



Canadian Aviation Executives' Safety Network (CAESN)

April 18, 2005
Vancouver, British Columbia

Annual Meeting Report

Table of Contents

1.0	Introduction	1
2.0	Objectives	1
3.0	Program and Feedback.....	1
	<i>Opening Remarks</i>	<i>1</i>
	<i>Canada's Aviation Industry Beyond 2010</i>	<i>2</i>
	<i>Flight 2010: Strategic Plan for Civil Aviation</i>	<i>2</i>
	<i>Implementing a Security Management System Approach</i>	<i>4</i>
	<i>Does Canada Need a New International Air Policy?</i>	<i>5</i>
	<i>Self-Regulation: Feasible? Desirable?</i>	<i>6</i>
	<i>Closing Remarks</i>	<i>8</i>
4.0	Conclusions.....	8

1.0 Introduction

The Canadian Aviation Executives' Safety Network (CAESN) was established by Transport Canada in 2003. Its objective is to enhance dialogue amongst key aviation industry stakeholders to identify aviation safety challenges and mitigation strategies, and to provide a forum for dialogue regarding the viability and direction of the aviation industry in Canada.

There have been two previous CAESN meetings:

- An inaugural meeting took place in Montreal on April 14, 2003. Key discussion topics during the session included safety management systems, economic impacts, and security.
- A subsequent meeting took place in Toronto on April 19, 2004. The focus of this session was on safety management systems and security, and the economic climate of the industry.

2.0 Objectives

The objectives of the third CAESN meeting, held on April 18, 2005, in Vancouver, were to:

- Review and discuss Transport Canada Civil Aviation's strategic plan (*Flight 2010*); and
- Deliberate long-term emerging concepts, such as self-regulation, security management systems, and international air policy.

Approximately 90 delegates attended the meeting. These delegates represented the aviation industry (airlines, airports, and aircraft operators), air navigation providers, manufacturers, industry associations, and senior government officials.

3.0 Program and Feedback

The meeting program included plenary sessions and breakout group discussions to deliberate specific issues.

Opening Remarks

The meeting was called to order by the facilitator, Paul Ouimet, Executive Vice-President of InterVISTAS Consulting Inc., who introduced Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister of Safety and Security for Transport Canada. In his opening remarks, Mr. Grégoire welcomed delegates to the meeting and touched on the following topics:

- The history and importance of CAESN;
- Transport Canada's triangle of priorities (efficiency, environmental friendliness, and safety and security);
- The on-going development of new security policies and programs in aviation, marine, and other modes of transport;
- Smart regulation and safety management systems; and
- The objectives for the meeting.

Canada's Aviation Industry Beyond 2010

Following Mr. Grégoire's remarks, Mr. Ouimet delivered a presentation to meeting delegates, addressing the long-term outlook for air transport markets (passenger and cargo), the airline industry, airports, and safety and security. The presentation set the stage and framework for the day's discussions.

Flight 2010: Strategic Plan for Civil Aviation

Merlin Preuss, Director General of Civil Aviation for Transport Canada, delivered a presentation on the department's strategic plan, *Flight 2010* (the plan was distributed to delegates in advance). Mr. Preuss indicated that a risk-based safety and oversight framework will be established in Canada over the next five years. An integrated management system (IMS) will also be fully-implemented to provide value-added results for Canadians.

He noted that the department is building towards a future where industry will operate at the maximum level of delegation possible, with the flexibility to meet safety requirements in the most cost-efficient manner. He noted that this means that the regulatory framework must be increasingly performance-based to permit the implementation of systematic approaches that enable continuous improvement in safety performance.

Mr. Preuss observed that *Flight 2010* has been developed to articulate Civil Aviation's direction for 2006 to 2010, and described how the program will achieve results. He noted that the strategic plan is not an action plan or a work plan; rather, it is a blueprint intended to offer direction. The plan will be revised as needed to reflect changing priorities and to ensure the most effective and efficient use of the program's resources. Department business plans will be developed and implemented within this framework.

After reviewing the goals and objectives contained in *Flight 2010*, Mr. Preuss requested comments and feedback on the plan from meeting delegates. Key observations are summarized below.

