

# OACI

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

## L'AVENIR DE LA SÉCURITÉ

L'approche proactive et collaborative de l'OACI

**Également dans le présent numéro :**

Quels seront les effectifs du personnel de maintenance dont nous aurons besoin en 2030 ?

La Présidente de la NTSB a la parole

Les événements marquants du calendrier de 2012/2013 de l'OACI



L'AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE SINGAPOUR ET LA SINGAPORE AVIATION ACADEMY  
VOUS SOUHAITENT CORDIALEMENT LA BIENVENUE AU

# 1<sup>ER</sup> SYMPOSIUM MONDIAL



# TRAINAIR PLUS

25 - 28 septembre 2012

« PRÉPARER LA MAIN-D'ŒUVRE AÉRONAUTIQUE DE DEMAIN  
AVEC LES OUTILS DE FORMATION D'AUJOURD'HUI »

Le premier Symposium mondial de la formation de l'OACI est une occasion unique qui vous est offerte d'échanger des points de vue sur les pratiques idéales et les expériences dans la formation aéronautique avec des représentants de l'OACI, des organismes régionaux, des États, des institutions de formation, des exploitants et de l'industrie.

**INSCRIPTION  
GRATUITE**

Organisé par :



Inscription sur le site :  
[www.saa.com.sg](http://www.saa.com.sg)



LE JOURNAL DE L'OACI  
VOLUME 67, NUMÉRO 1, 2012

**Éditorial**  
Groupe des communications de l'OACI  
Tél.: +1 (514) 954-8220  
www.icao.int  
www.youtube.com/icaovideo  
twitter.com/icaopress

**Bang Marketing**  
Stéphanie Kennan  
Tél.: +1 (514) 849-2264  
Courriel: info@bang-marketing.com  
Site web: www.bang-marketing.com

**Publicité**  
**FCM Communications Inc.**  
Yves Allard  
Tél.: +1 (450) 677-3535  
Fax: +1 (450) 677-4445  
Courriel: info@fcmcommunications.ca

**Soumissions**  
Le Journal encourage les soumissions de la part des personnes, des organisations et des États intéressés qui souhaitent partager des mises à jour, des perspectives ou des analyses liées à l'aviation civile mondiale.

**Abonnements et prix par exemplaire**  
Abonnement annuel: 40 \$ US (six numéros par an).  
Prix par exemplaire: 10 \$ US. Pour tous renseignements sur les abonnements et les ventes, contacter le Groupe de la vente des documents de l'OACI.  
Tél.: +1 (514) 954-8022  
Courriel: sales@icao.int

Publié à Montréal, Canada. ISSN 0018 8778.

Les informations publiées dans le Journal de l'OACI sont exactes au moment de l'impression. Les opinions exprimées sont celles de leurs auteurs et ne traduisent pas nécessairement les opinions de l'OACI ou celles de ses États membres. Nous encourageons la reproduction d'articles du Journal de l'OACI. Toute reproduction doit citer la source «Journal de l'OACI».

Imprimé par l'OACI

# TABLES DES MATIÈRES

4

## MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL

Quand on envisage l'avenir de l'aviation, on doit nécessairement envisager l'avenir de la sécurité.

6

## ARTICLE ANNONCE EN COUVERTURE : REPÈRES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DANS LE MONDE

Présentation du rapport sur l'État de la sécurité de l'aviation dans le monde – 2011, le premier document de ce genre dans le système de transport aérien international.

12

## QUI FERA LA MAINTENANCE DE VOTRE AÉRONEF EN 2030 ?

Le point sur les besoins en personnel de maintenance des exploitants de transport aérien commercial, des organisations de maintenance, réparation et révision (MRO) et des organismes de formation, au cours des 20 prochaines années.

14

## ÉLOGE DES DONNÉES, DE LA COOPÉRATION ET DE L'OACI

Deborah Hersman, Présidente de la National Transportation Safety Board (NTSB) des États-Unis, prend la parole à la 8<sup>e</sup> Conférence annuelle Assad Kotaite et souligne l'importance des protocoles d'enquêtes des accidents, définis à l'Annexe 13.

## 16 - CALENDRIER DES PRINCIPAUX ÉVÈNEMENTS DE L'OACI EN 2012-2013

18

## NOTES DU SOMMET

Narjess Teyssier, Sous-directeur de la Section de l'analyse et de la politique économiques, partage ses impressions concernant la Route du Sommet mondial 2011 sur le développement de la Stratégie.

20

## RECONNAISSANCE DU RASG

Le Groupe régional de sécurité de l'aviation – Continent américain (RASG-PA) a signé avec le système de partage et d'analyse des renseignements sur la sécurité aéronautique (ASIAS) un accord historique aux fins d'échange de renseignements.

21

## LA STRATÉGIE MONDIALE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION FAIT UN PAS EN AVANT

Les États de la Région Asie/Pacifique ont adopté une stratégie d'ensemble afin d'améliorer systématiquement la sûreté des passagers et du fret dans la région, dans le cadre d'une initiative mondiale.

## 22 - NOUVELLES BRÈVES DE L'OACI

## 27 - L'OACI EN LIGNE

28

## CÉLÉBRATION DE LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

Message d'assistance et de coopération pour un transport aérien durable à l'échelle mondiale.

30

## FORUM : FAVORISER LES CARBURANTS ALTERNATIFS

La capitaine Aysha Al Hamili examine les options et idées de renforcement du développement de carburants alternatifs.

32

## DESSINER L'AVENIR

Symposium de l'OACI sur le développement durable du transport aérien.



## Conseil de l'OACI 28/02/2012

Président: Mr. R. Kobeh González (Mexique)

<b>Argentine</b>	M. J. Gelso	<b>Malaisie</b>	M. Y.H. Lim
<b>Australie</b>	Mme K. Macaulay	<b>Mexique</b>	M. D. Méndez Mayora
<b>Belgique</b>	M. G. Robert	<b>Maroc</b>	M. A. Manar
<b>Brésil</b>	M. J. D'Escragnolle	<b>Nigéria</b>	Dr. O.B. Aliu
	Taunay Filho	<b>Paraguay</b>	Mme A. Torres de Rodríguez
<b>Burkina Faso</b>	M. M. Dieguimé	<b>Pérou</b>	
<b>Cameroun</b>	M. E. Zoa Etundi	<b>Republic of Corée</b>	M. D. Choi
<b>Canada</b>	M. M. Allen	<b>Fédération de la Russie</b>	M. A. A. Novgorodov
<b>Chine</b>	M. T. Ma	<b>Arrabie Saoudite</b>	M. T. M. B. Kabli
<b>Colombie</b>	Mme G. Rueda de Higuera	<b>Singapour</b>	M. T. C. Ng
<b>Cuba</b>	M. J. F. Castillo de la Paz	<b>Slovénie</b>	M. A. Krapež
<b>Danemark</b>	M. K. L. Larsen	<b>Afrique du sud</b>	M. L. Mabaso
<b>Égypte</b>	M. M. T. Elzanaty	<b>Espagne</b>	M. V. M. Aguado
<b>France</b>	M. M. Wachenheim	<b>Swaziland</b>	M. D. Litchfield
<b>Germany</b>	M. J.-W. Mendel	<b>Ouganda</b>	M. J. W. Kabbs Twijuke
<b>Guatemala</b>	M. L. F. Carranza-Cifuentes	<b>Émirats Arabes Uni</b>	Mme A. Al Hamili
<b>Inde</b>	M. A. Mishra	<b>Royaume-Uni</b>	M. M. Rossell
<b>Italie</b>	M. G. Picheca	<b>États Uni</b>	M. D. Woerth
<b>Japon</b>	M. T. Koda		

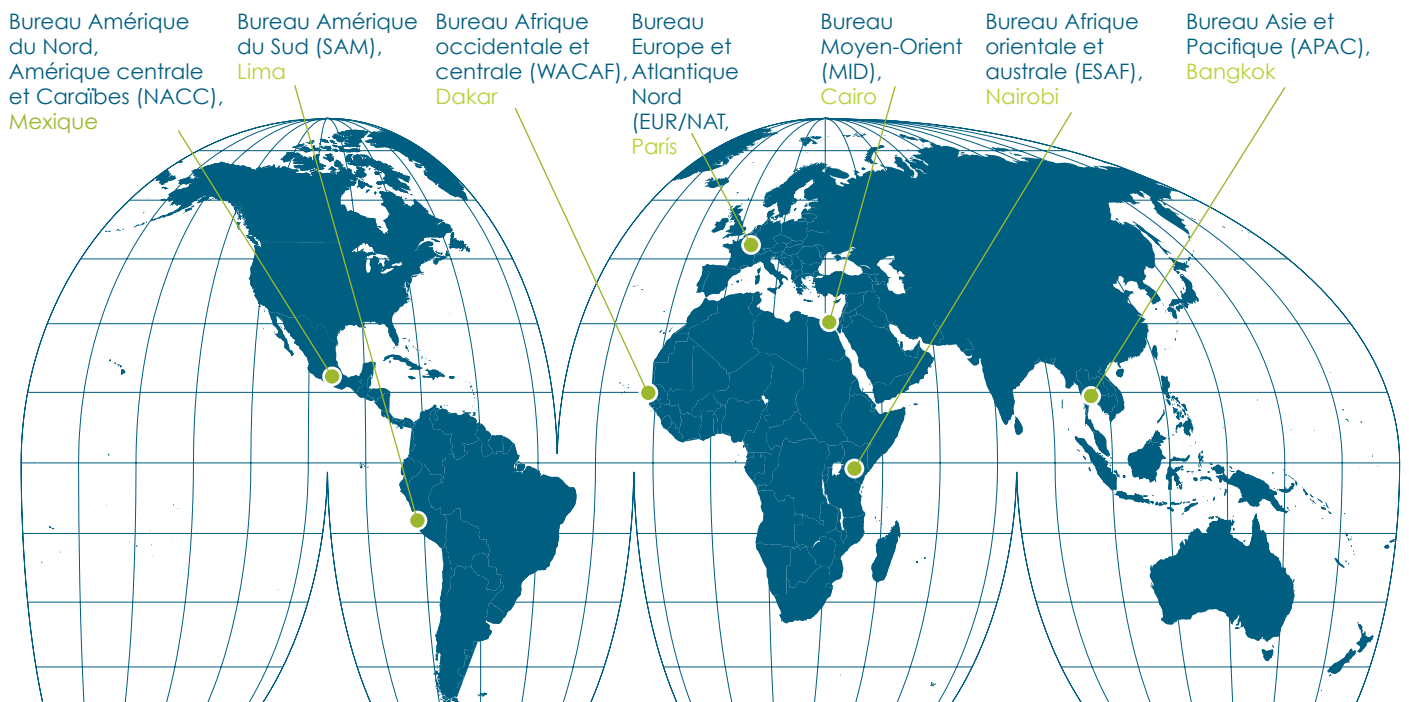
## Commission de navigation aérienne de l'OACI (ANC) 28/02/2012

Président: M. Christian Schleifer

Les membres de la Commission de navigation aérienne sont désignés par les États contractants et nommés par le Conseil. Ils agissent en leur qualité personnelle d'experts et non en qualité de représentants des États qui les ont désignés.

M. A. H. Alaoui	M. M. G. Fernando	M. A. A. Korsakov	M. A. H. Tiede
M. S. C. M. Allotey	M. P. D. Fleming	M. R. Monning	M. D. Umezawa
M. D. C. Behrens	M. R. O. González	M. H. Park	M. S. Vuokila
M. M. A. Costa Junior	M. M. Halidou	M. C. Schleifer	M. F. Zizi
M. J. I. Dow	M. J. Herrero	M. F. Tai	

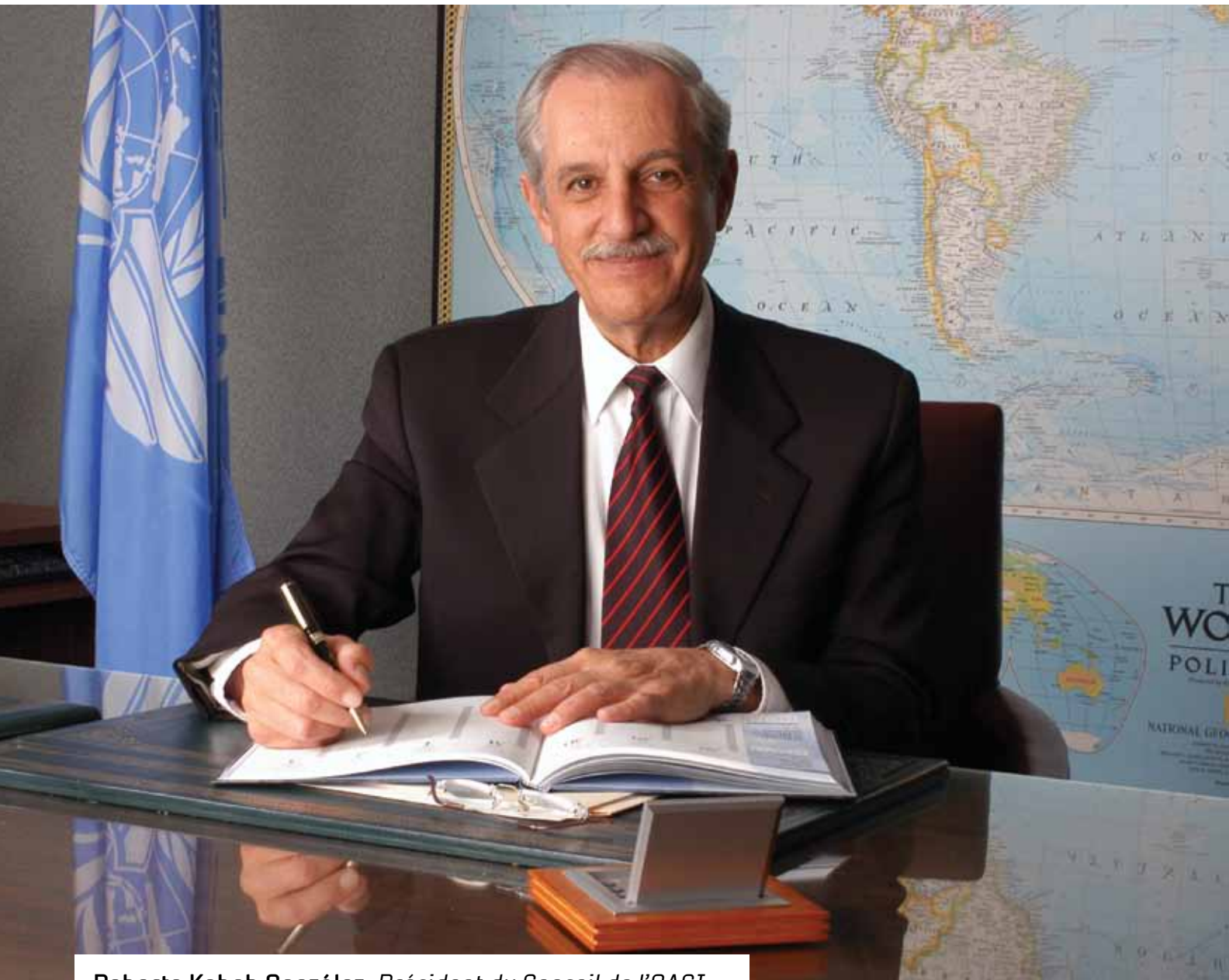
## Présence mondiale de l'OACI



# Leadership et vision dans l'aviation civile internationale








**Roberto Kobeh González, *Président du Conseil de l'OACI***

# L'AVENIR DE LA SÉCURITÉ DÉPEND DE NOS EFFORTS PRÉSENTS

 Quand on envisage l'avenir de l'aviation, on doit nécessairement envisager l'avenir de la sécurité.

