



Organisation de l'aviation civile internationale

RAPPORT ANNUEL DU CONSEIL



2007

« CONSIDÉRANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

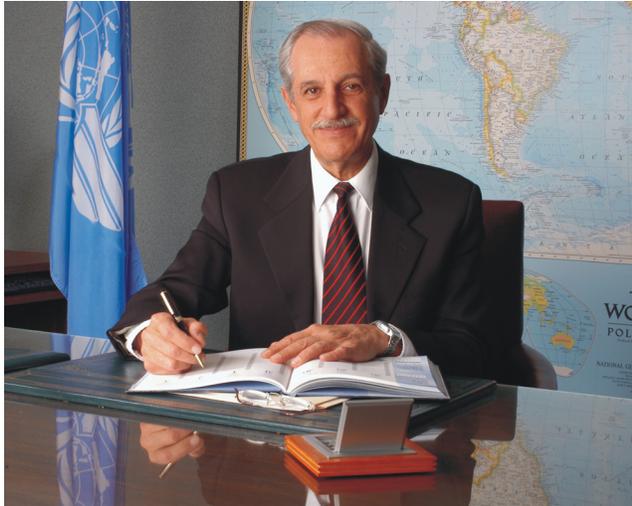
CONSIDÉRANT qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

EN CONSÉQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique,

Ont conclu la présente Convention à ces fins. »

Préambule de la Convention
relative à l'aviation civile internationale
signée à Chicago le 7 décembre 1944

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL



MESSAGE À L'ASSEMBLÉE DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Selon les instructions du Conseil, j'ai l'honneur de transmettre ci-joint le rapport du Conseil pour 2007, établi en application de l'article 54, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Bien qu'il fasse partie de la documentation de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, qui se tiendra en 2010, ce rapport est communiqué dès maintenant aux États contractants pour information. Il sera envoyé également au Conseil économique et social de l'ONU, conformément à l'article VI, paragraphe 2, alinéa a), de l'Accord entre l'Organisation des Nations Unies et l'OACI.

Réaffirmation du leadership mondial de l'OACI

Une année d'Assemblée est toujours une étape importante dans l'évolution de l'OACI, car c'est l'année où les États contractants fixent le programme triennal des travaux de l'Organisation dans les domaines technique, économique, environnemental, juridique et coopératif, approuvent le budget correspondant et élisent les membres du Conseil, qui est l'organe directeur de l'Organisation entre les Assemblées.

Une des plus importantes réalisations de la 36^e session de l'Assemblée, tenue en septembre 2007, a été l'approbation massive du leadership mondial de l'OACI dans toutes les activités prévues dans les six Objectifs stratégiques. L'Assemblée a adopté de nombreuses résolutions visant à renforcer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité de l'aviation civile internationale, et elle a lancé ou intensifié des programmes et des activités ayant spécifiquement pour but de favoriser la santé et la croissance du transport aérien dans le monde entier.

La question de la réduction au minimum des incidences de l'aviation sur l'environnement a naturellement suscité beaucoup de débats. Tous les participants étaient d'accord sur la nécessité de prendre des mesures plus concertées et plus efficaces pour réduire le bilan carbone de l'aviation internationale, et de recourir à une variété d'options techniques, opérationnelles et économiques.

L'Assemblée a demandé au Conseil d'instituer un nouveau Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques chargé d'élaborer, et de recommander au Conseil, un programme d'action énergique en matière d'aviation internationale et de changements climatiques, qui soit fondé sur un consensus et qui représente la vision commune et la ferme volonté de tous les États contractants.

Ce solide appui accordé au rôle directeur de l'OACI et à son important programme de travaux s'avérera indispensable dans les activités de l'Organisation et de la communauté aéronautique internationale pour relever les énormes défis à venir, qui tiennent en un seul mot : croissance.