- Delegates voiced general support for the concept.
- Some concerns were expressed by meeting participants, including:
 - Safety management systems require information, and the industry is not good at data-reporting.

- Additional consultation is required with front line workers.
- Inspectors may have difficulty reconciling the new system with the prescriptive rules currently in place.
- It was suggested that risk mitigation is not properly addressed in the plan.
- Efforts are required by industry partners to communicate the benefits of the safety management system to politicians and other stakeholders.
- Proper marketing and communication of the safety management system to industry is required (education up and down the system).
- It was suggested that the department determine how safety management systems will be implemented.

Mr. Preuss also responded to several questions from meeting delegates. These included:

Q—What is Transport Canada’s definition of acceptable risk?

A—This will be assessed on a case-by-case basis, and take into account stakeholder engagement, transparency, and cost-benefits.

Q—Some components of the department’s regulatory framework are still prescriptive in nature. Does the department intend to eliminate or reduce these?

A—The department does not intend to go back and revise these components; however, it will review selected components of the framework as needed.

Q—What is the department’s view of the emerging microjet/airtaxi market, and how does this affect Flight 2010?

A—The department has not yet examined this issue. Some assessment on the microjet/airtaxi market will need to be undertaken in the future.

Q—Unlike Flight 2005, Flight 2010 does not contain any quantifiable performance targets. Why?

A—Performance goals are not included in *Flight 2010* because it is a case of diminishing returns. Documentation of performance will occur in other ways.

Implementing a Security Management System Approach

A presentation on implementing a security management system approach followed (by Aaron McCrorie, Chief of Security Policy Research and Evaluation for Transport Canada). He indicated that the security management system is a formalized framework for integrating security into the daily operations of transportation companies, and that it complements the existing regulatory framework. Mr. McCrorie indicated that, while the regulator provides the overarching framework, including legislation, regulations and programs (education, audit, inspection, and enforcement), the focus is on the organization and its management (not individual failures). Mr. McCrorie noted that security management systems can include security plans, risk assessments, performance goals/targets, roles/responsibilities, rules and procedures, and monitoring and evaluation processes.

Mr. McCrorie observed that in order to successfully implement the security management system, an integrated and proactive approach must be taken, front line personnel must be engaged, consultation with industry is required, and security management system solutions must be capable of addressing different types of operators.

Following the presentation, meeting delegates engaged in breakout group discussions to deliberate security management system implementation. Key observations provided during the plenary are summarized below.

- Participants discouraged the department from pursuing a “one size fits all” solution.
- It was suggested that business incentives be developed.
- Delegates noted that integration is required between safety and security.
- Extensive consultation, communication, and education are needed (internal and external).
- A better framework for effective consultation is required.
- An approach needs to be developed that minimizes the financial burden on industry (overhead costs for security management systems should be shared since the benefits extend far beyond the operator).
- The approach must be balanced and allow responsible operators to shape their own systems.
- Resources should be allocated by the department where needed/required.
- It was suggested that better methods be developed to share threat information.
- Some participants noted that while performance-based approach is important, prescriptive regulation is also needed.
- Delegates noted that clear processes and a reporting culture need to be developed.

- Participants also cautioned against:
 - Self-incrimination.
 - Penalty-focused approaches.
 - “Not invented here” syndrome (if it’s not our idea, it cannot be good).

Does Canada Need a New International Air Policy?

Brigita Gravitis-Beck, Director General of Air Policy for Transport Canada, provided delegates with a presentation on air policy. She indicated that momentum for greater liberalization of air services is growing internationally, and observed that Canada stands to benefit by positioning itself strategically in a new global context. Ms. Gravitis-Beck categorized and reviewed air policy issues in three market areas—domestic, transborder, and international.

At the domestic level, key questions include increasing foreign ownership of voting shares in Canadian carriers, the removal of constraints on who controls Canadian air carriers, and permitting foreign air carriers to provide limited or full services between Canadian cities.

In the transborder marketplace, she noted that questions raised by industry stakeholders include liberalizing the current Canada-U.S. agreement to permit fifth freedom operations, cargo co-terminalization, and possibly even cabotage.