Pour l'heure, il est encourageant de constater que le système mondial de transport aérien est déjà remarquablement efficace. De fait, 2011 a été l'année la plus sûre jamais enregistrée.

Mais, d'ici 2030, le nombre de passagers devrait atteindre 6 milliards par an et le nombre de départs d'avions, plus de 50 millions – à peu près le double qu'en 2011. Une telle croissance exercera progressivement une pression énorme sur tous les systèmes d'aviation, dont beaucoup fonctionnent au maximum de leur capacité.

La question majeure qui se pose donc à tous au sein de la communauté de l'aviation internationale est : quels changements faut-il apporter pour consolider les progrès faits jusqu'à maintenant et rendre l'aviation plus sûre encore ?

L'OACI répond à cette question en concentrant ses efforts sur les domaines à plus fort rendement du capital investi.

Notre objectif premier est la question des pistes, première cause d'accidents mortels. En collaboration avec nos partenaires aéronautiques, nous avons établi un programme mondial de sécurité des pistes. Le but visé est de conscientiser et d'amener l'expérience, la connaissance et les meilleures pratiques collectives à peser sur les divers événements liés à la sécurité des pistes.

Notre deuxième objectif concerne la perte de contrôle en vol. Moins d'accidents sont causés de cette façon, mais ils sont presque toujours catastrophiques. Cette année encore, nous ferons équipe avec les principaux réglementeurs pour examiner plus en profondeur cette question.

La fatigue est une autre cause insidieuse d'accidents mortels. L'année passée, nous avons introduit de nouvelles normes de gestion des risques de fatigue, dont nous faisons maintenant la promotion, et de nouveaux éléments indicatifs pour les réglementeurs et l'industrie.

Les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI sont les composantes de base essentielles d'un système d'aviation sain en matière de réglementation. Leur mise en œuvre est indispensable. Et cependant, les audits de supervision de la sécurité dans nos États membres au cours de la dernière décennie révèlent que dans plus de 50 États le degré de mise en œuvre est inférieur à 50 pour cent.

En conséquence, nous avons mis au point plusieurs méthodes d'analyse afin de montrer le risque d'un grave accident d'aviation auquel s'exposent les pays s'ils ne corrigent pas la situation. Nous voulons convaincre les décideurs de prendre des mesures en matière de risques de sécurité avant que des accidents ne se produisent.

En même temps, nous avons créé un Réseau d'assistance collaborative en matière de sécurité afin d'aligner les États qui font preuve d'une volonté politique d'agir avec d'autres États

« La question majeure qui se pose... à tous au sein de la communauté de l'aviation internationale est : quels changements faut-il apporter pour consolider les progrès faits jusqu'à maintenant et rendre l'aviation plus sûre encore ? »

qui sont prêts à aider en conseillant et en formant, et nous avons établi un nouveau fonds de sécurité volontaire pour les États préférant faire des donations.

À l'appui de cette approche, nous nous sommes penchés, avec l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI) et la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) sur un mécanisme d'aviation d'évaluations de systèmes fondamental impliquant les compagnies aériennes, les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne qui sont tous les trois convenus de partager les renseignements pertinents par l'intermédiaire du Système mondial d'échange de renseignements sur la sécurité. Cette collaboration a créé un bassin de renseignements plus vaste aux fins de l'évaluation de la santé d'ensemble du système de l'aviation.

Ces initiatives et bien d'autres figurent dans le tout premier rapport de l'OACI sur l'État de la sécurité de l'aviation dans le monde – 2011. Tous les lecteurs et voyageurs peuvent consulter ce rapport sur le site web de l'OACI. Il donne un aperçu précis de la sécurité de l'aviation dans le monde et résume tout ce que nous faisons pour rendre les voyages aériens plus sûrs, non seulement dans le présent – mais aussi dans l'avenir. ■



# REPÈRES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DANS LE MONDE

Le rapport inaugural de l'OACI met l'accent sur des approches proactives, fondées sur le risque et collaboratives.





Selon Nancy Graham, Directrice de la navigation aérienne de l'OACI, « Ce rapport inaugural sur l'état de la sécurité de l'aviation dans le monde en 2011 est destiné à apporter aux États membres, à la communauté aéronautique et aux voyageurs une analyse de haut niveau des tendances et des indicateurs de la sécurité du transport aérien ».

Le rapport décrit également des expériences internationales réussies et met en évidence le rôle de chef de file de l'Organisation pour encourager une coopération et une innovation accrues afin de renforcer dans le monde entier la sécurité du transport aérien.

« Les renseignements sur la sécurité sont facilement accessibles à partir de plusieurs sources, mais ce rapport novateur présente un plan convaincant et globaliste de l'OACI et de l'industrie visant à constamment améliorer la sécurité de l'aviation », a ajouté Mme Graham. Elle a également souligné l'importance du rapport comme point de référence des progrès dans le monde.

### LA COOPÉRATION EST L'ÉLÉMENT CLÉ

« L'état de la sécurité de l'aviation dans le monde apporte des informations qui peuvent servir de base à des décisions bien informées sur la meilleure façon de continuer d'améliorer les résultats en matière de sécurité de l'aviation », a-t-elle déclaré. « En présentant ces résultats sous une forme claire et facile à comprendre, l'OACI a cherché à promouvoir une meilleure responsabilisation, tout en assurant la cohérence avec ses objectifs stratégiques ».


Le rapport est particulièrement opportun à la lumière des faits nouveaux dans l'industrie internationale.

L'année 2010 a vu un retour à la croissance, le nombre total de vols commerciaux réguliers recommençant à dépasser les 30 millions par an. Selon Mme Graham, dans le contexte de cette période de croissance renouvelée, et vu la progression prévue des voyages aériens, il est impératif de maintenir une très forte focalisation sur des initiatives qui amélioreront encore dans l'avenir les résultats en matière de sécurité.

Gardant cela à l'esprit, l'OACI développe et affine constamment des méthodes proactives et fondées sur le risque pour continuer de réduire le taux mondial d'accidents et s'attaquer aux trois principaux domaines de priorité en matière de risque de sécurité à l'heure actuelle, à savoir : les accidents liés aux pistes ; l'impact sans perte de contrôle (CFIT) ; la perte de contrôle en vol et les accidents dus aux défaillances d'éléments du système.

Le nombre d'accidents imputés aux vols commerciaux réguliers a atteint 121 en 2010, contre 113 en 2009, ce qui donne un taux d'accidents de 4,0 par million de départs, en augmentation marginale par rapport au taux d'accidents de 3,9 par million de départs de 2009.

Tout en étant inférieur à ceux de 2005 et 2006, le nombre total de victimes en 2010 a néanmoins augmenté ces trois dernières années. Cette tendance vient rappeler que la coopération entre les diverses parties prenantes est un élément clé de la réduction du nombre d'accidents d'aviation et de leurs victimes.

 Il a pour titre *État de la sécurité de l'aviation dans le monde – 2011 Édition spéciale*, le premier document du genre dans l'histoire de l'OACI. Le rapport, nouveau et décisif sur la situation de la sécurité dans le système de transport aérien international, sert de référence pour les efforts futurs et donne une vue d'ensemble ouverte, transparente au public voyageur.

Le rapport annuel de l'OACI sur la sécurité combine des statistiques complètes sur la circulation aérienne et les tendances en matière d'accidents ainsi que l'ensemble des initiatives entreprises par l'Organisation, ses États membres et partenaires pour traiter les questions de sécurité, notamment les événements liés aux pistes (la première cause d'accidents mortels), la fatigue des pilotes et une pénurie anticipée de professionnels de l'aviation qualifiés.

# L'OACI et les parties prenantes qu'elle a pour partenaires ont élaboré et mis en œuvre des approches pragmatiques axées sur les risques pour s'attaquer aux problèmes émergents de sécurité de l'aviation dans le monde.

## LE RÔLE DES RASG

Le Programme d'audit de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI continue de promouvoir la mise en œuvre systématique des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

Pour soutenir le rythme de l'expansion et des avancées dans ce secteur, l'OACI reste axée sur la mise en œuvre et le développement de nouvelles initiatives en matière de sécurité. Les Réseaux d'assistance et de coopération en matière de sécurité (SCAN), le Programme de sécurité des pistes et les Systèmes de gestion des risques de fatigue ne sont que quelques exemples de collaboration de l'OACI avec les parties prenantes pour identifier et éliminer les dangers.

L'OACI continue également de rehausser l'efficacité et l'efficacité des organisations de sécurité régionales établies, grâce à ses nouveaux Groupes de sécurité de l'aviation régionaux (RASG), en vue de fournir une coordination et des comptes rendus régionaux de haut niveau. Le développement et la promotion d'une formation améliorée et les outils d'appui nécessaires pour traiter les questions de sécurité actuelles et émergentes jouent un rôle important dans le cadre de ces programmes régionaux.

Cette dernière décennie, la communauté de l'aviation a été témoin d'une évolution fondamentale dans son approche de la sécurité. L'OACI et les parties prenantes qu'elle a pour partenaires ont élaboré et mis en œuvre des approches pragmatiques axées sur les risques pour s'attaquer aux problèmes émergents de sécurité de l'aviation dans le monde et mieux focaliser l'appui de l'Organisation aux États qui font face à des défis plus prononcés en matière de sécurité.

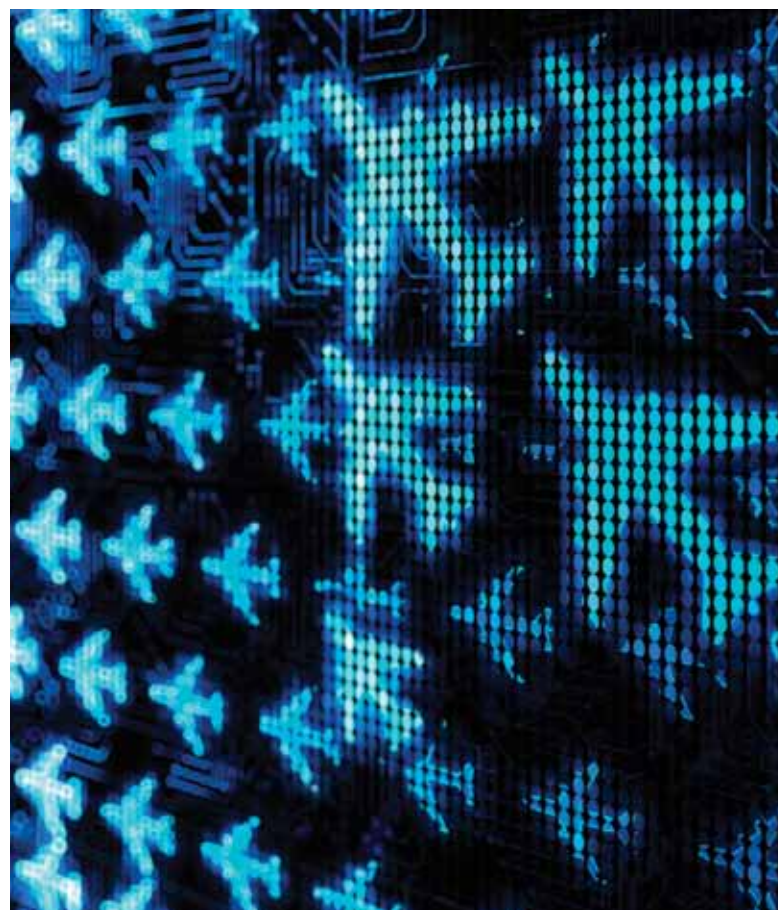
## UNE COLLABORATION CONTINUE

«L'évolution de ces stratégies est d'importance critique pour assurer que l'aviation civile internationale reste le mode de transport le plus sûr, alors même qu'elle continue de répondre à la croissance significative de la population mondiale et aux prévisions de voyages aériens pour l'avenir proche», a déclaré Mme Graham.

Les informations contenues dans le rapport appuient fortement la conclusion selon laquelle les performances de sécurité dans l'aviation civile internationale peuvent et doivent être renforcées – pas seulement au profit du secteur de l'aviation mais de manière à appuyer intrinsèquement les économies mondiale et locale.