Cette croissance anticipée signifie, en chiffres, la mise en service de 17 000 nouveaux aéronefs au cours de la prochaine décennie, d'où la nécessité avérée de former quelque 217 000 pilotes et 430 000 mécaniciens, sans

compter les contrôleurs de la circulation aérienne et les gestionnaires dont auront besoin les organisations qui emploieront ce personnel essentiel.

Pour faire face à l'encombrement des aéroports et de l'espace aérien lié à cette croissance, il faudra engager d'énormes investissements dans l'infrastructure des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que dans la sécurité et la sûreté afin de protéger tant la vie des voyageurs que la vitalité de l'industrie du transport aérien.

Il faudra, avant tout, des niveaux beaucoup plus élevés de coopération entre toutes les parties prenantes de l'aviation dans le cadre du forum mondial qu'est l'OACI. L'Organisation a rempli ce rôle avec succès pendant plus de 60 ans, évoluant constamment pour suivre les changements technologiques, économiques et politiques qui ont transformé l'aviation civile.

L'OACI a également fait des progrès considérables pour devenir une Organisation davantage axée sur les performances et les résultats. Nous sommes plus proactifs dans notre manière d'aborder les problèmes et d'établir un consensus sur les solutions. Nous explorons sans cesse de nouvelles façons d'aider les États contractants à s'acquitter de leurs responsabilités en ayant recours au dialogue, à l'encadrement et, au besoin, à une action plus positive.

Le nouveau format du Rapport annuel témoigne de cette nouvelle façon de faire. Nous avons considérablement allégé le rapport en publiant certains éléments statistiques sur le site web de l'OACI. Nous avons aussi réorganisé le contenu rédactionnel en fonction des Objectifs stratégiques afin de permettre une présentation plus systématique des activités et des réalisations de l'Organisation, notamment des initiatives de la coopération technique. En outre, ce rapport plus convivial est, pour la première fois, disponible sur le site web de l'OACI.

Nous sommes fermement résolus à ce que l'OACI exerce son rôle d'institution centrale pour la gouvernance mondiale de l'aviation civile dans un esprit de coopération entre toutes les parties prenantes, afin d'assurer aux voyageurs du monde entier le système de transport aérien le plus sûr, le plus efficace et le plus durable qui puisse être.

Roberto Kobeh González
Président du Conseil

SIÈGE ET BUREAUX RÉGIONAUX

Siège

Organisation de l'aviation civile internationale
999, rue University
Montréal (Québec)
Canada H3C 5H7

Bureaux régionaux

Bureau Afrique occidentale et centrale
15, boulevard de la République
Dakar
Sénégal

Bureau Afrique orientale et australe
Bureau des Nations Unies à Nairobi
Limuru Rd., Gigiri, Nairobi
Kenya

Bureau Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes
Avenida Presidente Masaryk No. 29
Col. Chapultepec Morales, México
D.F. 11570
México

Bureau Amérique du Sud
Av. Victor Andrés Belaúnde No. 147
San Isidro, Lima
Peru

Bureau Asie et Pacifique
252/1 Vibhavadi Rangsit Road
Latyao, Chatuchak, Bangkok 10900
Thailand

Bureau Europe et Atlantique Nord
3 bis, Villa Émile Bergerat
F-92522 Neuilly-Sur-Seine Cedex
France

Bureau Moyen-Orient
Ministry of Civil Aviation Complex
Cairo Airport Road, Cairo, 11776
Egypt

ÉTATS CONTRACTANTS

Afghanistan
Afrique du Sud
Albanie
Algérie
Allemagne
Andorre
Angola
Antigua-et-Barbuda
Arabie saoudite
Argentine
Arménie
Australie
Autriche
Azerbaïdjan
Bahamas
Bahreïn
Bangladesh
Barbade
Biélorus
Belgique
Belize
Bénin
Bhoutan
Bolivie
Bosnie-Herzégovine
Botswana
Brésil
Brunéi Darussalam
Bulgarie
Burkina Faso
Burundi
Cambodge
Cameroun
Canada
Cap-Vert
Chili
Chine
Chypre
Colombie
Comores
Congo
Costa Rica
Côte d'Ivoire
Croatie
Cuba
Danemark
Djibouti
Égypte
El Salvador
Émirats arabes unis
Équateur
Érythrée
Espagne
Estonie
États-Unis
Éthiopie
Fédération de Russie
Fidji
Finlande
France
Gabon
Gambie
Géorgie
Ghana
Grèce

