SPI) pour permettre aux États de définir et d'établir un niveau acceptable de sécurité lié à un PNS ;

- 4) il est nécessaire d'élaborer d'autres outils et éléments d'orientation et d'échanger les expériences et les enseignements tirés, à l'échelle individuelle et régionale, de l'élaboration et de la mise en œuvre des PNS ;
- 5) l'OACI doit explorer des possibilités autres que celles d'avoir une seule personne responsable pour le PNS lorsque celui-ci est établi dans un environnement décentralisé.

2. RECOMMANDATION 2/1

2.1 La Conférence convient de recommander :

a) *Gestion de la transition à un environnement PNS*

- 1) que les États apportent les modifications juridiques et structurales nécessaires pour assurer une transition progressive à la mise en œuvre d'un PNS avec l'intégration des activités de gestion des données sur la sécurité et des stratégies de réduction de risques ;
- 2) que l'OACI travaille avec les États et les régions à l'élaboration à la mise au point d'une méthode commune pour l'élaboration des SPI ;
- 3) que l'OACI aide les États à mettre en œuvre les PNS en élaborant des éléments d'orientation supplémentaires, en facilitant l'échange d'expériences et par d'autres moyens appropriés.

Sujet 2.2 : **Rapport entre le PNS et la méthode de surveillance continue (CMA)** **HLSC 2010-WP/5, 31, 37**

1. CONCLUSION 2/2

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

- a) la mise en œuvre effective des PNS exige un apport constant de renseignements sur la sécurité en provenance des fournisseurs de services et d'autres sources de données sur la sécurité, pour l'appui des processus de gestion des risques pour la sécurité (SRM) et d'assurance de la sécurité (AS) ;
- b) la CMA utilisera les données sur la sécurité produites par les États à mesure que les PNS évolueront, en plus des données fournies par d'autres entités reconnues. Ces données serviront à renforcer l'efficacité de la CMA. On prévoit que la CMA servira de base à la supervision future des PNS, une fois que les deux programmes auront été mis en place et qu'ils auront eu le temps de mûrir ;
- c) l'analyse intégrée des données générées à la fois par les PNS et la CMA raffermira le lien entre les deux et apportera des avantages considérables pour l'exécution de la supervision de la sécurité. La concrétisation de ces avantages dépendra de la libre

circulation de l'information sur la sécurité issue de l'analyse de paramètres de sécurité communs ainsi que de la mise au point de moyens d'analyse avancés ;

- d) la Conférence reconnaît la nécessité de mettre au point des méthodes normalisées pour l'établissement de SPI afin d'appuyer le processus d'échange des renseignements.

2. RECOMMANDATION 2/2

2.1 La Conférence convient de recommander :

- a) que l'OACI mette au point une méthode pour la mesure des performances de sécurité, y compris des indicateurs de performance de sécurité qui peuvent faciliter l'échange de renseignements sur la sécurité entre les États, les fournisseurs de services et l'Organisation. Les données sur la sécurité collectées grâce à cette méthode pourraient aussi être utilisées pour appuyer la CMA ;
- b) que l'OACI continue de participer au Groupe de collaboration internationale sur la gestion de la sécurité et évalue la matrice de mesures de la sécurité proposée dans la note WP/37 comme cadre approprié pour la définition des indicateurs de performance de sécurité.

Sujet 2.3 : Échange de renseignements sur la sécurité
HLSC 2010-WP/6, 12, 20 Révision, 21, 29, 41, 47 Révision, 50, 62 Révision, 74
et 78 Révision
HLSC 2010-IP/7, 21 Révision

1. CONCLUSION 2/3

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

- a) *Échange de renseignements sur la sécurité*
 - 1) l'avancement de la sécurité de l'aviation passe par l'échange des renseignements sur la sécurité, et les mesures prises pour renforcer la sécurité, notamment celles qui concernent les exploitants étrangers, devraient être fondées sur des indicateurs de sécurité uniformes ;
 - 2) il est nécessaire d'élaborer des principes de confidentialité et de transparence pour garantir que les renseignements sur la sécurité sont utilisés d'une façon équitable et cohérente, uniquement pour renforcer la sécurité de l'aviation et non à des fins inappropriées, notamment en vue d'obtenir un avantage commercial. Ces principes devraient être définis dans un code de conduite ;
 - 3) il est important de définir et d'harmoniser les paramètres de sécurité, les besoins connexes en données et les processus pour appuyer des analyses intégrées de la sécurité, tâche qu'il est préférable de confier à un groupe d'experts international ;