«La vision de l'OACI se focalise sur ces objectifs et nous invitons les États et la communauté aéronautique à continuer de collaborer avec nous dans ces efforts. La sécurité demeure l'objectif stratégique directeur et fondamental, et notre secteur tirera assurément profit de cette nouvelle publication intégrée sur la sécurité.»

Des rapports de l'OACI sur la sécurité seront dans l'avenir publiés annuellement, apportant constamment à la communauté du transport aérien des mises à jour sur les indicateurs de sécurité essentiels. Ces rapports annuels seront complétés au besoin par des éditions spéciales, tel le présent rapport inaugural, pour marquer la réalisation d'étapes particulièrement significatives en matière de sécurité. ■



# LES PROGRAMMES DE L'OACI EN ACTION

✈ Les politiques, procédures et systèmes qui permettent à l'aviation civile de rester sûre, sécurisée, efficace et respectueuse de l'environnement sont prescrites dans les normes et pratiques recommandées (SARP) internationales que l'OACI coordonne.

Toutes ces activités sont harmonisées par les principes et objectifs exposés dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et de nombreuses SARP relatives à la sécurité intéressant expressément les États sont en voie d'être réunies dans une nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité, en préparation. Par ailleurs, l'OACI lance et gère des projets portant sur un large éventail de problèmes de sécurité, dont beaucoup sont exposés en détail dans la section concernant la mise en œuvre dans le rapport sur l'état de la sécurité de l'aviation dans le monde, notamment :

## LE PROGRAMME D'AUDITS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (USOAP) DE L'OACI

Les activités de surveillance de la sécurité de l'OACI sont axées sur le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et la transition progressive vers une approche de surveillance continue. À la fin de 2010, l'USOAP avait mené à bien des évaluations de 93 pour cent des États membres de l'OACI, intervenant pour 99 pour cent du trafic aérien.

## PROGRAMMES DE DÉVELOPPEMENT COOPÉRATIF DE LA SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE ET DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ (COSCAP)

Les COSCAP ont été créés pour renforcer la sécurité du transport aérien à l'échelon régional au moyen de l'établissement d'entités de coopération qui fournissent des services techniques à leurs participants.

Chaque OSCAP est dirigé par un comité de pilotage du programme composé de Directeurs généraux de l'aviation civile (DGCA), représentants de l'OACI, conseillers techniques, représentants des partenaires donateurs et autres parties prenantes.

Les COSCAP constituent des points focaux pour les demandes d'informations, facilitent le partage d'expertise technique et renforcent les capacités de supervision de la sécurité des autorités de l'aviation civile. Grâce aux COSCAP, le personnel technique est en mesure d'accomplir des tâches telles que dispenser des cours de formation, élaborer des réglementations harmonisées, créer des éléments d'orientation techniques, exercer des activités de certification et de surveillance et aider les États à mettre au point des plans d'action corrective pour remédier aux carences de la



sécurité. Actuellement, neuf programmes de coopération fonctionnent selon le modèle COSCAP et ils vont maintenant commencer à rendre compte annuellement à l'OACI, ainsi que les autres organes de sécurité régionaux OACI et non OACI, par l'entremise des Groupes de sécurité de l'aviation régionaux que l'Organisation est en train de créer dans le monde.

## PROGRAMME DE SÉCURITÉ DES PISTES

L'aviation a obtenu un bilan de sécurité remarquable avec moins de quatre accidents par million de départs dans le monde. Néanmoins, le taux d'accidents mondial est resté pratiquement constant au cours des dix dernières années, les catégories d'événements en rapport avec les pistes représentant constamment le plus grand groupe d'accidents.

Il est donc indispensable d'améliorer la sécurité des pistes si nous voulons atteindre notre objectif de réduire constamment le taux d'accidents mondial, ainsi que le nombre de victimes, malgré la croissance prévue du trafic aérien dans l'avenir prévisible. La communauté aéronautique internationale a donc appelé l'OACI à faire preuve de leadership dans l'effort pour réduire le nombre d'accidents et d'incidents en rapport avec les pistes. C'est à travers son Programme de sécurité des pistes que l'OACI vise à coordonner les efforts pour améliorer la sécurité des pistes partout dans le monde.

Ces trois programmes ne représentent que quelques exemples de la collaboration de l'OACI avec les parties prenantes pour identifier et éliminer les dangers, améliorer la sécurité de l'aviation et rendre possibles une coopération et des communications sans discontinuité entre parties prenantes. La coordination et l'harmonisation de multiples programmes de sécurité doit se faire de manière synchronisée afin d'améliorer continuellement la sécurité dans le système complexe actuel de transport aérien. ■

# Votre compagnie est-elle conforme?

**Si le Livret rouge de l'OACI ne se trouve pas à bord de votre aéronef,  
votre compagnie peut ne pas être conforme**

Pour les expéditions qui selon ces instructions nécessitent un document de transport de marchandises dangereuses, l'exploitant doit s'assurer que les renseignements appropriés soient toujours immédiatement disponibles pour prendre des mesures d'urgence en cas d'accident ou d'incident lié à des marchandises dangereuses dans le transport aérien. Ces renseignements doivent être mis à la disposition du pilote commandant de bord et peuvent être fournis par :

- a) éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incidents d'aviation concernant des marchandises dangereuses (Doc 9481 de l'OACI)

*(source : Instructions techniques de l'OACI)*



« La sécurité et la sûreté ont la plus haute priorité dans l'industrie. Comprendre les procédures concernant les marchandises dangereuses et s'y conformer constitue une part importante de cette équation. C'est pourquoi l'IFALPA recommande que toutes les compagnies aériennes placent un exemplaire du " Livret rouge " dans le poste de pilotage de tous leurs aéronefs. »

***Don Wykoff, Président de l'IFALPA***




[www.icao.int/store](http://www.icao.int/store)

Bureau de commandes Tél. : +1 514 954-8022 • Fax : +1 514 954-6769 • Courriel : [sales@icao.int](mailto:sales@icao.int)



# EXPÉRIENCES RÉUSSIES D'ASSISTANCE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

 L'esprit de coopération des États membres de l'OACI a été constamment démontré au travers de projets d'assistance financière et technique qui ont réussi à relever le niveau de la sécurité de l'aviation civile dans le monde.

Les exemples suivants (tirés des pages du rapport sur l'état de la sécurité de l'aviation dans le monde) donnent un aperçu des nombreuses expériences réussies d'assistance qui ont eu des résultats positifs pour la sécurité de l'aviation.

## INDE

L'Autorité aéroportuaire de l'Inde et l'OACI ont organisé des programmes de formation dans les domaines de la gestion des aéroports et de la sûreté aéroportuaire pour du personnel d'autres États membres, dont l'Afrique du Sud, Maurice, le Nigéria, l'Ouganda, les Philippines, le Tadjikistan et la Thaïlande. Conjointement avec ces programmes, l'OACI a attribué des bourses à du personnel provenant du Bangladesh, de Maurice, du Nigeria, de Sainte Lucie et du Zimbabwe.

## AUSTRALIE

Quatre agences gouvernementales australiennes interviennent dans des programmes d'assistance et de coopération avec des États de la région Asie-Pacifique, en particulier l'Indonésie et la Papouasie-Nouvelle-Guinée. Il s'agit du Department of Infrastructure and Transport, de la Civil Aviation Safety Authority, de l'Australian Transport Safety Bureau et de Airservices Australia. Les programmes de coopération et d'assistance renforcent la sécurité aérienne régionale au moyen d'activités de formation, de mentorat et de renforcement des capacités.



## UNION EUROPÉENNE

Plusieurs projets d'assistance technique internationale ont été financés et menés par l'UE. Des programmes de coopération intéressant l'aviation civile ont été organisés avec des pays voisins et des États d'Afrique, d'Asie et d'Amérique latine. L'assistance technique de l'UE vise principalement des États et des organisations régionales manquant de ressources et/ou d'expertise technique, dans le but d'améliorer le niveau de sécurité.

## GRUPE DE LA BANQUE MONDIALE

Le WBG est une source d'assistance financière et technique pour les pays en développement au moyen de prêts à faible taux d'intérêt, de subventions et de crédits sans intérêt. En 2010, le WBG a apporté assistance et appui à des pays avec plus de trente projets dans le secteur du transport aérien et vingt-huit accords d'investissement, pour un montant total de 1,25 milliard USD dans le portefeuille du transport aérien. L'Afrique continue d'être un domaine de focalisation majeure, où plusieurs projets intéressant la sécurité et la sûreté du transport aérien ont été développés et mis en œuvre. Ces projets ont financé la réforme de la réglementation, le renforcement des capacités et l'infrastructure.

## AIRBUS

Airbus considère la navigation fondée sur les performances (PBN) comme une des meilleures solutions à des problèmes de sécurité tels que les sorties de piste et les impacts sans perte de contrôle, et y voit une méthode permettant d'optimiser l'accès aux aéroports de façon sûre et efficace.

## BOEING

À la demande des autorités de l'aviation civile de l'Argentine et des Émirats arabes unis, Boeing a fourni des experts techniques et des agents contractuels pour aider à effectuer une évaluation (*International Aviation Safety Assessment, IASA*) programmée par l'U.S. FAA. L'appui apporté par Boeing a contribué au succès général de cette évaluation, et il en est résulté que les deux pays ont obtenu une notation IASA Catégorie 1, définie comme satisfaisant aux normes de l'OACI.

## DIRECTION DE L'ASSISTANCE TECHNIQUE DE L'OACI

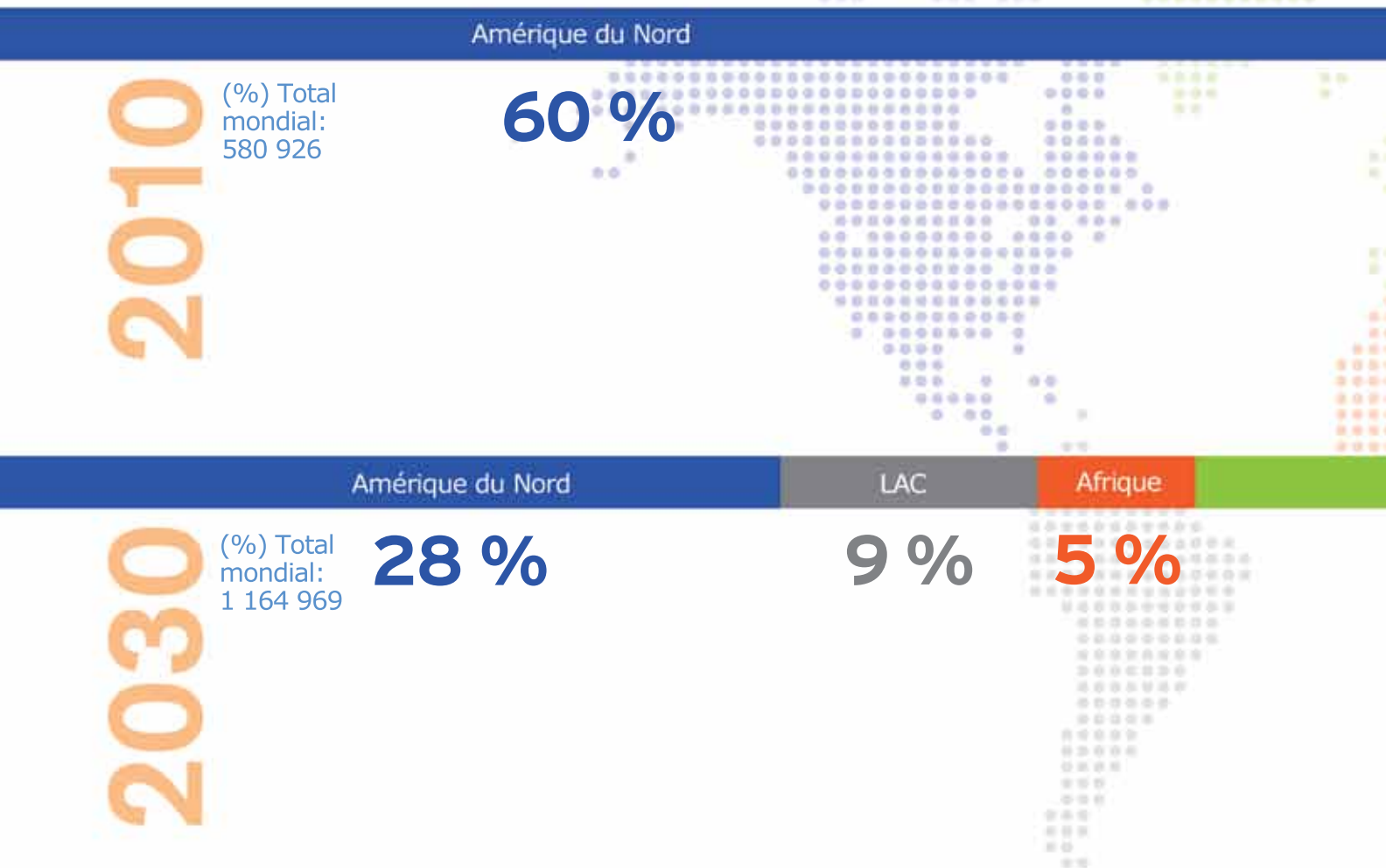
La Direction de l'assistance technique de l'OACI a apporté une assistance technique et administré des accords de services avec des États dans le but d'améliorer la sécurité de l'aviation. À titre d'exemples, TCB a collaboré avec le Panama pour la modernisation de l'aéroport international de Tocumen, avec un projet de 100 millions USD, ce qui en a fait une des plus importantes plaques tournantes d'Amérique latine. ■

# QUI FERA LA MAINTENANCE DE VOTRE AÉRONEF EN 2030 ?

Les *Prévisions mondiales et régionales sur 20 ans* publiées par l'OACI sont un outil essentiel de planification en matière de sécurité pour l'Organisation qui continue de coordonner la formation mondiale en aviation en raison de la croissance prévue de la flotte et des taux d'attrition dans plusieurs catégories de personnel.