Grenade
Guatemala
Guinée
Guinée-Bissau
Guinée équatoriale
Guyana
Haïti
Honduras
Hongrie
Îles Cook
Îles Marshall
Îles Salomon
Inde
Indonésie
Iran (République islamique d')
Iraq
Irlande
Islande
Israël
Italie
Jamahiriya arabe libyenne
Jamaïque
Japon
Jordanie
Kazakhstan
Kenya
Kirghizistan
Kiribati
Koweït
Lesotho
Lettonie
L'ex-République yougoslave
de Macédoine
Liban
Libéria
Lituanie
Luxembourg
Madagascar
Malaisie
Malawi
Maldives
Mali
Malte
Maroc
Maurice
Mauritanie
Mexique
Micronésie (États fédérés de)
Moldova
Monaco
Mongolie
Monténégro
Mozambique
Myanmar
Namibie
Nauru
Népal
Nicaragua
Niger
Nigéria
Norvège
Nouvelle-Zélande
Oman
Ouganda
Ouzbékistan

Pakistan
Palaos
Panama
Papouasie-Nouvelle-Guinée
Paraguay
Pays-Bas
Pérou
Philippines
Pologne
Portugal
Qatar
République arabe syrienne
République centrafricaine
République de Corée
République démocratique du Congo
République dominicaine
République populaire
démocratique de Corée
République populaire
démocratique lao
République tchèque
République-Unie de Tanzanie
Roumanie
Royaume-Uni
Rwanda
Sainte-Lucie
Saint-Kitts-et-Nevis
Saint-Marin
Saint-Vincent-et-les Grenadines
Samoa
Sao Tomé-et-Principe
Sénégal
Serbie
Seychelles
Sierra Leone
Singapour
Slovaquie
Slovénie
Somalie
Soudan
Sri Lanka
Suède
Suisse
Suriname
Swaziland
Tadjikistan
Tchad
Thaïlande
Timor-Leste
Togo
Tonga
Trinité-et-Tobago
Tunisie
Turkménistan
Turquie
Ukraine
Uruguay
Vanuatu
Venezuela
Viet Nam
Yémen
Zambie
Zimbabwe



ÉTATS CONTRACTANTS MEMBRES DU CONSEIL

Afrique du Sud
Allemagne
Arabie saoudite
Argentine
Australie
Autriche
Brésil
Cameroun
Canada
Chili
Chine
Colombie

Égypte
Espagne
États-Unis
Éthiopie
Fédération de Russie
Finlande
France
Ghana
Honduras
Hongrie
Inde
Italie

Japon
Liban
Mexique
Mozambique
Nigéria
Pakistan
Pérou
République de Corée
Royaume-Uni
Sainte-Lucie
Singapour
Tunisie



Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

© OACI 2008

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

Imprimé sur du papier contenant 100 % de fibres postconsommation.

NOTES

Les appendices au présent rapport sont disponibles en version électronique seulement, sur le site :

www.icao.int/RapportAnnuel

On trouvera également à cette adresse la version électronique du présent texte imprimé ainsi que des extraits des rapports annuels des années précédentes.

Sauf indication contraire, tous les montants indiqués sont en dollars des États-Unis.

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des éléments qui y figurent n'impliquent de la part de l'OACI aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

L'OACI, dont le siège est à Montréal, est une institution spécialisée des Nations Unies créée en 1944 pour promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile dans le monde. Elle établit les normes et règles internationales relatives au transport aérien et elle est l'instrument de la coopération entre ses 190 États contractants dans tous les domaines de l'aviation civile.