- 4) l'analyse des données nationales sur la sécurité devraient normalement être menées au niveau national ou régional, l'intégration des renseignements résultants étant facilitée par l'OACI.

b) *Transparence*

- 1) l'OACI devrait également étudier des mesures pour accroître la transparence, notamment des moyens pour que :
 - les préoccupations majeures pour la sécurité puissent être partagées avec les parties prenantes intéressées, telles que les organisations internationales, les groupes régionaux de sécurité, les exploitants, les aéroports et les fournisseurs de services ;
 - les renseignements liés à des préoccupations majeures pour la sécurité puissent être partagés finalement avec le public sous une forme permettant à ce dernier de prendre une décision en connaissance de cause au sujet de la sécurité du transport aérien ;
- 2) les renseignements sur la sécurité communiqués par l'OACI devraient être utilisés par les États membres, les organisations régionales et d'autres donateurs pour établir l'ordre de priorité dans le domaine de l'assistance technique et financière, une priorité particulière étant donnée aux projets régionaux de coopération technique dans les États dont le niveau des performances en matière de sécurité n'est pas acceptable et où il existe une volonté politique d'améliorer les fonctions nationales de supervision de la sécurité.

2. **RECOMMANDATION 2/3**

2.1 La Conférence convient de recommander :

a) *Échange de renseignements sur la sécurité*

- 1) que l'OACI élabore un code de conduite concernant l'échange des renseignements sur la sécurité, spécifiant que ces renseignements doivent être utilisés d'une façon équitable et cohérente, uniquement pour renforcer la sécurité de l'aviation, et non à des fins inappropriées, notamment en vue d'obtenir un avantage commercial ;
- 2) que l'OACI mette sur pied un groupe d'experts chargé de définir des paramètres de sécurité harmonisés, les besoins connexes en données et les processus pour permettre des analyses intégrées de la sécurité et pour garantir la cohérence dans la mise au point des mesures de sécurité correspondantes ;
- 3) que l'OACI facilite l'intégration des données et renseignements sur la sécurité provenant de diverses sources ainsi que la communication des résultats des analyses correspondantes, l'objectif étant de garantir que ces renseignements sont diffusés à des fins appropriées.

b) *Transparence*

- 1) que l'OACI élabore des critères de partage des préoccupations majeures pour la sécurité avec les parties prenantes intéressées et qu'elle évalue comment les renseignements liés à des préoccupations majeures pour la sécurité pourraient être partagés avec le public sous une forme permettant à ce dernier de prendre une décision en connaissance de cause au sujet de la sécurité du transport aérien ;
- 2) que l'OACI apporte sa collaboration en vue de trouver un appui financier et technique pour les États membres ayant des problèmes graves de sécurité non résolus ou dont les performances en matière de sécurité ont atteint un niveau inacceptable et/ou se détériorent rapidement, et où il existe une volonté politique d'améliorer les fonctions nationales de supervision de la sécurité ;
- 3) que l'OACI élabore un cadre pour l'utilisation des renseignements sur la sécurité dans lequel les actions attendues de la part de l'OACI et des États membres sont clairement définies.

Sujet 2.4 : Protection des sources de renseignements sur la sécurité
HLSC 2010-WP/7, 22, 30 Révision, 44, 58, 66, 72, 77 Révision et 79
HLSC 2010-IP/21 Révision

1. **CONCLUSION 2/4**

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

- a) pour bien fonctionner, le PNS et les SGS nécessitent un apport constant de données sur la sécurité au-delà de celles qui concernent les accidents et les incidents graves ;
- b) pour garantir un apport continu de données sur la sécurité afin de soutenir l'élaboration et la mise en œuvre du PNS et des SGS, les données concernant des dangers constatés dans le cadre d'activités régulières ne doivent pas être utilisées à des fins punitives contre les sources de ces données. La collecte et l'archivage de ces données, qui sont nécessaires aux processus PNS et SGS de gestion des risques pour la sécurité, ne doivent pas non plus donner lieu à des responsabilités excessives pour les organisations aéronautiques ;
- c) il est indispensable de protéger les renseignements provenant de toutes les sources disponibles de données contre une utilisation inappropriée afin d'en garantir la mise à disposition continue ;
- d) les renseignements sur la sécurité devraient être utilisés uniquement à des fins de sécurité, notamment l'établissement des priorités des activités de coopération technique ;
- e) les recommandations issues des enquêtes sur les accidents et les incidents devraient faire l'objet d'un suivi, et l'efficacité de leur mise en œuvre devrait être surveillée et confirmée.