Pour de plus amples renseignements sur les *Prévisions mondiales et régionales sur 20 ans : Pilotes, personnel de maintenance et contrôleurs de la circulation aérienne* (Doc 9956), se rendre sur le site [www.icao.int/publications](http://www.icao.int/publications).

## Distribution géographique du personnel de maintenance



## Les effectifs du personnel de maintenance en 2010

Les effectifs du personnel de maintenance aéronautique considéré comprennent le personnel employé par les exploitants du transport aérien commercial, les organismes de maintenance, réparation et révision (MRO) et les institutions de formations.

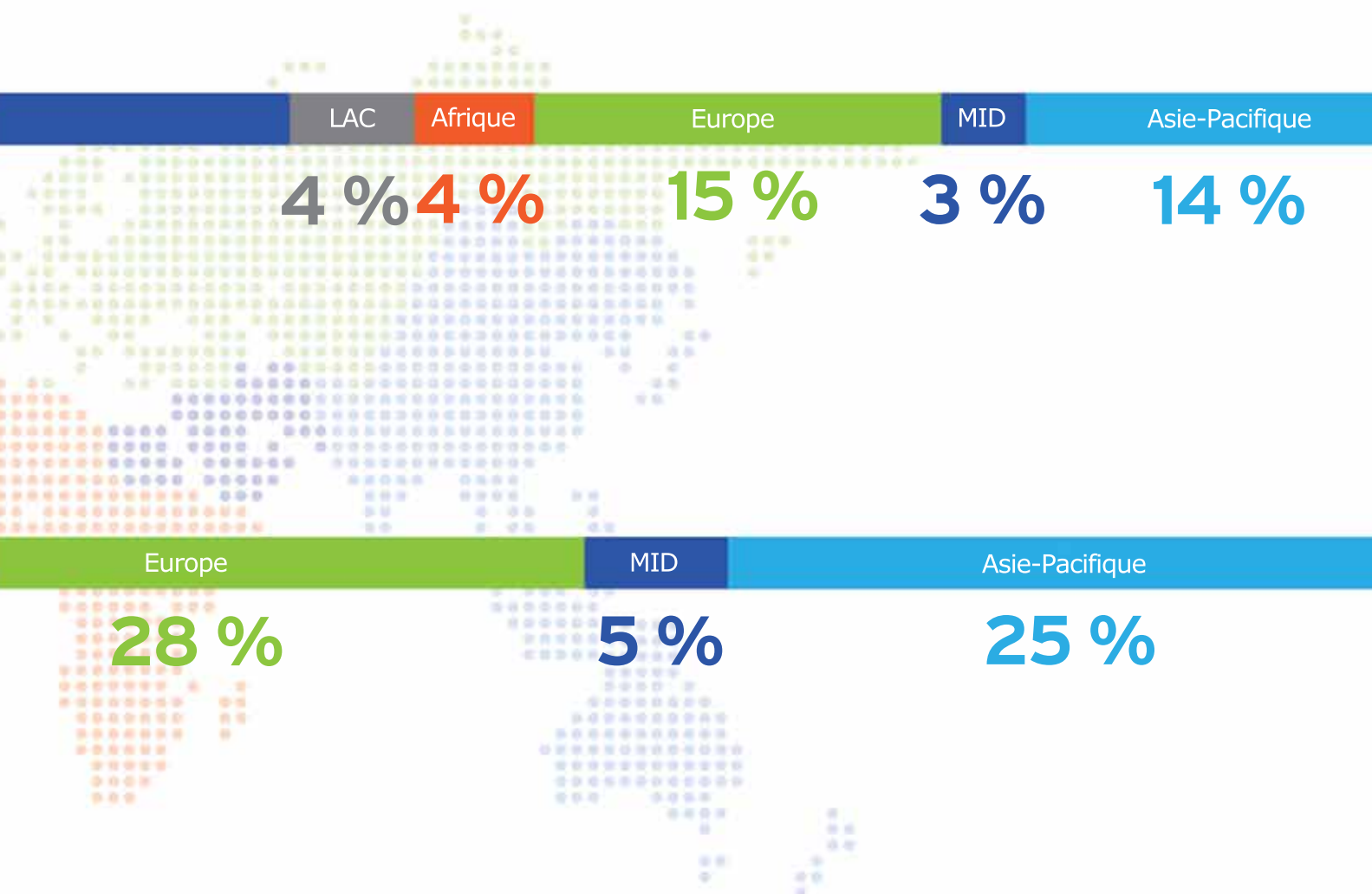
Les études sur les normes de l'industrie montrent que, pour les groupes aéronautiques des passagers et du fret, une moyenne de 20 employés de maintenance est nécessaire par aéronef. Sur les 20 personnes estimées par aéronef, le quart environ (soit cinq personnes) sont des employés de maintenance détenteurs d'une licence. Pour l'autre groupe aéronautique, une moyenne de trois employés de maintenance est nécessaire par aéronef, soit deux employés détenteurs d'une licence et un employé sans licence.

Ces chiffres ne doivent pas être pris comme des valeurs fixes et absolues. Le chiffre réel et les niveaux de qualification du personnel affecté aux activités de maintenance varient considérablement en fonction de plusieurs facteurs, dont la nature de l'organisme qui les emploie (exploitant de transport aérien ou MRO), la catégorie ou le

type d'aéronef et même le temps alloué aux tâches assignées. Il est à noter que le personnel MRO peut ne pas détenir de licence, mais qu'il doit satisfaire aux mêmes critères que le personnel détenteur d'une licence avant d'avoir des privilèges de certification.

Ces graphiques montrent la distribution géographique du personnel de maintenance en 2010. Le nombre total estimé des membres du personnel en 2010 est de 580 926. L'Amérique du Nord a le plus grand réservoir de personnel de maintenance (60 pour cent), tandis que l'Europe (15 pour cent) et la région Asie/Pacifique (14 pour cent) viennent en deuxième et troisième positions.

Il est intéressant de comparer cette distribution avec la distribution géographique des aéronefs. La plupart des régions ont un pourcentage de personnel de maintenance inférieur ou égal à la distribution des aéronefs, à l'exception de l'Amérique du Nord. Cela peut être lié à la facilité d'obtenir une licence de maintenance aux États-Unis, même si les exploitants ou MRO forment leur personnel au niveau requis.



# LA PRÉSIDENTE DU NTSB DES ÉTATS-UNIS MET L'ACCENT SUR LES DONNÉES ET LA COOPÉRATION, CLÉS DE L'AVENIR DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS



**DEBORAH A.P. HERSMAN**  
Présidente,  
National Transportation  
Safety Board

✈ Selon Deborah Hersman, Présidente de la National Transportation Safety Board des États-Unis, les enquêtes sur les accidents doivent s'adapter afin de jouer un rôle de pivot encore plus marqué dans la création d'un avenir plus sûr et plus fort.

Ces observations de Mme Hersman sont tirées de son allocution dans le cadre de la 8<sup>e</sup> Assemblée annuelle Assad Kotaite, intitulée « Assurer le deuxième siècle de la sécurité de l'aviation », qui s'est tenue au siège de l'OACI, à Montréal. Sous l'égide de la branche montréalaise de la Royal Aeronautical Society, la conférence annuelle est un tribut au Dr. Assad Kotaite, ancien Président de l'OACI, émérite depuis sa retraite.

« L'examen des appareils accidentés ne disparaîtra jamais, mais il s'accompagne de plus en plus par des analyses de données perfectionnées », a déclaré Mme Hersman. « Dans cette ère de croissance dynamique et de plus grande complexité, les données sont plus importantes que jamais. Aujourd'hui, la sécurité est plus grande. Cependant, il y a en même temps davantage de défis en matière d'enquêtes des accidents et pour assurer la sécurité. En effet, la technologie moderne a rendu les aéronefs plus efficaces, mais ils sont aussi beaucoup plus complexes ».

Citant des exemples d'enquêtes récentes d'accidents, Mme Hersman a dit qu'il ne faisait pas de doute que l'avenir de ces enquêtes dépendra bien davantage des données et de la coopération que par le passé.

« C'est grâce aux données et à la coopération que la communauté de l'aviation conservera une cote de sécurité forte – et qu'elle l'améliorera – dans ce deuxième siècle des vols propulsés », a-t-elle ajouté.

## RECONNAISSANCE DE L'ANNEXE 13

Mme Hersman a décrit comment, aujourd'hui, les enquêteurs, non seulement ont accès à des myriades de sources de données, mais peuvent aussi puiser des renseignements dans des sources de mémoire non volatile, qui peuvent être récupérées dans les éléments électroniques, notamment les commandes moteur numériques, les ordinateurs de vol et de maintenance et bien d'autres encore.

« Même lorsque ces dispositifs étaient gravement endommagés, nous avons réussi à extraire des données de leurs microcircuits », a précisé Mme Hersman. « Il y a également les données des systèmes de compte rendu à bord, comme ACARS, qui peuvent fournir aux enquêteurs des renseignements décisifs en temps réel. Et nous avons la quantité énorme des données vidéo des caméras de surveillance et des caméras personnelles, ainsi que les renseignements des dispositifs GPS et des sacs de vol électroniques. »

Mme Hersman a précisé que, ces sept dernières années, le nombre des dispositifs d'enregistrement arrivant au laboratoire du NTSB a augmenté de 200 pour cent.

« C'est pour cette raison que le cadre de travail des enquêtes sur les accidents fourni par l'Annexe 13 est si important », a-t-elle affirmé.



## « C'est grâce aux données et à la coopération que la communauté de l'aviation conservera une cote de sécurité forte – et qu'elle l'améliorera ... »

L'Annexe 13 fournit aux États la base – les protocoles, les droits et responsabilités – pour travailler ensemble. Selon Mme Hersman, l'un des défis clés des enquêtes d'accidents est soulevé lorsque les protocoles correspondants définis dans l'Annexe 13 « sont en conflit avec les systèmes politiques et juridiques locaux. »

« C'est alors que les données et la coopération sont si essentielles », a-t-elle poursuivi. « Les données – le plus souvent les données enregistrées – sont les premières qui soient nécessaires puisque, aux fins des enquêtes de sécurité, elles servent de base à toutes les activités qui vont suivre. »

### APPEL À LA COOPÉRATION

Mme Hersman a également fait l'éloge des initiatives conçues pour aider les personnes dont les vies sont touchées par les accidents d'aviation, et des États qui ont institué des programmes d'assistance aux familles, notamment l'Union européenne qui a adopté une législation d'assistance aux familles pour ses États membres.

« Nous pouvons applaudir l'OACI pour son rôle de chef de file en matière d'assistance à la famille », a déclaré Mme Hersman. « La NTSB est honorée de la demande que lui fait l'OACI de participer à un groupe de travail afin de réviser sa Circulaire 285, publiée pour la première fois il y a dix ans. »

« Nous espérons que le Conseil et l'Assemblée adopteront cette question, car nous avons vu ce qui se produit après un accident, nous avons appris quels sont les besoins à satisfaire et comment nous devons nous y adapter. »

Mme Hersman a souligné le besoin d'une coopération internationale dans le contexte de la croissance dynamique des voyages aériens dans le monde – qui devraient concerner quelque 3,6 milliards de passagers d'ici 2014.

« Il apparaît clairement que les enquêtes sur les accidents dépendront bien plus des données et de la coopération que par le passé », a-t-elle dit. « Dans le deuxième siècle de l'aviation, les enquêteurs auront besoin de toutes les données disponibles pour reconstituer ce qui s'est produit. »

Mme Hersman a affirmé qu'elle applaudissait l'accord conclu à la 37<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI d'encourager le partage des données à travers la création du Système mondial d'échange de renseignements sur la sécurité.

### UN ENGAGEMENT CONSTANT

« Ces renseignements peuvent être vitaux pour les enquêteurs qui cherchent à savoir ce qui s'est réellement produit et déterminer ce qui peut être fait pour améliorer la sécurité », a déclaré Mme Hersman. « La récente Assemblée générale a lancé le dialogue sur les sources de données. Cela est essentiel pour mettre au point des normes de protection en matière d'utilisation des données dans les enquêtes d'accidents. »

Mme Hersman a fait savoir que la NTSB souhaitait poursuivre le dialogue sur la coopération lorsqu'elle sera l'hôte d'une conférence internationale afin de partager les expériences, s'attaquer aux défis qui se posent lorsque les enquêtes se basent sur l'Annexe 13 et identifier les meilleures pratiques.

« Nous avons beau être fiers de la cote de sûreté que nous avons atteint, nous ne pouvons pas – nous ne devons pas – être complaisants », a ajouté Mme Hersman. « Nous devons faire preuve d'un engagement constant pour améliorer encore la sécurité de l'aviation – en observant, en apprenant et en adaptant. Et en utilisant les données et la coopération internationale accrue par l'entremise de l'OACI. » ■

## À PROPOS DU SYSTÈME MONDIAL D'ÉCHANGE DE RENSEIGNEMENTS SUR LA SÉCURITÉ (GSIE)

L'OACI, le Département des transports des États-Unis, l'Union européenne et l'Association du transport aérien international (IATA) ont créé un Système mondial d'échange de renseignements sur la sécurité (GSIE) afin d'aider à réduire les risques d'accident et améliorer le niveau d'ensemble de la sécurité de l'aviation dans le monde.

Le cadre de travail du GSIE est conçu de manière à identifier les renseignements qui seront échangés et établir des procédures de partage multilatéral des renseignements. Cela sera fait de la manière la plus efficace et sûre possible, en tenant compte des législations et accords existants en matière de confidentialité.

Le rôle de l'OACI est d'agir en tant que centralisateur pour coordonner la collecte, l'analyse et l'échange des renseignements en matière de sécurité de l'aviation parmi les membres du GSIE et pour diffuser les renseignements pertinents dans la communauté de l'aviation dans le monde. De plus, des critères seront établis afin que d'autres parties puissent se joindre au GSIE.