On the international front, Ms. Gravitis-Beck noted that key issues include balancing the often conflicting interests of Canadian stakeholders (airports, air carriers, shippers, and local communities); the introduction of domestic service, ownership and control, and market integration issues into international negotiations; and the adoption of multilateral or plurilateral approaches in future air service negotiations.

Ms. Gravitis-Beck concluded by emphasizing that the department’s ultimate goal is to encourage the development of new services, lower prices, and greater competition whenever net benefits for Canada can be achieved. Following the presentation, meeting delegates engaged in breakout group discussions to deliberate air policy issues. Key observations provided during the plenary are summarized below.

Domestic

- Some delegates voiced support for changing foreign ownership regulations (to improve access to capital), but cautioned that changes should be reciprocal.
- It was suggested that the need for cabotage does not exist; however, if cabotage were to be pursued, it must be reciprocal (unilateral cabotage would not be acceptable).
- Some participants noted that the introduction of cargo co-terminalization would not provide any benefits to Canadian stakeholders, even if provided on a reciprocal basis

(since it would be very difficult for Canadian air carriers to develop visibility in the U.S. market).

Transborder

- Delegates called for the development of fifth and sixth freedom traffic rights.
- It was suggested by some that increased flexibility on through flights (seventh freedom traffic rights) would be beneficial.
- Participants expressed concern over U.S. assistance to their airlines (Chapter 11 reorganization and stabilization fund grants).

International

- Participants observed that interests must be balanced, and reinforced the notion that stakeholders' consultation is required ahead of time.
- It was suggested that a thorough review be conducted of the European air policy model to determine if multilateral or plurilateral agreements would be beneficial to Canada.
- Some delegates noted that the development of supporting services must accompany air policy liberalization (border and immigration services).

Self-Regulation: Feasible? Desirable?

As civil aviation in Canada embarks on the implementation of safety management systems, it is imperative that thought be given to a future beyond the safety management system. Since safety management systems can ultimately enable self-regulation, meeting delegates were asked to participate in breakout group discussions to define self-regulation, deliberate the pros and cons of the concept, examine whether self-regulation is desirable, and determine what steps would need to be taken to bring this about. Key observations are summarized below.

- Some participants felt that the term self-regulation is misleading (self-regulation means the self-administration of regulations developed by someone else).
- It was suggested that self-regulation could provide more autonomy, more responsiveness, and reduced interference.
- Participants observed that self-regulation will require demonstrated accountability and reliability, appropriate amounts of standardization, and acceptance by external stakeholders (public, insurance underwriters, etc).
- It was suggested that self-regulation will enable operators to take greater control and could enable/permit cost efficiencies.
- Some delegates expressed concerns about self-regulation and suggested a step-by-step approach.

- It was noted that self-regulation will require a significant culture shift.

Closing Remarks

Merlin Preuss thanked the delegates for their participation and closed the meeting. He encouraged delegates to carry-on strategic discussions at the fourth CAESN meeting to be held April 24, 2006, in Halifax, Nova Scotia.

4.0 Conclusions

The third CAESN meeting provided a valuable opportunity for Transport Canada to obtain input and feedback on its *Flight 2010* strategic plan. Delegates expressed overall support for the concept, but noted several key issues to be addressed.

With respect to the security management system, the group was cautiously optimistic and provided significant feedback and input.

The subject of international air policy was more controversial and not as clearly defined. Delegates expressed concerns about cabotage, and highlighted the need to flush out and communicate the benefits of key policy issues.

The discussion on self-regulation proved to be valuable and provided useful feedback. A consensus was not reached amongst the group. Additional work is required to further develop and define this concept.