2. RECOMMANDATION 2/4

2.1 La Conférence convient de recommander :

- a) que l'OACI mette sur pied un groupe multidisciplinaire chargé de faire avancer les activités relatives à la protection des données et des renseignements sur la sécurité en vue d'assurer la mise à disposition de l'information de sécurité nécessaire à la gestion de la sécurité ;
- b) que les États et les organisations internationales appuient le groupe multidisciplinaire ;
- c) que, lors de l'établissement du mandat du groupe, l'OACI tienne compte des idées exprimées dans les notes de travail sur le point de l'ordre du jour visé par la présente recommandation et envisagent :
 - 1) une protection des données sur la sécurité appuyant le PNS et les SGS autres que celles qui concernent les accidents et les incidents ;
 - 2) une protection de certains dossiers d'accident et d'incident ;
 - 3) des interactions entre les autorités de sécurité et les autorités judiciaires et le concept d'une culture de compte rendu ouverte.
- d) que les États donnent suite aux recommandations de sécurité des autorités d'enquête sur les accidents et les incidents, demandent que les mesures soient prises, en évaluent l'efficacité et en consignent les résultats.

Sujet 2.5 : **Mise en œuvre de nouveaux processus de gestion de la sécurité HLSC 2010-WP/86**

1. CONCLUSION 2/5

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

- a) *Gestion de la sécurité*
 - 1) les processus de gestion de la sécurité qui relèvent de la responsabilité directe des États contractants et qui sont essentiels à la sécurité de l'aviation civile doivent être réunis dans une seule Annexe. Ces processus figurent, sous forme de principes, dans le cadre du PNS de l'OACI et comprennent les huit éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité ;
 - 2) les spécifications relatives aux SGS propres à un domaine d'activité particulier, tel que les opérations, les aéroports ou les services de la circulation aérienne, doivent rester dans les Annexes correspondantes ;
 - 3) les spécifications relatives aux SGS doivent inclure les activités de l'aviation générale et de l'aviation d'affaires.

b) *Élaboration des SARP et des PANS*

- 1) les propositions de nouvelles SARP et de nouvelles PANS doivent être accompagnées d'un énoncé des incidences financières afin d'aider les États à évaluer ces propositions et de leur faciliter l'élaboration des énoncés d'incidences correspondants lorsqu'ils intégreront les SARP de l'OACI dans leur propre réglementation ;
- 2) l'OACI doit envisager la possibilité d'améliorer la convivialité des Annexes et d'autres documents par l'emploi d'outils tels que les hyperliens dans les versions électroniques.

2. **RECOMMANDATION 2/5**

2.1 La Conférence convient de recommander :

a) *Gestion de la sécurité*

- 1) que l'OACI élabore, en étroite collaboration avec les États et les organisations nationales et internationales, une nouvelle Annexe sur les responsabilités et processus de gestion de la sécurité, qui aborderait les responsabilités des États en matière de gestion de la sécurité dans le cadre du PNS ;
- 2) que la nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité facilite la communication de renseignements sur la sécurité des États et des transporteurs aériens aux voyageurs, et spécifie les responsabilités de haut niveau des États en matière de sécurité.

b) *Élaboration des SARP et des PANS*

- 1) que l'OACI mette au point une méthode d'évaluation des incidences qui serait employée pour la proposition de nouvelles SARP ou PANS ;
- 2) que l'OACI veille à diffuser largement les renseignements contextuels disponibles sur l'élaboration des SARP et des PANS en utilisant les outils et les plateformes existants.