L'annonce de la création du GSIE a été faite le jour de l'ouverture de l'Assemblée triennale de l'Organisation, en septembre 2010.

# CALENDRIER 2012-2013

## PRINCIPAUX ÉVÈNEMENTS DE L'OACI

2012

.....

### Deuxième Symposium sur la prochaine génération des professionnels de l'aviation (NGAP/2)

**11 – 13 Avril 2012**

Siège de l'OACI, Montréal

Il s'appuiera sur les travaux entrepris au premier symposium NGAP qui s'était tenu en mars 2010. Les objectifs sont les suivants : relever le profil de la planification des ressources humaines avec les États membres; fournir une plate-forme pour l'organisation de la formation aéronautique internationale; encourager les solutions de remplacement de financement de la formation des pilotes; faire avancer les moyens pour retenir la prochaine génération des professions aéronautiques; commercialiser TRAINAIR PLUS, le Répertoire de formation aéronautique, l'adoption du Doc 9956 ainsi que d'autres produits de l'OACI; et établir le programme NGAP pour les trois prochaines années.

.....

### Symposium OACI sur le transport aérien – en partenariat avec la Société de recherche de transport aérien (ATRS)

**18 – 20 Avril 2012**

Siège de l'OACI, Montréal

Il portera sur les questions clés de l'économie du transport aérien, les domaines politiques et de gestion identifiés par l'OACI et l'ATRS, notamment : l'état actuel de l'industrie du transport aérien; l'évolution probable à long terme; les questions de réglementation du transport aérien; la libéralisation; l'accès au marché; la propriété/le contrôle des transporteurs aériens, les stratégies et les modalités pour aller de l'avant.

.....

### Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation

**12 – 14 Septembre 2012**

Siège de l'OACI, Montréal

Elle portera sur les questions clés de la sûreté de l'aviation, notamment, entre autres : l'atténuation de la menace interne; la sûreté du fret; la viabilité de la sûreté de l'aviation; l'évolution des audits de sûreté de l'aviation; le renforcement des capacités et l'assistance technique; la technologie et l'innovation; et les mesures à prendre concernant les États ayant des préoccupations significatives en matière de sûreté de l'aviation.

.....

### Huitième symposium sur les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM)

**10 – 12 Octobre 2012**

Siège de l'OACI, Montréal

Il identifiera et encouragera la mise en œuvre des meilleures pratiques et des leçons apprises en matière de DVLM, renforcera le partenariat entre les autorités des États et l'industrie, et permettra le partage des renseignements sur les nouvelles technologies.

## Symposium sur la navigation fondée sur les performances (PBN)

**16 - 19 Octobre 2012**

Siège de l'OACI, Montréal

Il rassemblera les principaux partenaires de l'industrie aéronautique, notamment les organisations internationales, les fabricants d'aéronefs, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les compagnies aériennes, les concepteurs avioniques, les contrôleurs de la circulation aérienne, les pilotes, les militaires, les compagnies de renseignements aéronautiques et les concepteurs de procédures aux instruments pour partager les derniers faits nouveaux se rapportant aux applications de la navigation fondée sur les performances.

## Douzième conférence sur la navigation aérienne (AN-Conf/12)

**19 - 30 Novembre 2012**

Siège de l'OACI, Montréal

Elle encouragera le travail collaboratif en vue de l'établissement d'une stratégie véritablement mondiale de navigation aérienne et sa mise en œuvre. Les objectifs sont d'actualiser le Plan mondial de navigation aérienne (GANP); de fixer des priorités et de s'entendre sur les objectifs opérationnels pour amener la communauté de l'aviation dans le monde à convenir d'un agenda pour les quinze prochaines années en matière de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne; d'organiser et de rationaliser les programmes des groupes de travail en vue de finaliser les objectifs opérationnels; de stimuler la mise en œuvre en matière de navigation aérienne; et de fournir aux États un cadre juridique pour financer et élaborer des programmes de travail, entre autres.

2013

## 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI

**2013 - Siège de l'OACI, Montréal**

Elle établira la politique mondiale de l'Organisation pour les trois prochaines années.

Note : ce calendrier attire l'attention sur une sélection d'événements de l'OACI. Les renseignements se rapportant aux événements sont sujets à changement. Consulter le site web de l'OACI pour avoir des renseignements complets à jour.

## Sixième conférence mondiale du transport aérien (ATConf/6)

**18 - 23 Mars 2013**

Siège de l'OACI, Montréal

Elle examinera les principales questions en matière de réglementation et de libéralisation du transport aérien, et les propositions sur les directives politiques ou les arrangements de réglementation connexes en vue d'élaborer des conclusions et des recommandations.

## Symposium sur les systèmes de gestion du risque de fatigue (FRMS)

**2013 - Siège de l'OACI, Montréal**

Il sera basé sur les travaux du premier symposium FRMS, qui s'est tenu en août 2011, qui s'était penché sur les bénéfices et défis des FRMS et qui avait offert une vue d'ensemble des meilleures pratiques actuelles. L'objectif est d'examiner plus en détail la réglementation prescriptive et non prescriptive et la mise en œuvre des FRMS.

## Symposium sur les questions importantes en matière de sécurité de l'aviation et/ou de viabilité

**2013 - Siège de l'OACI, Montréal**

## Symposium environnemental

**2013 - Siège de l'OACI, Montréal**

Il sera consacré aux questions environnementales de l'aviation et fournira un forum pour débattre, entre autres, des faits nouveaux issus de la Neuvième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/9).

## Neuvième symposium sur les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM)


**Quatrième trimestre 2013**

Siège de l'OACI, Montréal

Il identifiera et encouragera la mise en œuvre des meilleures pratiques et des leçons apprises en matière de DVLM, renforcera les partenariats entre les autorités des États et l'industrie, et permettra le partage des renseignements sur les nouvelles technologies.



# LE SOMMET MONDIAL SUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DE ROUTES (THE WORLD ROUTE DEVELOPMENT STRATEGY SUMMIT) EN SEPT CHAPITRES

 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), en partenariat avec la Banque mondiale et, pour la première fois, UBM Aviation, a organisé une réunion sur la stratégie de l'aviation : le « Sommet mondial sur une stratégie de développement de routes » - un sommet mondial du leader de l'aviation.

Le sommet a eu lieu en octobre 2011 à Berlin et s'est attaqué à plusieurs sujets clés allant des taxes et du système européen d'échange de droits d'émission (EU ETS) aux livraisons en retard d'aéronefs et à de nombreuses autres questions d'actualité brûlantes. M. Narjess Teyssier, Chef de la Section des analyses et politiques



économiques de l'OACI, rend compte en sept chapitres des principaux messages formulés au sommet par les parties prenantes de l'aviation.

### 1. LA LIGNE DE SÉPARATION ENTRE LES TRANSPORTEURS TRADITIONNELS ET LES TRANSPORTEURS À BAS COÛT S'EST SENSIBLEMENT ESTOMPÉE

Le partage des codes, les franges et l'utilisation des principaux aéroports ont poussé les transporteurs à faible coût (LCC) vers un modèle traditionnel, et la pression de la fixation de prix compétitifs a rapproché les transporteurs traditionnels des LCC. Quoique certains LCC puristes soient encore sur le marché, beaucoup ont déjà franchi le pas vers ce modèle. L'un des sujets chauds de cette distinction quelque peu estompée est le partage des codes. Il a été noté que cela sera une possibilité à l'avenir mais qu'elle est encore ralentie par les systèmes technologiques de renseignements utilisés par les LCC et les transporteurs du réseau, respectivement. Les systèmes de réservation utilisés par les LCC sont, dans la majorité des cas, fondés sur le trafic point à point et se limitent aux bagages.

### 2. LE MARCHÉ NORD-AMÉRICAIN EST EN CROISSANCE TRÈS LENTE – LES OPPORTUNITÉS DE CROISSANCE SONT DONC AILLEURS

Il y avait parmi les experts consensus sur un point : le marché nord-américain est en croissance très lente ces jours-ci. Les prix de l'essence en augmentation et la croissance stagnante de l'économie étendent leur toile à l'intérieur des États-Unis, obligeant les compagnies aériennes moins rentables à capturer des parts du marché d'autres compagnies aériennes ou à se focaliser sur les marchés émergents en Amérique latine et en Chine où la croissance potentielle est significative.

### 3. LES AÉROPORTS D'AUJOURD'HUI DOIVENT ÉQUILIBRER LES ATTENTES DE FIXATIONS DE PRIX BAS DES AÉROPORTS DE LA PART DES COMPAGNIES AÉRIENNES, L'ESCALADE DES INCITATIFS DE LA PART DES COMPÉTITEURS – TOUT EN GÉRANT LES CONTRAINTES EN MATIÈRE DE CAPACITÉ

Les compagnies aériennes tiennent compte des besoins de la clientèle et les aéroports se disputent l'attention des compagnies aériennes et dépensent beaucoup d'argent pour se présenter aux compagnies aériennes, en plus de se disputer directement la clientèle. Communiquer clairement avec les compagnies aériennes, identifier les opportunités point par point pour étendre le réseau et rester en même temps centrer sur les zones d'attraction sont tous des points cruciaux pour la survie d'un aéroport.

### 4. LE FINANCEMENT DES ROUTES DOIT ÊTRE UNE DÉCISION GAGNANTE POUR TOUS POUR ÊTRE RÉUSSIE

L'appui aux accords en matière de routes peut faire fructifier un aéroport qui n'aurait pas pu être généré auparavant. À une réunion d'experts sur le financement, Amit D. Rikhy, Vice-Président, Développement des activités, Services aéroportuaire du Vancouver, a déclaré que bien qu'il soit important d'attirer les compagnies aériennes par le biais de ces ententes, les nouvelles routes doivent encore être justifiées d'un point de vue économiques et les marchés sous-jacents suffisamment

forts pour appuyer leur développement. La réunion d'experts a également traité de la question de la responsabilité du financement et souligné l'impact de ces ententes sur la plus grande communauté touristique. Les hôtels, gouvernements et agences tirent tous profit des nouvelles routes et devraient donc également être inclus dans leur financement. Les compagnies aériennes devraient impliquer le secteur privé dans leurs négociations et tenter de parvenir à des engagements à long terme pour appuyer les ententes en matière de routes.

### 5. LE TOURISME AUGMENTE VERS LES DESTINATIONS OÙ IL Y A DES RELATIONS SAINES ENTRE L'AÉROPORT, LA COMPAGNIE AÉRIENNE ET LES AUTORITÉS DU TOURISME

Les participants à une session sur le thème « Compagnie aérienne et autorité du tourisme : le triangle d'or » sont convenus que le tourisme augmentait vers les destinations où il y a des relations saines entre l'aéroport, la compagnie aérienne et les autorités du tourisme et donné Las Vegas comme exemple par excellence. Les experts se sont demandés pourquoi davantage de parties dans le « triangle d'or » ne collaboraient pas ensemble et ont déclaré que c'était souvent simplement la personnalité des principaux acteurs qui compromettait la coopération. La clé des relations a été définie comme s'accompagnant du sens du risque partagé, ce qui veut dire que chacune des trois parties prenantes donnait vraisemblablement plus à la relation s'il y avait une chance de développement progressif de route et de tourisme accru.


### 6. LE RÔLE TRADITIONNEL D'UN AÉROPORT COMME BASE DE TRANSPORT EST EN TRAIN DE CHANGER

À une réunion d'experts sur « Le pouvoir du développement aéroportuaire dans les économies locales et de pays », il a été dit que le rôle traditionnel d'un aéroport comme base de transport était en train de changer et que, plus que jamais, on attendait des aéroports qu'ils satisfassent aux besoins de la clientèle et créent une nouvelle demande. Jost Lammers, Président directeur général de l'aéroport de Budapest, a fait part de son point de vue fondé sur une étude que l'aéroport de Budapest a commanditée qui prouve que leur investissement dans l'aéroport de Budapest était un élément moteur clé pour apporter des bénéfices économiques considérables à toute la région.

### 7. LES MÉDIAS SOCIAUX CHANGENT LA MANIÈRE DONT LES AÉROPORTS, LES COMPAGNIES AÉRIENNES ET LES AUTRES PARTIES PRENANTES EN MATIÈRE DE ROUTES PARLENT À LEUR CLIENTÈLE

Une session sur « La prochaine étape dans les médias sociaux », axée sur la façon dont les médias sociaux apportent une nouvelle dimension immédiate à la manière dont les aéroports, les compagnies aériennes et les parties prenantes en matière de routes s'adressent à leur clientèle – quoiqu'il y ait des différences marquées entre les parties ayant réagi face à l'opportunité et celles encore plongées dans le « Moyen-âge des médias sociaux ». Twitter, en particulier, a été décrit comme un outil très efficace pour les aéroports et les compagnies aériennes pour capter rapidement les messages des clients, alors que les destinations semblaient davantage tirer profit de Facebook – avec Tourism Australia et Tourism Queensland cités comme exemples de compagnies de destination y étant parvenues haut la main. ■

# LE GROUPE RÉGIONAL PANAMÉRICAIN DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION SIGNE UNE ENTENTE HISTORIQUE

 Le Groupe régional panaméricain de sécurité de l'aviation (RASG-PA) a signé une entente historique pour échanger des renseignements de sécurité avec le Système d'analyse et de partage des renseignements de sécurité de l'aviation (ASIAS), qui est administré par la Federal Aviation Administration (FAA) sous la gouvernance et la direction de l'Équipe commerciale de sécurité de l'aviation (CAST).

L'entente est une réalisation importante au plan de la sécurité.

Il s'agit du premier partage de renseignements entrepris par CAST/ASIAS avec une entité hors des États-Unis. Il s'agit également d'un premier pas vers le partage des renseignements à l'échelle de la planète tel que convenu à la Conférence de haut niveau de l'OACI tenue à Montréal en octobre 2011.