Réseau des cadres supérieurs sur la sécurité aérienne au Canada (RCSSAC)

18 avril 2005

Vancouver (Colombie-Britannique)

Compte rendu de la réunion annuelle

Table des matières

1.0	Introduction	1
2.0	Objectifs.....	1
3.0	Programme et rétroaction	1
	<i>Observations préliminaires.....</i>	<i>2</i>
	<i>L'industrie canadienne du transport aérien au-delà de 2010</i>	<i>2</i>
	<i>Vol 2010 : Plan stratégique pour l'Aviation civile.....</i>	<i>2</i>
	<i>Mise en œuvre d'un système de gestion de la sûreté.....</i>	<i>5</i>
	<i>Le Canada a-t-il besoin d'une nouvelle politique sur le transport aérien international?</i>	<i>6</i>
	<i>Auto-réglementation : est-ce possible? est-ce souhaitable?.....</i>	<i>7</i>
	<i>Mot de la fin.....</i>	<i>9</i>
4.0	Conclusion.....	9

1.0 Introduction

Le Réseau des cadres supérieurs sur la sécurité aérienne au Canada (RCSSAC) a été établi par Transports Canada en 2003. Il a pour objectif de favoriser le dialogue parmi les principaux intervenants de l'industrie du transport aérien en vue de relever les défis en matière de sécurité du transport aérien et de trouver des stratégies d'atténuation. Il se veut en outre une tribune pour les échanges portant sur la viabilité et l'orientation de l'industrie du transport aérien au Canada.

Deux autres assemblées du RCSSAC ont eu lieu :

- Une assemblée inaugurale s'est tenue à Montréal le 14 avril 2003. Les sujets de discussion portaient principalement sur les systèmes de gestion de la sécurité, les répercussions économiques et la sûreté.
- Une autre assemblée a eu lieu à Toronto le 19 avril 2004. Celle-ci se concentrait sur les systèmes de gestion de la sécurité, la sûreté et le climat économique de l'industrie.

2.0 Objectifs

Voici les objectifs de la troisième assemblée du RCSSAC, qui s'est tenue le 18 avril 2005 à Vancouver :

- Examen du plan stratégique de l'Aviation civile de Transports Canada (*Vol 2010*) et discussions connexes;
- Débat sur les nouveaux concepts à long terme, comme l'auto-réglementation, les systèmes de gestion de la sécurité et la politique aérienne internationale.

Quelque 90 délégués y représentaient l'industrie du transport aérien (exploitants de compagnies aériennes, d'aéroports et d'aéronefs), des fournisseurs de service de navigation aérienne, des avionneurs, des associations de l'industrie et des hauts fonctionnaires.

3.0 Programme et rétroaction

Le programme de l'assemblée prévoyait des séances plénières et des discussions en petits groupes en vue de débats sur des questions particulières.

Observations préliminaires

L'assemblée est rappelée à l'ordre par l'animateur, Paul Ouimet, vice-président directeur d'InterVISTAS Consulting Inc., qui présente Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Transports Canada. Dans ses observations préliminaires, M. Grégoire souhaite aux délégués la bienvenue à l'assemblée et aborde les sujets suivants :

- l'histoire et l'importance de RCSSAC;
- le triangle des priorités de Transports Canada (efficacité, respect de l'environnement, et sécurité et sûreté);
- l'établissement continu de nouvelles politiques et de nouveaux programmes de sûreté, entre autres, en transport aérien et maritime;
- la réglementation intelligente et les systèmes de gestion de la sécurité;
- les objectifs de l'assemblée.

L'industrie canadienne du transport aérien au-delà de 2010

À la suite des observations de M. Grégoire, M. Ouimet présente un exposé aux délégués, où il traite des perspectives à long terme au titre des marchés du transport aérien (passagers et marchandises), de l'industrie des compagnies aériennes, des aéroports, ainsi que des questions de sécurité et sûreté. L'exposé jette les bases des débats de la journée.

Vol 2010 : Plan stratégique pour l'Aviation civile

Merlin Preuss, directeur général, Aviation civile, Transports Canada, présente un exposé sur le plan stratégique ministériel, *Vol 2010* (le plan a été distribué d'avance aux délégués). M. Preuss indique qu'un cadre de sécurité et de surveillance axé sur le risque serait établi au Canada au cours des cinq prochaines années. Un système de gestion intégrée (SGI) sera aussi mis entièrement en œuvre pour des résultats à valeur ajoutée pour les Canadiens.