THÈME 3 : AUTRES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ

**Sujet 3.1 Harmonisation des règles et des processus pour résoudre d'autres problèmes de sécurité
HLSC 2010-WP/87**

1. **CONCLUSION 3/1**

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

- a) il faut une harmonisation des systèmes de certification, d'approbation, d'agrément ou d'acceptation des États à l'échelle mondiale. De tels systèmes ne devraient être fondés que sur les besoins en matière de sécurité, compte tenu des initiatives régionales, afin de faciliter la reconnaissance et la validation, par d'autres États, des certifications, approbations, agréments ou acceptations concernant les permis d'exploitation aérienne, les organismes de maintenance agréés, les organismes de formation agréés, les systèmes de gestion de la sécurité et les produits ;
- b) l'effort d'harmonisation devrait être guidé par des données ;
- c) la mise en commun des renseignements entre les États contractants est indispensable pour préserver la confiance et faciliter la reconnaissance des permis d'exploitation aérienne, des organismes de maintenance agréés et des organismes de formation agréés d'autres États ;
- d) la Conférence reconnaît et approuve le rôle des organismes régionaux de supervision de la sécurité dans la réduction des fardeaux administratif et financier de l'industrie liés à l'agrément des AMO et des ATO et à la reconnaissance des certificats de type.

2. RECOMMANDATION 3/1

2.1 La Conférence convient de recommander :

- a) *Accès des États et de l'industrie aux renseignements et à l'assistance, transparence et mise en commun des renseignements*
 - 1) que tous les États contractants et les parties prenantes concernées coopèrent pour échanger des renseignements suffisants de manière à assurer une bonne gestion du processus de reconnaissance des permis d'exploitation aérienne (AOC), des AMO et des ATO. Les États contractants et toutes les parties prenantes de l'aviation civile ont besoin de renseignements suffisamment détaillés pour préserver la confiance mutuelle.
- b) *Vérification*
 - 1) qu'avant de reconnaître et/ou de valider les AMO et ATO d'autres États, les États vérifient que les conditions qui régissent l'agrément de ces AMO et ATO, ainsi que l'exécution des responsabilités de surveillance, sont au moins équivalentes aux normes applicables de l'OACI ;
 - 2) que des éléments indicatifs soient produits de manière à permettre des audits de réglementation conjoints par les États.
- c) *Agrément, acceptation et reconnaissance*
 - 1) que l'OACI crée des groupes d'experts chargés d'élaborer le cadre et les conditions de reconnaissance des certifications, approbations, agréments et acceptations des AOC, AMO, ATO, des systèmes de gestion de la sécurité et des produits ;

- 2) que, lors de l'établissement du mandat des groupes d'experts, l'OACI tienne compte des idées exposées dans les notes de travail présentées au titre du point de l'ordre du jour visé par la présente recommandation et durant le débat sur ce point.

**Sujet 3.2 : Initiatives en matière de sécurité découlant d'accidents récents
HLSC 2010-WP/88**

1. CONCLUSION 3/2

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

- a) la Conférence réaffirme que tous les accidents doivent faire l'objet d'une enquête approfondie afin de garantir qu'on en tire des enseignements et que ceux-ci sont intégrés dans le cadre de sécurité ;
- b) il n'est pas acceptable qu'un accident ne puisse faire l'objet d'une enquête complète parce que les données enregistrées sont inadéquates. Par conséquent, l'OACI devrait mener de façon hautement prioritaire un examen des SARP et des éléments indicatifs en vue de proposer à l'examen des États tout amendement qui serait nécessaire pour garantir que les données requises à l'appui des enquêtes sur les accidents soient disponibles, cet examen devant porter notamment sur les dispositions concernant la récupération des données et des renseignements des enregistreurs de bord ;
- c) l'OACI devrait également évaluer les changements qui pourraient s'avérer nécessaires afin d'améliorer la surveillance, le suivi des vols et les communications dans les régions océaniques ou isolées, ce qui comprend des services de recherches et de sauvetage adéquats et dans les meilleurs délais, et examiner les SARP et les éléments indicatifs selon qu'il convient ;
- d) l'OACI devrait examiner les dispositions et les éléments indicatifs actuels concernant les activités dans le poste de pilotage en vue de déterminer les mesures à prendre ;
- e) l'OACI devrait communiquer à la 37^e session de l'Assemblée les tout derniers renseignements sur ce qui précède.