La signature de l'entente historique est le résultat de la mission du RASG-PA. L'un des buts premiers de RASG-PA est de faciliter le partage des renseignements de sécurité et des expériences entre toutes les parties prenantes de la région panaméricaine. Avec cet objectif à l'esprit, RASG-PA œuvre avec les États de la région à l'élaboration de programmes afin de partager des données de haut niveau sur l'assurance de la qualité des opérations aériennes (FOQA) ou des renseignements sur les tendances afin d'améliorer la sécurité de l'aviation. Les renseignements fournis sur la sécurité aident le RASG-PA à évaluer l'efficacité de ses initiatives de renforcement de la sécurité et à déterminer si d'autres renforcements en la matière devraient être introduits.

Au début de 2011, le RASG-PA a commencé, avec l'aide de ses membres du CAST, à se pencher sur une entente pour échanger des renseignements sur la sécurité avec ASIAS, qui relie 46 banques de données sur la sécurité à travers l'industrie et est intégrée dans le processus de l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST).

L'échange de renseignements a pour objectif d'évaluer l'efficacité des renforcements de la sécurité du RASG-PA en commençant par les sorties de piste, qui est l'un des domaines principaux du RASG-PA. De plus, le RASG-PA cherche à modifier l'approche actuelle en matière d'atténuation de la sécurité, en passant d'un environnement réactif à un environnement prédictif. Étant donné que les approches non stabilisées sont une cause majeure de sortie de piste, le groupe a recueilli des données afin d'examiner les approches non stabilisées dans plusieurs aéroports.

En octobre 2011, les membres de la CAST sont convenus qu'un échange des renseignements sur la sécurité avec le RASG-PA constituerait un important pas en avant en matière d'amélioration de la sécurité dans le monde. En

décembre 2011, le Secrétaire du RASG-PA et Mme Loretta Martin, Directrice régionale du NACC de l'OACI, ainsi que les Co-Présidents du RASG-PA, M. Oscar Derby, DGCA de la Jamaïque, et M. Alex de Gunten, Directeur d'ALTA, ont signé une entente formelle d'échange de renseignements sur la sécurité avec ASIAS. ■

## À propos du RASG-PA

Le Groupe régional panaméricain de sécurité de l'aviation (RASG-PA) a été créé en novembre 2008 comme centralisateur afin d'assurer l'harmonisation et la coordination des efforts visant à réduire les risques de la sécurité de l'aviation pour la région panaméricaine.

Le RASG-PA appuie la mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) de l'OACI et la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) du Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie (ISSG). De plus, c'était le premier organe multirégional au monde à unifier les agences d'aviation gouvernementales et l'industrie qui soit établi pour aborder les questions de sécurité des vols.

Le RASG-PA satisfait à l'approbation du Conseil de l'OACI en ce qui concerne les Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) dans l'objectif de se pencher sur les questions de sécurité de l'aviation dans le monde dans une perspective régionale.

## À propos de la CAST

Fondée en 1998, l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) a élaboré une stratégie intégrée des données afin de réduire les risques d'accidents mortels dans l'aviation commerciale aux États-Unis et encourager de nouvelles initiatives en matière de sécurité de la part des gouvernements et de l'industrie à travers le monde.

## À propos d'ASIAS

La Federal Aviation Administration (FAA) encourage les échanges ouverts de renseignements sur la sécurité afin d'améliorer constamment la sécurité de l'aviation. Afin de renforcer cet objectif, la FAA a élaboré un système de partage et d'analyse des renseignements sur la sécurité de l'aviation (ASIAS). Le système ASIAS permet aux usagers de faire des recherches dans un réservoir extensif de données sur la sécurité et d'afficher les éléments pertinents dans différents formats utiles.

# LA STRATÉGIE MONDIALE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION EST EN PRISE DE VITESSE

✈ Les 14 États de la région Asie/Pacifique se sont réunis à Kuala Lumpur, le 12 janvier 2012, et ont adopté une stratégie exhaustive visant à améliorer systématiquement la sûreté des passagers et du fret dans toute la région, dans le cadre d'une initiative mondiale visant à contrer les menaces nouvelles et émergentes touchant le transport aérien dans le monde entier.

Y.B. Dato' Seri Kong Cho Ha, Ministre des transports de la Malaisie a déclaré que la conférence représentait « un engagement à renforcer la sûreté de l'aviation et à protéger l'aviation civile dans la région Asie/Pacifique ». Il a mentionné comme éléments critiques pour rendre la sûreté de l'aviation plus efficace une plus grande ouverture des résultats d'audits de sécurité, le partage des données, la collaboration accrue entre les États et un partenariat efficace des réglementeurs et de l'industrie.

Le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, M. Raymond Benjamin, a félicité les représentants des États « d'être convenus de mesures précises reflétant les besoins de sûreté particuliers de la région tout en contribuant davantage à une solution mondiale aux problèmes du terrorisme dirigé contre l'aviation internationale ».

Pour améliorer encore la sûreté de l'aviation aux niveaux national, régional et mondial, les participants sont convenus de mesures collectives pour réagir aux menaces touchant le système de transport aérien, dont les suivantes :

- assistance aux États dans le développement des capacités et le renforcement des systèmes nationaux de sûreté
- coopération plus étroite avec les douanes, les services de contrôle frontalier et autres organes en vue de renforcer le système de la chaîne d'approvisionnement mondiale pour le fret
- mise en œuvre de mesures de sûreté durables pour garantir le degré le plus élevé de facilitation des passagers et du fret

La conférence de Kuala Lumpur était le quatrième d'une série d'événements visant à promouvoir la mise en œuvre d'une Déclaration de l'OACI sur la sûreté de l'aviation. La première conférence a eu lieu à New Delhi (Inde), et les deux suivantes à Dakar (Sénégal) et Moscou (Russie), en préparation d'une conférence mondiale de haut niveau sur la sûreté qui se tiendra au siège de l'OACI à Montréal, du 12 au 14 septembre. Deux autres conférences régionales sont prévues pour février au Venezuela et au Moyen-Orient. ■



## À PROPOS DE SÛRETÉ

### CONFÉRENCE RÉGIONALE SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION, MOSCOU - 21/22 NOVEMBRE 2011

« ...une mesure efficace contre les menaces terroristes et les actes d'intervention illicite dans les activités du transport aérien est possible uniquement par le biais d'une action concertée de tous les membres de la communauté de l'aviation »

– M. Sergei Ivanov, Premier Ministre adjoint de la Fédération de Russie.

### CONFÉRENCE RÉGIONALE SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION, DAKAR - 18 OCTOBRE 2011

« La reconnaissance par l'Afrique du besoin d'une mesure pour s'attaquer à la menace terroriste, sous quelque forme qu'elle prenne, est véritablement motivante car elle contribue à une solution mondiale du problème mondial »

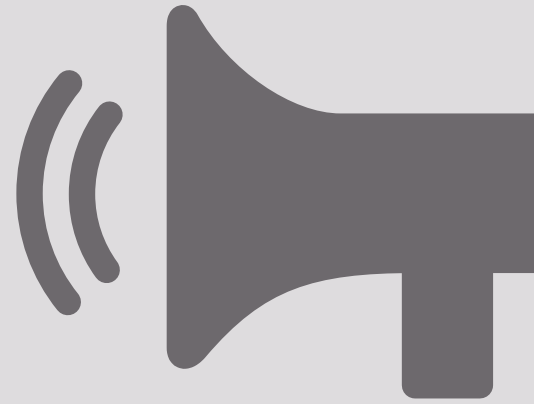
– Dr. Harold Demuren, du Nigéria, Président de la Conférence régionale.

### CONFÉRENCE RÉGIONALE SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION, NEW DELHI - 15 FÉVRIER 2011

« Nous avons souligné notre appui à la Déclaration sur la sûreté de l'aviation de l'OACI en tant que cadre mondial intégral de priorités politiques aux fins de : renforcer la sûreté de l'aviation civile par le biais de la coopération internationale et des mesures individuelles des États ... »

– extrait d'une déclaration conjointe de la Conférence régionale sur la sûreté de l'aviation.

# NOUVELLES EN BREF



## LA FÉDÉRATION DE RUSSIE, L'OACI ÉCHANGENT DES VUES SUR LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

À l'occasion d'une Conférence régionale sur la sûreté de l'aviation à Moscou, en novembre dernier, le Secrétaire général de l'OACI, Raymond Benjamin, a rencontré Vladimir Poutine, Premier ministre de la Fédération de Russie, pour échanger des vues sur divers sujets dont la sécurité et la sûreté.

Au cours de la rencontre, M. Poutine a souligné que la coopération avec l'OACI a toujours été très importante pour l'aviation civile russe.

« Cette année, 60 millions de passagers voyageront par avion en Russie », a précisé M. Poutine. « Le nombre de passagers continue d'augmenter. Nous avons un autre programme effectif jusqu'en 2015 pour améliorer la sécurité des vols. Nous avons alloué 160 millions de roubles à ce programme, soit environ 53 milliards US \$ au taux de change actuel. »

M. Poutine a noté que l'aviation est une industrie de technologie de pointe en croissance rapide et la Russie aimerait développer encore la coopération avec tous ses partenaires traditionnels, fondée sur des ententes et des réglementations internationales et dans le cadre de l'OACI.

Dans ses remarques au Premier ministre, M. Benjamin a fait l'éloge de l'engagement de la Fédération de Russie en matière de sûreté et des efforts internationaux pour développer une stratégie intégrale de la sûreté, culminant dans les États européens membres de l'OACI engagés envers une stratégie à grande échelle visant à améliorer sensiblement la sûreté de l'aviation aux niveaux national et régional. M. Benjamin a également exprimé le souhait d'élargir la coopération entre l'OACI et la Russie.

« Ainsi que vous l'avez noté, M. le Premier ministre, notre coopération remonte à de nombreuses années et je crois que nous pouvons élargir cette coopération davantage encore. J'ai déjà proposé un partenariat entre l'OACI et la Russie en Europe », a fait



Gauche : I. Levitin, Ministre des transports de la Fédération de Russie; V. Poutine, Premier Ministre de la Fédération de Russie.

Droite : Dr. T. G. Anodina, Président du Comité aéronautique inter-États (IAC), R. Benjamin, Secrétaire général de l'OACI, A. Novgorodov, Représentant de la Fédération de Russie au Conseil de l'OACI.

Photo du service de presse du Premier Ministre de la Fédération de Russie

savoir M. Benjamin. « L'OACI est une organisation internationale et nous établissons des directives au niveau international. Mais la seule façon pour nous d'assurer que ces directives sont observées est d'établir des partenariats avec des pays spécifiques, comme la Russie. »

« Je crois que nous pouvons tirer profit des relations existantes et coopérer davantage avec des organisations régionales comme le Comité aéronautique inter-États (IAC), notamment dans le domaine des développements technologiques, quelque chose qui bénéficierait à tous les pays de la région », a-t-il ajouté.





## LE CONGO DÉPOSE DES INSTRUMENTS D'ACCEPTATION

Le 19 décembre 2011, durant une brève cérémonie au siège de l'OACI, la République du Congo a déposé ses instruments d'acceptation de la Convention de Montréal de 1999 et les instruments de ratification des Protocoles d'amendement à la Convention de Chicago liés aux articles 3 bis et 83 bis. Étaient présents à cette occasion (de gauche à droite) : M. Georges Moussouanga, consultant, Autorité de l'aviation civile, Congo (ANAC); M. Roméo Makaya Batchi, conseiller juridique du Directeur général de l'aviation, ANAC; M. Maurice Badila, Chef du Département des traités et ententes internationaux, Ministère des affaires étrangères et de la coopération, Congo; et M. Denys Wibaux, Directeur du Bureau des affaires juridiques et des relations extérieures.

## CHRISTIAN SCHLEIFER NOMMÉ PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE DE L'OACI

Le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a nommé à l'unanimité M. Christian Schleifer, de l'Autriche, Président de la Commission de navigation aérienne (ANC), l'organe technique de l'Organisation, pour un mandat d'un an débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2012.

M. Schleifer est membre de la Commission depuis 2009. En 2011, la Commission l'a élu Premier Vice-Président.

Dans le cadre de ses nouvelles fonctions, M. Schleifer dirigera les destinées de la Commission en vue de la douzième Conférence mondiale de navigation aérienne qui se tiendra en novembre 2012.

M. Schleifer est un technicien chevronné dans le domaine des essais électriques, avioniques et en vol. Durant les treize dernières années, il a œuvré au sein du service de certification et de navigabilité de l'autorité de l'aviation civile (AAC) de l'Autriche.



## SIGNATURE DU CAMEROUN

Le 25 octobre 2011, durant une brève cérémonie au siège de l'OACI, le Cameroun a signé les quatre traités suivants de réglementation aérienne : la Convention générale sur les risques et la Convention de compensation des interférences illicites adoptées à Montréal en 2009; et la Convention et le Protocole adoptés à Beijing en 2010 qui actualisent le cadre juridique de la sûreté de l'aviation.

Son Excellence Bello Boubacar Maïgari, Ministre d'État et Ministre du transport, était présent à cette occasion et a signé les traités au nom du Cameroun. Étaient témoins à la signature (de gauche à droite) : Raymond Benjamin, Secrétaire général de l'OACI; Pierre Tankam, Directeur

général de l'Autorité de l'aviation civile du Cameroun (CAAC); Anu'a Gheyle Solomon Azoh-Mbi, Haut commissaire du Cameroun à Ottawa; Nkoue Nkongo Maximin, Président du Conseil administratif de la CAAC; Engelbert Zoa Etundi, Représentant du Cameroun au Conseil de l'OACI; et Denys Wibaux, Directeur du Bureau des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OACI.

## L'OACI APPUIE LE PROGRAMME EUROPÉEN SUR LE CO2 DES AÉROPORTS QUI S'ÉTEND À L'ASIE/PACIFIQUE

À une cérémonie au Palais des Émirats, le 29 novembre 2011, en présence de près de 800 représentants de l'industrie aéronautique et institutionnels, l'initiative européenne sur le changement climatique, Airport Carbon Accreditation, a été officiellement étendue à la région Asie/Pacifique coïncidant avec sa reconnaissance et l'appui de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). En l'occurrence, l'OACI participera au Bureau consultatif de l'Airport Carbon Accreditation.