Il fait remarquer que le Ministère s'applique à bâtir une industrie qui fonctionnerait selon un régime maximum de délégation, avec la souplesse voulue pour satisfaire aux exigences en matière de sécurité de la manière la plus rentable possible. Selon lui, cela signifie que le cadre réglementaire doit davantage être axé sur le rendement pour permettre la mise en œuvre d'approches systématiques afin que le rendement en matière de sécurité ne cesse d'être rehaussé.

M. Preuss fait observer que *Vol 2010* a été mis sur pied à titre d'orientation pour l'Aviation civile entre 2006 et 2010, et décrit comment le programme favorisera l'atteinte des résultats. Il indique que le plan stratégique n'est pas un plan d'action ou de travail, mais plutôt un schéma d'orientation. Le plan sera révisé au besoin pour tenir compte des priorités changeantes et faire en sorte qu'on utilise les ressources du programme de façon efficace et efficiente. Les plans d'activités ministériels seront élaborés et mis en œuvre en marge de ce cadre.

Après examen des objectifs contenus dans *Vol 2010*, M. Preuss demande que les délégués commentent le plan. Voici un sommaire des principales observations.

- Les délégués appuient en général le concept.
- Certaines préoccupations sont soulevées :
 - De l'information doit être versée dans les systèmes de gestion de la sécurité, et l'industrie n'est pas la championne de la saisie de données.
 - D'autres consultations doivent avoir lieu auprès des travailleurs de premier plan.
 - Les inspecteurs risquent d'avoir de la difficulté à adapter le nouveau système aux règles prescriptives actuellement en place.
- On dit que l'atténuation des risques n'est pas suffisamment abordée dans le plan.
- Il faut que les partenaires de l'industrie fassent des efforts pour communiquer les avantages du système de gestion de la sécurité aux politiciens et autres intervenants.
- Il faut organiser des activités de marketing et de communication auprès de l'industrie au sujet du système de gestion de la sécurité (éducation de haut en bas).
- On propose que le Ministère détermine comment les systèmes de gestion de la sécurité seront implantés.

M. Preuss répond également à plusieurs questions posées par des délégués, notamment les suivantes :

Q—Qu'est-ce qu'un risque acceptable pour Transports Canada?

R—L'évaluation se fera cas par cas et prendra en considération l'engagement des intervenants, la transparence et les coûts-avantages.

Q—Certains éléments du cadre réglementaire ministériel sont encore prescriptifs. Le Ministère entend-il les éliminer ou en réduire le nombre?

R—Le Ministère n'a pas l'intention de revenir sur ces éléments, mais examinera au besoin certains d'entre eux.

Q—Quelle est l'opinion du Ministère sur le marché émergent de microjet/taxi aérien, et comment cela affecte-t-il Vol 2010?

R—Le Ministère ne s'est pas encore penché sur la question. Il faudra évaluer ce marché dans l'avenir.

Q—Contrairement à Vol 2005, Vol 2010 ne contient aucun objectif de rendement quantifiable. Pourquoi?

R—Aucun objectif de rendement n'a été inséré dans le programme *Vol 2010* car il s'agit d'un cas de rendement décroissant. La documentation sur le rendement se fera d'une autre façon.

Mise en œuvre d'un système de gestion de la sûreté

Vient ensuite une présentation sur la mise en œuvre d'une approche axée sur un système de gestion de la sûreté (par Aaron McCrorie, chef, Recherche et évaluation des politiques de sûreté, Transports Canada). Il a indiqué que le système de gestion de la sûreté était un cadre structuré pour intégrer la sûreté dans les opérations quotidiennes des compagnies de transport et se veut un complément de l'actuel cadre réglementaire. Selon M. McCrorie, l'organisme de réglementation fournit le cadre général, notamment les lois, les règlements et les programmes (éducation, vérification, inspection et observation de la loi), mais il faut se concentrer sur l'organisation et sa gestion (et non sur chaque défaut). M. McCrorie mentionne que les systèmes de gestion de la sûreté peuvent comprendre des plans de sûreté, des évaluations des risques, des objectifs de rendement, des rôles et responsabilités, des règles et des procédures, ainsi que des processus de surveillance et d'évaluation.