2. RECOMMANDATION 3/2

2.1 La Conférence convient de recommander :

- a) que l'OACI mène de façon hautement prioritaire un examen des SARP et des éléments indicatifs en vue de garantir que les données requises à l'appui des enquêtes sur les accidents et les incidents soient communiquées aux enquêteurs, cet examen devant porter notamment sur les dispositions concernant la récupération des données des enregistreurs de bord ;

- b) que l'OACI examine en priorité les SARP et les éléments indicatifs afin d'améliorer la surveillance, le suivi des vols et les communications des appareils évoluant dans des régions océaniques ou isolées, ainsi que la fourniture de services de recherches et de sauvetage adéquats et rapides dans les régions qui en ont besoin ;
- c) que l'OACI examine en priorité les prescriptions actuelles en matière de conception des activités dans le poste de pilotage, des listes de vérification et des procédures d'exploitation normalisées, une importance particulière étant accordée aux phases de vol critiques, en vue de déterminer, grâce à des principes de gestion de la sécurité, les mesures à prendre ;
- d) que l'OACI prie instamment les États de prendre d'urgence des mesures pour résoudre les problèmes de sécurité mis en évidence par les accidents, en particulier des mesures qui peuvent avoir un effet bénéfique immédiat sur la sécurité à un coût de mise en œuvre raisonnable, comme faire passer de 30 à 90 jours la durée utile des batteries d'ULB ;
- e) que l'OACI prie instamment les États, dans les meilleurs délais, de prendre toutes les mesures nécessaires pour tirer parti des technologies disponibles en matière de stations embarquées et au sol, pour assurer la continuité des communications et de la surveillance au-dessus des régions océaniques et des régions isolées, y compris de modifier les procédures d'alerte du personnel clé ;
- f) que l'OACI communique des renseignements actualisés sur les questions ci-dessus dans un rapport qui sera présenté à la 37^e session de l'Assemblée.

Sujet 3.3 : Autres questions liées à la sécurité
HLSC 2010-WP/89

1. CONCLUSION 3/3

1.1 La Conférence convient des conclusions suivantes :

- a) *Collaboration pour la supervision de la sécurité*
 - 1) les RSOO jouent un rôle de plus en plus important dans l'appui apporté aux États pour les aider à s'acquitter de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité ;
 - 2) l'OACI a besoin d'appui pour favoriser le développement et la stabilité des RSOO ;
 - 3) il faut explorer d'autres solutions pour les États lorsque l'établissement d'un RSOO est impossible ;
 - 4) il est nécessaire d'actualiser les éléments indicatifs sur les RSOO publiés dans le Doc 9734 de l'OACI, *Manuel de supervision de la sécurité*, Partie B — *Mise en place et gestion d'un système régional de supervision de la sécurité*, plus

particulièrement ceux qui concernent le financement durable des RSOO et les modèles de gestion sur lesquels ils reposent.

b) *La prochaine génération des professionnels de l'aviation et des propositions de formation harmonisées*

- 1) il faut prendre des mesures pour améliorer les compétences et le professionnalisme des personnels de l'aviation et renforcer la formation des professionnels de l'aviation de manière à répondre aux exigences des nouvelles procédures et de technologies toujours plus complexes ;
- 2) les États et l'industrie doivent appuyer les travaux de l'Équipe spéciale sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP), notamment les travaux relatifs au renforcement de la formation des pilotes afin de satisfaire aux exigences des nouvelles procédures et de technologies de plus en plus complexes ;
- 3) il est nécessaire d'appuyer les recommandations de l'Équipe spéciale relatives à l'élaboration d'éléments à incorporer aux SARP, aux PANS/TRG et aux éléments indicatifs de l'OACI, selon le cas.

c) *Cession, suspension et révocation des certificats de type*

- 1) il doit y avoir entente à l'échelle internationale sur la façon de fournir les instructions relatives à la navigabilité à l'État d'immatriculation en cas de suspension, de cession ou de révocation du certificat de type par l'État de conception.

d) *Amélioration de la sécurité des opérations d'approche et d'atterrissage*

- 1) la phase d'approche et d'atterrissage a connu par le passé un nombre élevé d'accidents mortels et les approches instables ont été identifiées comme facteur causal dans la plupart des accidents ou incidents à l'approche et à l'atterrissage. Toutes les parties doivent harmoniser leurs efforts pour remédier à ce problème ;
- 2) la sécurité des pistes continue à être un des grands problèmes de l'aviation et il convient, par conséquent, de déployer tous les efforts possibles pour arrêter les incursions sur pistes dans tous les aéroports du monde.