TABLE DES MATIÈRES

Message du Président du Conseil
Siège et bureaux régionaux
États contractants
États contractants membres du Conseil
Notes

Le monde du transport aérien en 2007	3
Le plan d'activités de l'OACI	15
Sécurité	21
Sûreté	31
Protection de l'environnement.....	39
Efficacité	47
Continuité.....	57
Principes de droit	61
Stratégies d'exécution de soutien	67
Programme de coopération technique	75
Finances	83
Appendices	www.icao.int/RapportAnnuel

**LE MONDE DU
TRANSPORT AÉRIEN
EN 2007**



LE MONDE DU TRANSPORT AÉRIEN EN 2007

ÉVOLUTION DE L'ÉCONOMIE DANS LE MONDE ET DANS LES RÉGIONS

L'économie mondiale a maintenu en 2007 son élan de croissance, malgré la hausse des prix du brut et des produits raffinés, le produit intérieur brut (PIB) mondial s'étant accru sur l'année à un taux moyen estimatif de 4,9 % en termes réels (Figure 1).

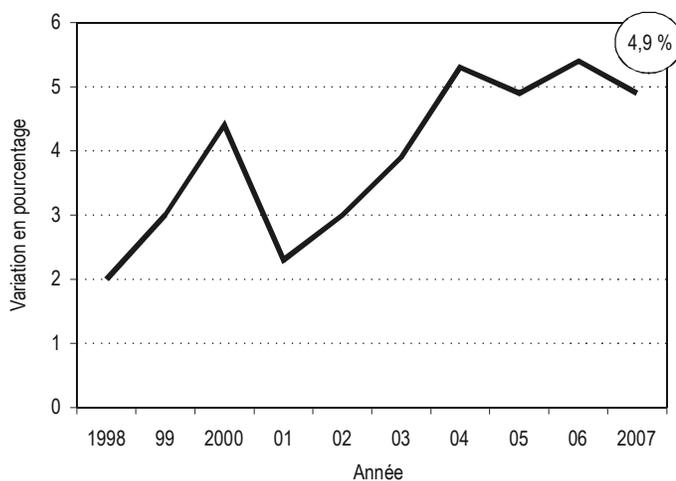


Figure 1. Évolution du PIB dans le monde en prix constants
variations annuelles, 1998 – 2007

Les pays industrialisés ont connu un léger ralentissement par rapport à 2006, enregistrant une croissance du PIB de 2,7 %. L'économie nord-américaine a progressé de 2,2 %, la consommation des ménages et les investissements résidentiels ayant poursuivi leur ralentissement aux États-Unis. Cela a eu un certain impact sur l'économie canadienne, qui n'a connu qu'une croissance modeste.

La croissance des marchés émergents et des pays en développement est restée très forte, à 7,9 %, bien au-dessus de la moyenne mondiale, mais avec d'importantes différences régionales.

L'économie de l'Afrique a enregistré une augmentation du PIB de 6,2 %, les pays exportateurs de pétrole ayant tiré profit d'une hausse constante des prix du brut, tandis que les autres bénéficiaient d'améliorations des termes de l'échange et des politiques intérieures.

Comme agrégat, l'économie de la Région Asie/Pacifique a continué sur sa lancée, avec un taux de croissance de 7,2 %. Les pays en développement de cette région y ont notablement contribué, avec 9,7 % de croissance moyenne du PIB ; les PIB de la Chine et de l'Inde ont affiché une croissance remarquable, de 11,4 % et 9,2 % respectivement, tirée par les exportations, les investissements et la demande intérieure. Les économies nouvellement industrialisées de l'Asie ont affiché une croissance du PIB de 5,6 %. Le PIB du Japon a progressé de 2,1 %, tandis que les économies australienne et néo-zélandaise connaissaient une nette amélioration, avec une croissance de 3,9 % et 3,0 % respectivement.