M. McCrorie fait remarquer que pour réussir la mise en œuvre du système de gestion de la sûreté, il faut adopter une approche intégrée et proactive, engager du personnel de premier plan, mener des consultations auprès de l'industrie et trouver des solutions au titre du système grâce auxquelles on sera en mesure de composer avec différents types d'exploitants.

À la suite de l'exposé, les délégués forment de petits groupes pour discuter de la mise en œuvre du système de gestion de la sûreté. Voici un résumé des principales observations formulées en plénière.

- Les participants ont découragé le Ministère de poursuivre l'idée d'une solution « unique pour tous ».
- On propose l'établissement d'incitatifs.
- Les délégués énoncent le besoin d'intégration entre la sécurité et la sûreté.
- Il faut approfondir les consultations, les communications et la sensibilisation (à l'interne et à l'externe).
- Il faut un meilleur cadre afin que les consultations soient efficaces.
- Il faut trouver une solution pour minimiser le fardeau financier de l'industrie (les frais généraux pour les systèmes de gestion de la sûreté devraient être partagés car les retombées touchent bien plus que l'exploitant).
- La solution devrait être équilibrée et permettre aux exploitants responsables d'élaborer leur propre système.
- Les ressources devraient être affectées par le Ministère au besoin.
- On propose de trouver de meilleures méthodes pour échanger l'information sur les menaces.
- Certains participants disent que même si une approche axée sur le rendement est importante, il faut également que la réglementation soit prescriptive.

- Des délégués disent qu'il faut instituer des processus clairs et une culture d'établissement de rapport.
- Les participants font également des mises en garde contre :
 - l'auto-incrimination;
 - les approches axées sur les sanctions;
 - le syndrome « ça n'a pas été inventé ici » (si ce n'est pas notre idée, ça ne peut pas être bon).

Le Canada a-t-il besoin d'une nouvelle politique sur le transport aérien international?

Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique du transport aérien, Transports Canada, présente un exposé sur la politique en matière de transport aérien. Elle indique que l'impulsion pour la libéralisation des services aériens prend de l'ampleur à l'échelle internationale, et fait observer que le Canada en tirera parti s'il se positionne de manière stratégique dans un nouveau contexte mondial. M^{me} Gravitis-Beck a examiné et classé les questions de politique du transport aérien selon trois marchés : national, transfrontalier et international.

Sur le plan national, les principaux enjeux sont notamment la hausse des actions avec droit de vote de transporteurs aériens canadiens détenues par des étrangers, l'élimination des contraintes à savoir qui contrôle les transporteurs aériens canadiens, et l'autorisation accordée à des transporteurs aériens étrangers de fournir des services, limités ou complets, entre des villes canadiennes.

Quant au marché transfrontalier, elle fait remarquer que les questions soulevées par des intervenants de l'industrie englobent la libéralisation de l'actuel accord Canada-É.-U., mesure qui permettrait, outre des opérations où seraient appliqués les droits de cinquième liberté, « des routes à destination conjointe » pour le transport du fret, et peut-être aussi du cabotage.

Du point de vue international, M^{me} Gravitis-Beck dit que les enjeux clés englobent l'atteinte d'un équilibre entre les intérêts souvent conflictuels des intervenants canadiens (aéroports, transporteurs aériens, expéditeurs et collectivités locales); l'introduction dans les négociations internationales des questions de service national, de propriété et de contrôle, ainsi que d'intégration sur le marché; et l'adoption d'approches multilatérales dans les futures négociations sur les services de transport aérien.

M^{me} Gravitis-Beck conclut en soulignant que le but ultime du Ministère est d'encourager la mise sur pied de nouveaux services, de prix plus bas et d'une plus grande concurrence chaque fois que le Canada pourrait en retirer des avantages nets. À la suite de son exposé, les délégués se répartissent en petits groupes pour discuter des questions de politique de transport aérien. Voici un résumé des observations formulées en plénière.