e) *Disponibilité des éléments indicatifs dans les langues officielles de l'OACI*

- 1) la Conférence reconnaît l'importance de traduire les documents OACI liés à la sécurité dans toutes les langues de l'Organisation.

f) *Élaboration d'éléments indicatifs sur la conduite d'audits de systèmes de gestion de la sécurité fondés sur la gestion des performances de sécurité*

- 1) l'OACI doit élaborer des éléments indicatifs sur la conduite d'audits de systèmes de gestion de la sécurité fondés sur les performances de sécurité, éléments qui devront être incorporés dans le *Manuel de gestion de la sécurité* de l'OACI.

g) *Financement de l'initiative du cadre de sécurité de l'OACI*

- 1) plusieurs États et régions du monde, notamment l'Afrique, ont besoin d'aide dans l'établissement de niveaux soutenus de sécurité de l'aviation, et notamment dans l'élaboration de modèles de financement qui puissent garantir une fourniture durable d'équipements et de services afin d'assurer des services de transport aérien adéquats.

2. **RECOMMANDATION 3/3**

2.1 La Conférence convient de recommander :

a) *Arrangements régionaux pour la supervision de la sécurité*

- 1) que les États appuient l'OACI pour favoriser le développement et la stabilité des RSOO ;
- 2) que les États participent aux RSOO et les appuient activement dans la mesure du possible ;
- 3) que l'OACI explore l'élaboration d'autres solutions pour les cas où l'établissement d'un RSOO est impossible ;
- 4) que l'OACI actualise les éléments indicatifs sur les RSOO publiés dans le Doc 9734 de l'OACI, *Manuel de supervision de la sécurité*, Partie B — *Mise en place et gestion d'un système régional de supervision de la sécurité*, plus particulièrement ceux qui concernent le financement durable des RSOO et les modèles de gestion sur lesquels ils reposent.

b) *La prochaine génération des professionnels de l'aviation et des propositions de formation harmonisées*

- 1) que les États appuient les travaux de l'Équipe les travaux de l'Équipe spéciale sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP), notamment les travaux relatifs au renforcement de la formation des pilotes afin de répondre aux exigences des nouvelles procédures et de technologies de plus en plus complexes.

c) *Cession, suspension et révocation des certificats de type*

- 1) que l'OACI envisage la création d'un groupe d'experts pour faciliter l'élaboration d'un processus d'évaluation des responsabilités de l'État de conception en cas de suspension, de cession ou de révocation des certificats de type.

d) *Amélioration de la sécurité des opérations d'approche et d'atterrissage*

- 1) que l'OACI poursuive ses efforts pour appuyer la mise en œuvre d'initiatives susceptibles d'améliorer la sécurité dans toutes les phases du vol, comme la navigation fondée sur les performances ou les systèmes de vision améliorée ;

-
- 2) que les États appuient la proposition de tenir des sommets internationaux régionaux sur la sécurité des pistes avec l'appui et l'assistance de l'OACI.
- e) *Disponibilité des éléments indicatifs dans les langues officielles de l'OACI*
 - 1) que l'OACI priorise l'affectation de ses ressources de traduction limitées sur la base des risques pour la communauté de l'aviation. Les documents liés à la sécurité doivent avoir priorité sur les documents internes.
 - f) *Élaboration d'éléments indicatifs sur la conduite d'audits de systèmes de gestion de la sécurité fondés sur la gestion des performances de sécurité*
 - 1) que l'OACI élabore des éléments indicatifs sur la conduite d'audits de systèmes de gestion de la sécurité fondés sur les performances de sécurité, éléments qui devront être incorporés dans le *Manuel de gestion de la sécurité* de l'OACI.
 - g) *Financement de l'initiative du cadre de sécurité de l'OACI*
 - 1) que l'OACI travaille avec les États et les organisations régionales qui ont besoin d'aide pour élaborer des modèles de financement appropriés afin de garantir une fourniture durable d'équipements et de services sur la base du niveau d'activité afin d'assurer des services de transport aérien adéquats.

ISBN 978-92-9231-530-6



9 7 8 9 2 9 2 3 1 5 3 0 6