Prise à la cérémonie de signature de la déclaration de lancement étendant l'Airport Carbon Accreditation à la région Asie/Pacifique de l'ACI. De gauche à droite : Olivier Jankovec, Directeur général, ACI EUROPE; Declan Collier, Président d'ACI EUROPE et Chef exécutif de l'Autorité aéroportuaire de Dublin; Kosaburo Morinaka, ACI Asie/Pacifique, Vice-Président et Président et PDG de l'aéroport international de Narita; Patti Chau, Directeur régional, ACI Asie/Pacifique.

## LE PROGRAMME D'AUDIT UNIVERSEL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DE L'OACI EST RÉACCREDITÉ

La Section de la surveillance continue et de la supervision (CMO) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a été certifiée de nouveau Norme ISO 9001:2008 pour ce qui est des systèmes de gestion de la qualité. C'est la première Section au sein de l'OACI, et l'une des rares au sein des Nations Unies, à recevoir cet agrément.

La Section CMO du Bureau de la navigation aérienne de l'OACI administre le développement d'ensemble, la mise en œuvre et la qualité du Programme universel d'audit de supervision de la sécurité (USOAP) et sa transition vers une approche de surveillance continue (CMA).

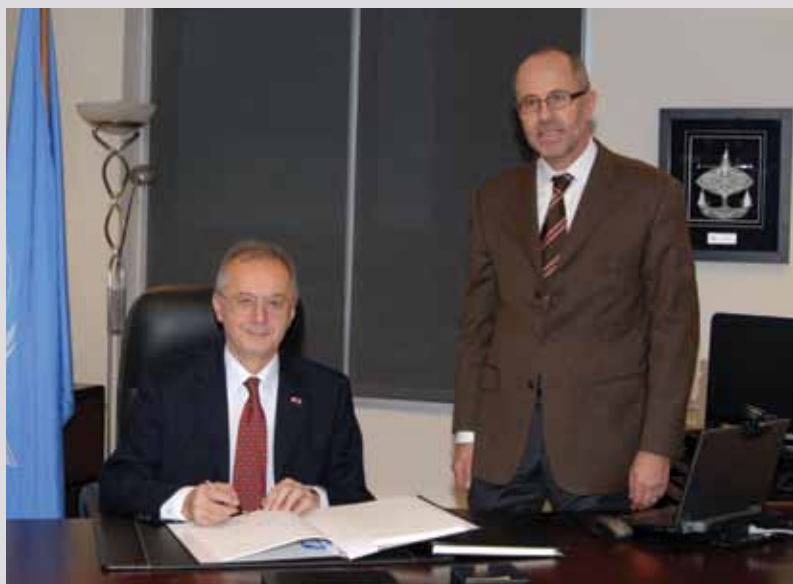
« Depuis le début du programme d'audit, le Conseil de l'OACI a exprimé le besoin d'un mécanisme qui « vérifie les vérificateurs ». Le renouvellement de la certification ISO 9001 fournit une confiance continue et l'assurance au Conseil et aux États concernant la qualité, la transparence et la cohérence de l'USOAP », a déclaré Roberto Kobeh González, Président du Conseil de l'OACI.

L'audit de renouvellement de la certification a été effectué par National Quality Assurance (NQA), un organe de certification indépendant, non gouvernemental. L'étendue de la certification de la Section CMO couvre la collecte, le traitement et le partage des renseignements sur la supervision de la sécurité, la réalisation des activités de surveillance continue et la fourniture d'une formation en matière de supervision de la sécurité et de séminaires pour le renforcement de la sécurité de l'aviation dans le monde.

« La Section CMO est certifiée ISO 9001 depuis 2002. C'est un signe de notre détermination à maintenir et améliorer la qualité et l'efficacité de l'USOAP et améliorer encore le niveau de la sécurité de l'aviation dans le monde. Un système de gestion de la qualité certifié garantit que les besoins et les attentes des parties prenantes sont satisfaits, que nous sommes proactifs en matière d'identification des meilleures pratiques, que les processus sont surveillés de près et que les activités sont réalisées et gérées d'une façon plus structurée », a dit Raymond Benjamin, Secrétaire général de l'OACI.



Le Secrétaire général de l'OACI, Raymond Benjamin (à droite) reçoit le certificat ISO 9001:2008 des mains de Mario David, Administrateur des ventes et opérations de National Quality Assurance (NQA) – Canada



## SIGNATURE DE LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

Le 23 novembre 2011, la République tchèque a signé la Convention de Beijing sur la Suppression des actes d'intervention illicite se rapportant à l'aviation civile internationale et le Protocole de Beijing de 2010 à la Convention de la Hague de 1970 pour la Suppression de la saisie illicite d'aéronefs. Cela a conduit aux signatures des 23 et 25 novembre, respectivement. Étaient présents à cette occasion (de gauche à droite) : son Excellence Karel Žebrakovský, ambassadeur de la République tchèque au Canada, et M. Denys Wibaux, Directeur, Bureau des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OACI.

## INAUGURATION DU BUREAU DU REPRÉSENTANT DE L'INDONÉSIE

Le 2 février 2012, l'Indonésie a inauguré son bureau à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à Montréal (Canada). « J'aimerais souhaiter la bienvenue à la Délégation de l'Indonésie à l'occasion de l'ouverture officielle du Bureau du Représentant de l'Indonésie à l'OACI », a déclaré M. Roberto Kobeh González, Président du Conseil de l'OACI. « Votre décision d'ouvrir un bureau ici facilitera grandement et renforcera un dialogue déjà sain entre l'OACI et l'Indonésie, en vue de l'amélioration de la sécurité, la sûreté et la viabilité d'ensemble du système de transport aérien de l'Indonésie. »



Cérémonie d'inauguration à l'occasion de l'ouverture du Bureau de la Délégation de l'Indonésie à l'OACI. De gauche à droite : Raymond Benjamin, Secrétaire général de l'OACI, Bambang Susantono, Vice-Ministre des transports de la République de l'Indonésie; H.E. Diene H. Moehario, ambassadeur de la République d'Indonésie au Canada et représentant de l'Indonésie à l'OACI.

## LA RÉPUBLIQUE DU SOUDAN DU SUD REJOINT L'OACI

La République du Soudan du Sud est devenue le 191<sup>e</sup> État membre de l'OACI en adhérant à la Convention sur l'aviation internationale. Le Soudan du Sud est devenu État membre le 10 novembre 2011, 30 jours après réception de sa notification d'adhésion, le 11 octobre 2011, par le Département d'État des États-Unis, qui agit en tant que dépositaire de la Convention. Le fait que le Soudan du Sud soit membre de l'OACI facilitera les plans en cours du Bureau de la coopération technique (TCB) de l'Organisation visant à fournir une assistance technique à l'État. Un programme d'amélioration fondé sur l'infrastructure pour renforcer la sécurité des activités aériennes des Nations Unies dans le pays, en collaboration avec la Mission des Nations dans le Soudan du Sud, est en cours et une proposition est actuellement faite au Gouvernement du Soudan du Sud aux fins du développement d'une feuille de route pour le secteur de l'aviation civile.



Priorités équilibrées,  
leadership mondial



# L'OACI EN LIGNE



## Site web de l'OACI

<http://www.icao.int>

La page d'accueil modifiée, restructurée de l'OACI, sur Internet, contient des renseignements sur : l'Organisation, les objectifs stratégiques, les réunions et les événements, les publications, les achats en ligne (de produits et services de l'OACI dans tous les principaux domaines du transport aérien) et l'emploi.

## L'OACI sur Twitter

<http://twitter.com/icaopress>

Restez en contact avec les Communications de l'OACI en suivant les dernières nouvelles et les annonces.



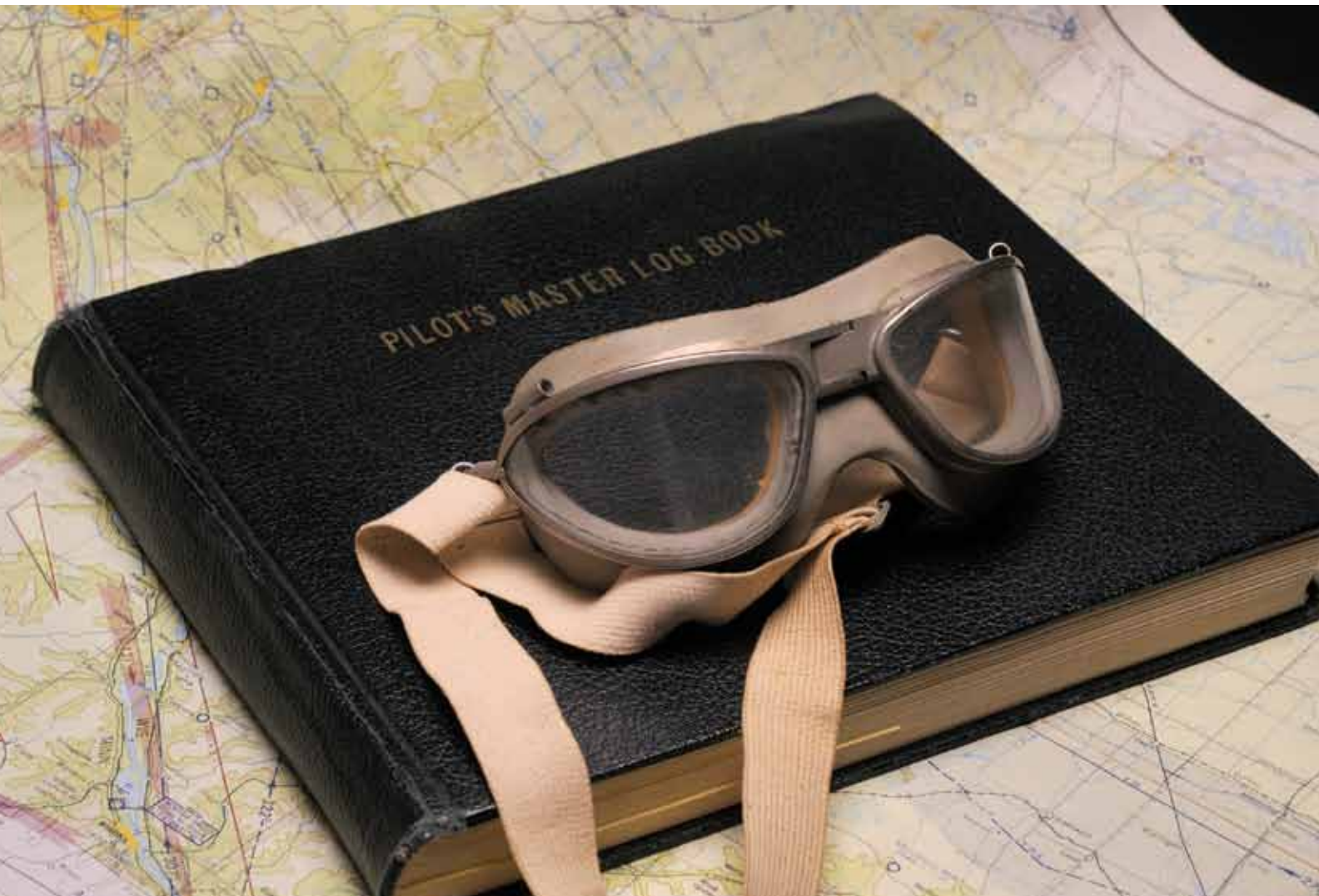
## L'OACI sur YouTube

<http://www.youtube.com/icaovideo>

Plus de 25 vidéos de l'OACI, notamment beaucoup d'entrées sur L'AVIATION et THE FUTURE IS YOURS VIDEO CONTEST, patronnées par l'OACI, en collaboration avec IATA et Halldale Media Group.

Abonnez-vous et soyez à l'affût d'autres vidéos sur les questions et sujets qui retiennent l'attention de la communauté de l'aviation internationale





# CÉLÉBRATION DE 67 ANNÉES DE COOPÉRATION INTERNATIONALE

✈ La coopération est le cœur et l'âme de l'OACI, et la Journée de l'aviation civile internationale, célébrée le 7 décembre, sert à rappeler en l'exaltant la coopération entre les États membres de l'OACI, et avec l'industrie du transport aérien, qui a conduit au développement de milliers de normes techniques et d'exploitation, de règlements et politiques nécessaires à la sécurité, sûreté, efficacité et régularité de l'aviation, ainsi qu'à la protection de l'environnement en aviation.

« Le 7 décembre, il y a 67 ans, un groupe de visionnaires, réunis à l'hôtel Stevens à Chicago, ont signé un document qui allait transformer notre monde à tout jamais », a déclaré le Président de l'OACI, Roberto Kobeh González. « La Journée de l'aviation civile internationale, célébrée officiellement par les Nations Unies, commémore la naissance de l'Organisation à cette date marquante ».

Dans son message à l'occasion de la Journée de l'aviation civile internationale, Kobeh González a souligné le thème de la célébration de 2011 : « Assistance et coopération pour un développement durable du transport aérien dans le monde ».

« Au fil des ans, les principes fondamentaux de l'assistance et de la coopération ont donné naissance à un système mondial de transport aérien d'une sécurité et d'une efficacité remarquables, qui est le pilier du développement économique, social et culturel de notre société mondiale », a-t-il déclaré dans son allocution. « La coopération entre les États membres de l'OACI et avec l'industrie du transport aérien a en effet permis d'élaborer des milliers de normes, règles et politiques techniques et opérationnelles nécessaires à la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la régularité de l'aviation, ainsi qu'à la protection de l'environnement en aviation. »

La Journée de l'aviation civile internationale a été célébrée pour la première fois en 1994 par l'OACI, pour marquer le 50<sup>e</sup> anniversaire de l'Organisation. En 1996, l'Assemblée générale des Nations Unies a reconnu officiellement, par résolution, le 7 décembre comme

## LE SAVIEZ-VOUS ?

L'hôtel Stevens de Chicago (qui a ouvert ses portes en 1927), lieu de naissance de l'OACI, était le plus grand du monde, avec 3000 chambres, une piste de quilles, un salon de coiffure, un terrain de golf miniature sur le toit, une salle de cinéma, une glacerie et une pharmacie. L'hôtel a finalement été racheté par Conrad Hilton en 1945.