Sur le plan national

- Certains délégués sont d'accord pour que le règlement sur la propriété étrangère soit changé (pour un meilleur accès à des capitaux), mais disent que les changements devraient être réciproques.
- On dit qu'il n'y a aucun besoin pour des activités de cabotage, mais si l'on devait poursuivre l'idée, il faudra que ce soit réciproque (le cabotage unilatéral serait inacceptable);
- Certains participants sont d'avis que « des routes à destination conjointe » pour le transport du fret n'apporteraient aucun avantage pour les intervenants canadiens même s'il y avait entente réciproque (car il serait très difficile pour les transporteurs aériens canadiens d'accroître leur visibilité sur le marché américain).

Sur le plan transfrontalier

- Les délégués demandent l'établissement de droit de trafic de cinquième et sixième liberté.
- Certains disent qu'une souplesse accrue des vols (droit de trafic de septième liberté) serait avantageuse.
- Les participants se disent préoccupés de l'assistance qu'offrent les É.-U. pour leurs lignes aériennes (chapitre 11, réorganisation et stabilisation des octrois de fonds).

Sur le plan international

- Les participants disent que les intérêts doivent être équilibrés, et ont renforcé la notion selon laquelle il faut consulter au préalable les intervenants.
- On propose la tenue d'un examen rigoureux du modèle européen de politique aérienne afin de déterminer s'il serait profitable pour le Canada de conclure des accords multilatéraux.
- Certains délégués sont d'avis que l'établissement de services de soutien doit accompagner la libéralisation de la politique du transport aérien (services à la frontière et à l'immigration).

Auto-réglementation : est-ce possible? est-ce souhaitable?

Comme l'aviation civile du Canada est sur le point de mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité, il est primordial de songer à ce qui se passera après les systèmes de gestion de la sécurité. Comme ceux-ci peuvent en bout de ligne permettre l'auto-réglementation, on demande aux délégués de participer à des petits groupes de discussion pour définir la notion d'auto-réglementation, débattre des avantages et des inconvénients du concept, se poser la question à savoir si l'auto-réglementation est souhaitable, puis déterminer quelles étapes seraient nécessaires à la réalisation de ces projets. Voici un sommaire des principales observations.

- certains participants estiment que le terme *auto-réglementation* porte à confusion (le terme signifie auto-administration de la réglementation établie par un tiers).
- On dit que l'auto-réglementation pourrait donner plus d'autonomie et de souplesse et réduire les interférences.
- Les participants sont d'avis qu'afin que l'auto-réglementation se fasse, il faudra une transparence et une fiabilité manifestes, une normalisation acceptable et l'approbation des intervenants externes (public, assureur, etc.).
- On croit que l'auto-réglementation permettra aux exploitants d'avoir davantage de contrôle et de réaliser des économies.
- Certains délégués se disent préoccupés par l'auto-réglementation et proposent une approche graduelle.
- On fait remarquer que pour instituer une auto-réglementation, il faudra un important changement de culture.

Mot de la fin

Merlin Preuss remercie les délégués pour leur participation et lève la séance. Il les encourage en outre à poursuivre les discussions stratégiques lors de la quatrième rencontre du RCSSAC qui se tiendra le 24 avril 2006 à Halifax (Nouvelle-Écosse).

4.0 Conclusion

La troisième rencontre du RCSSAC a constitué une occasion précieuse pour Transports Canada qui comptait obtenir de la rétroaction sur son plan stratégique *Vol 2010*. Les délégués ont tous exprimé leur appui au concept, mais ont soulevé plusieurs questions clés qu'il faudra régler.

Quant au système de gestion de la sûreté, le groupe a manifesté un optimisme prudent et formulé d'importantes remarques.

La question de la politique du transport aérien international a suscité plus de controverse et n'est pas aussi clairement définie. Les délégués se disent préoccupés par la question du cabotage, et mentionnaient la nécessité de régler les questions clés en matière de politique et d'en communiquer les avantages.

Les discussions sur l'auto-réglementation se sont avérées précieuses et ont donné lieu à des commentaires utiles. Le groupe n'a pas obtenu de consensus à ce chapitre. D'autres travaux seront nécessaires pour peaufiner ce concept.