Journée de l'aviation civile internationale et journée officielle de l'ONU.

« L'OACI sera toujours prête à coopérer avec ses États membres et à leur prêter assistance dans l'intérêt de leurs citoyens et de la communauté mondiale », a ajouté Kobeh González.

Kobeh González a invité les États à adopter les thèmes de la Journée de l'aviation civile internationale et à célébrer l'aviation civile internationale à travers des activités tout au long de 2012. L'OACI fera parvenir aux États de la documentation aux fins de l'utiliser dans le cadre d'allocutions, événements médiatiques et autres présentations publiques. Les articles contenus dans le Journal de l'OACI, les discours et les annonces apparaissant sur le News Centre de l'OACI sont tous autant de moyens par lesquels l'OACI renforce le sujet. ■

La Convention sur l'aviation civile internationale a été rédigée et signée à la Conférence de Chicago, le 7 décembre 1944. La Conférence a également prévu un organe provisoire. Cet organe – OPACI – est en place depuis août 1945. L'OPACI a entraîné des actions concertées par les nations du monde entier d'organisation et de maintien des installations et services nécessaires au transport aérien international et d'établissement de normes et procédures aux fins de la sécurité, la régularité et l'efficacité du trafic aérien international.

OPACI - Organisation provisoire de l'aviation civile internationale, Communiqué de presse,  
Montréal, Canada - 11 mars, 1947



# FORUM

## L'OACI PEUT-ELLE AGIR COMME CATALYSEUR DANS LE DÉVELOPPEMENT DE CARBURANTS ALTERNATIFS PARMIS LES ÉTATS MEMBRES ?

L'aviation est un moteur important du tourisme et du commerce mondial. Elle facilite le mouvement des personnes et des biens sur la planète, ce qui favorise la croissance des économies mondiales. Les estimations de l'industrie montrent que l'incidence économique de l'aviation représente environ 8 pour cent du PIB mondial (3,560 milliards \$ US), ce qui englobe les effets directs et indirects du transport aérien sur l'économie mondiale. Pour un grand nombre de pays, l'aviation est le premier point d'accès au monde en ce qu'elle fournit une connectivité, rassemble les individus et facilite le commerce international. Elle agit comme un catalyseur qui encourage le développement économique et social.

Les émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation augmentent avec la croissance exponentielle de l'industrie. Selon les prévisions, ces émissions devraient augmenter de 3 à 4 pour cent par an. Une telle augmentation a attiré une attention négative considérable de la part des groupes de protection de l'environnement. Les préoccupations en matière d'environnement ont incité l'industrie à réduire sa dépendance des combustibles fossiles et à investir dans la recherche et le développement en matière de carburants alternatifs, les questions de sécurité relatives à l'approvisionnement pétrolier, mais la valeur marchande des énergies volatiles sont d'autres activateurs de motivation.

À la lumière des préoccupations croissantes en matière d'environnement et des questions de sécurité se rapportant aux carburants fossiles, les gouvernements et les parties prenantes de l'industrie ont collaboré pour effectuer des recherches et développer des carburants alternatifs durables. Des progrès considérables ont été faits dans le domaine des essais sur les moteurs d'aviation en utilisant différents types de carburants alternatifs au fur et à mesure que les fabricants ont démontré la possibilité d'utiliser des mélanges de carburants de remplacement interchangeables avec des

carburéacteurs. Les efforts de l'industrie se heurtent néanmoins à de nombreux défis, en particulier durant la phase de recherche et de développement de carburants alternatifs durables et économiquement viables en quantités industrielles.

Le développement de carburants alternatifs est universel et requiert un ensemble de lignes directrices et principes afin d'assurer la durabilité. Les critères de durabilité en matière de carburants alternatifs ne sont pas l'exclusivité de l'aviation. Les gouvernements envisagent l'application de ces critères à tous les carburants alternatifs – et non uniquement aux carburants utilisés par l'aviation. À ce jour, il n'y a pas de cadre mondial qui fournisse des critères de durabilité appropriés, en particulier en ce qui concerne l'identification de la meilleure matière biologique pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation à travers le développement de carburants alternatifs. L'industrie travaille en collaboration avec l'OACI et est à la recherche d'une norme mondiale qui puisse être adoptée par les États membres de l'OACI. Dans l'intervalle, diverses alliances entre les gouvernements, les compagnies aériennes, les fabricants et les fournisseurs de carburant s'efforcent d'établir un ensemble de critères à adopter par une majorité de parties prenantes. Des normes réglementaires et facultatives couvrent les aspects environnementaux, économiques et sociaux de la production de carburant alternatif. Il a été difficile de convenir d'un cadre mondial en raison de la complexité de trouver un accord sur un ensemble de critères satisfaisant tout à la fois les gouvernements, les fabricants et les compagnies aériennes.

À l'heure actuelle, la majorité des pays n'ont pas de cadre juridique spécifique guidant la recherche et le développement de carburants alternatifs. Du fait de cette carence, une implication plus grande de la part de l'OACI pourrait s'avérer appropriée. Ce cadre juridique doit :

- i) instaurer des principes généraux de développement de carburants

alternatifs; ii) garantir que l'approvisionnement soit assuré en quantités suffisantes pour le secteur de l'aviation; iii) prévoir une solide structure incitative; et iv) créer un organe de réglementation, définissant sa juridiction et ses principales prérogatives. L'OACI pourrait élaborer les éléments indicatifs se rattachant à ces questions.

Les carburants alternatifs étant toujours actuellement au stade de la recherche et du développement, aucun principe général harmonisé ne sous-tend leur développement. Le cadre juridique devrait commencer par s'attaquer aux principes généraux.

Au bout du compte, l'objectif est de développer et de produire des carburants alternatifs qui seront largement utilisés dans l'aviation. La majorité des observateurs estiment qu'il est très vraisemblable que tous les modes de transport, y compris mais sans s'y limiter, le secteur automobile, maritime et aéronautique, entreront en compétition avec acharnement pour avoir accès au Saint-Graal : les carburants alternatifs. En conséquence, il est extrêmement important que le cadre juridique garantisse qu'une portion significative de la production de carburant alternatif soit dirigée vers le secteur essentiel et en expansion de l'aviation. Le cadre juridique doit fournir des incitations en faveur de la recherche et du développement dans le domaine des carburants alternatifs. Ce genre de politiques est souvent promulgué par le biais de programmes d'allègements fiscaux ou d'exonérations fiscales. Les impôts sur les sociétés, notamment, ne sont pas prélevés sur les sociétés qui se consacrent à la recherche et au développement dans un secteur cible, en l'occurrence les carburants alternatifs. Le cadre juridique doit également éviter d'imposer une charge administrative exagérément bureaucratique qui risque de compromettre la production de carburant alternatif. Le cadre juridique doit s'efforcer de rassembler toutes les parties prenantes, notamment les représentants de l'industrie, les autorités gouvernementales, les organisations non gouvernementales et les organisations internationales.

Le secteur de l'aviation connaît une croissance extrêmement rapide. Cette croissance se traduit par une consommation plus grande de carburant et donc une large empreinte de CO<sub>2</sub>. Le transport aérien est donc l'objet de pressions immenses pour renforcer son bilan environnemental. Le recours aux carburants alternatifs peut aider à relâcher cette pression. Il faut élaborer une politique concrète sur les

« Le développement de carburants alternatifs pourrait mettre l'aviation civile internationale en position de remporter un avantage compétitif dans ce domaine, ce qui à son tour pourrait conduire à des opportunités de marché sans précédent. »

carburants alternatifs pour le secteur de l'aviation. Les carburants alternatifs sont largement vus comme la clé du développement d'une industrie aéronautique durable qui se penche en toute responsabilité sur sa contribution au changement climatique. La croissance rapide de l'aviation a eu pour répercussion un accroissement des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). La croissance présente un certain nombre de défis au plan de l'environnement humain. De plus, la sûreté de l'approvisionnement en carburant continue de préoccuper et de représenter une menace significative pour l'industrie du transport aérien. Le développement de carburants alternatifs pourrait mettre l'aviation civile internationale en position de remporter un avantage compétitif dans ce domaine, ce qui à son tour pourrait conduire à des opportunités de marché sans précédent. L'OACI pourrait fort bien aider ses États membres à atteindre cet objectif. ■




## À PROPOS DE L'AUTEURE

La capitaine Aysha Al Hamili est à la tête de la Mission permanente des Émirats arabes unis – la première femme émirati responsable d'une mission et la plus jeune représentante permanente à l'OACI. En novembre 2010, elle a été nommée à l'un des postes de Vice-Présidence du Conseil. Avant de venir à l'OACI, la capitaine Al Hamili était la chef du Département général du transport aérien de l'aviation civile, où elle était responsable des négociations des services aériens bilatéraux. Outre ses qualités diplomatiques et politiques, la capitaine Al Hamili possède une licence de pilote de ligne. Elle détient une licence en sciences sociales et comportementales de l'Université de Zayed dans le domaine spécialisé des études internationales, et elle a récemment obtenu une maîtrise en gestion du transport aérien de l'Université de Londres. La capitaine Al Hamili a rédigé ce document à titre personnel.



# TRACER L'AVENIR D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN AU SYMPOSIUM DE L'OACI SUR LE SUJET

 Quoique l'industrie ait connu une forte croissance du trafic passagers en 2011 (les chiffres préliminaires publiés par l'OACI indiquent une augmentation de 6,4 pour cent par rapport aux années précédentes en passagers-kilomètres réalisés), il ne fait pas de doute que beaucoup de défis et questions demeurent sur le chemin vers la durabilité.

Sur cette toile de fond, le symposium sur le transport aérien de l'OACI, sur le thème « Stratégies et outils pour un transport aérien durable » aura lieu du 18 au 20 avril 2012, au siège de l'OACI, à Montréal (Canada). Le symposium se tiendra en partenariat avec la Société de recherche de transport aérien (ATRS).

La conférence de trois jours projettera une image actualisée de l'industrie du transport aérien et examinera les tendances spécifiques comme la consolidation et les modèles émergents de transporteurs aériens. Un regard sur l'avenir de l'industrie se dégagera au fur et à mesure que les experts et les conférenciers traiteront des défis posés par le développement durable du transport aérien.

Le Symposium fournit un forum pour des échanges interactifs et des points de vues informés de la part des parties prenantes de l'aviation civile qui assisteront à la préparation de la Sixième conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) qui se tiendra au siège de l'OACI du 18 au 22 mars 2013.

Les sessions prévues à la conférence sont les suivantes : état actuel des marchés de l'aviation, regroupements de compagnies aériennes, tendances en matière d'alliances et de consolidation, un débat entre experts sur le financement de la chaîne d'industrie du transport aérien, la prévision d'une industrie cyclique, un débat entre experts sur la libéralisation, le ciel ouvert et la formation de blocs régionaux/sous-régionaux, le transport aérien et son incidence sur le développement économique, les nouveaux modèles d'exploitation aérienne et les défis et questions en matière de transport aérien pour la prochaine décennie.

Au nombre des conférenciers figurent des représentants de haut niveau des compagnies aériennes, des aéroports, des États, des fournisseurs de services de navigation aérienne, des fabricants d'aéronefs, des institutions financières et des organisations internationales. M. Roberto Kobeh González, Président du Conseil de l'OACI, prononcera le discours préliminaire. La déclaration préliminaire sera faite par le Dr. Boubacar Djibo, Directeur, Direction du transport aérien.

Selon le Dr. Boubacar Djibo, « cet événement devrait attirer de nombreuses parties prenantes dans tous les domaines, notamment des réglementeurs, des chefs d'industrie, des chercheurs et autres spécialistes du transport aérien. Cela produira des échanges stimulants sur des sujets particuliers et des stratégies futures de l'industrie dans le but d'arriver à un large consensus sur la manière d'aborder les défis auxquels se heurte l'industrie du transport aérien ». ■



De plus amples renseignements sur le symposium sont disponibles sur la page <http://www2.icao.int/en/iats>



“ The AMPAP program greatly enhanced my professional knowledge and broadened my insights in the aviation industry by sharing valuable experiences with airport professionals coming from different fields of the sector. Having been an IAP since 2008, I appreciate the benefits it has brought to my career. I highly recommend AMPAP to the worldwide Airport Community ”

# *I chose AMPAP*

Suning Liu

Executive Director

CAM-Macau International Airport Company Limited  
ACI Asia-Pacific Regional Board Member

Premier Sponsor

Media Partner

AMPAP Administrator

Information

**SITA**



[www.iap.ae](http://www.iap.ae)

# Séries EMA

## Scanner de Bouteilles et de Liquides

NSN: 6665-151805235 / 6665-151805236



Exemples de bouteilles qui peuvent être scannées avec EMA

- Inspection de bouteilles scellées/entamées
- Résultat d'inspection simplifié «OK/Produit interdit»
- Analyse automatique du volume complet en ~ 5 secondes
- Certifié Standard 2 en accord avec les exigences de performances CEAC pour les LEDS Type A (*Liquid Explosive Detection Systems*)
- Certifié Standard 2 en accord avec les exigences de performances CEAC pour les LEDS Type B
- Efficacité opérationnelle démontrée dans des applications réelles
- Design compact et ergonomique



Tél.: 01 49 38 92 00 Fax: 01 49 38 92 01 e-mail: surete@ceia-spa.com

[www.ceia-international.com](http://www.ceia-international.com)

Détection des menaces avec l'Electromagnétisme