La Région Europe a réalisé une croissance moyenne du PIB de 3,3 %. Le taux de 3,1 % affiché par la zone de l'euro, légèrement inférieur à celui de 2006, reflète certains des effets des problèmes financiers mondiaux. Tandis qu'il était de l'ordre de 5,8 % pour les économies de l'Europe centrale et orientale, le taux de croissance du PIB atteignait en moyenne 8,5 % pour les économies de la Communauté d'États indépendants (CEI).

Dans la Région Amérique latine et Caraïbes, la croissance économique s'est quelque peu ralentie, la progression étant ramenée à 5,6 %, du fait principalement des retombées du ralentissement de l'activité aux États-Unis et de contraintes d'approvisionnement dans plusieurs pays exportateurs de denrées de base.

Bénéficiant de prix élevés du pétrole et d'une robuste demande intérieure, l'économie de la Région Moyen-Orient a affiché un taux de croissance de 5,8 %, légèrement supérieur à celui de 2006.

L'accroissement du volume des échanges mondiaux de biens et services est estimé à quelque 6,8 %.

Les arrivées de touristes internationaux ont augmenté de quelque 6 %. L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) estime qu'environ 898 millions de touristes se sont rendus dans des pays étrangers en 2007, soit quelque 52 millions de plus que l'année précédente (Figure 2). La plus forte augmentation des arrivées a été enregistrée au Moyen-Orient à 13 % environ, suivie par l'Asie/Pacifique (10 %), l'Afrique (8,8 %), les Amériques (5 %) et l'Europe (4 %).

Réglementation économique

La libéralisation de la réglementation du transport aérien international s'est poursuivie à différents niveaux. On estime que cette évolution a concerné quelque 30 % des paires de villes avec services aériens de passagers sans escale et près de la moitié des fréquences offertes, au moyen d'accords bilatéraux de services aériens « ciel ouvert » ou d'accords et d'arrangements régionaux de libéralisation.

Sur le plan bilatéral, 9 nouveaux accords « ciel ouvert » ont été conclus par 12 États, ce qui porte le total à 136 accords, intéressant 91 États. Ces accords

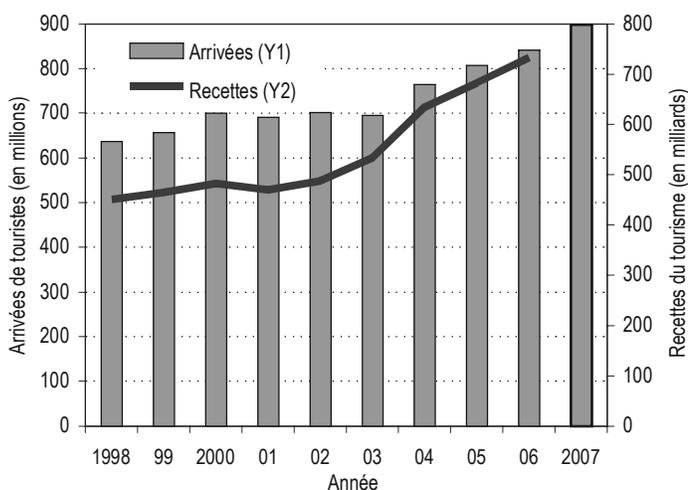


Figure 2. Arrivées de touristes et recettes du tourisme international
en dollars US, 1998 – 2007

prévoient l'accès total au marché, sans restrictions de désignations, de droits de route, de capacité, de fréquences, de partage de codes ni de tarifs.

Sur le plan régional, au moins 12 accords ou arrangements libéralisés étaient en vigueur, les faits ci-après méritant d'être mentionnés :

- en janvier, le Marché unique de l'aviation de l'Union européenne (UE) a été élargi de 25 à 27 États, la Bulgarie et la Roumanie l'ayant rejoint ;
- en février, l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) a libéralisé davantage le protocole d'entente sur les services de fret aérien, signé initialement en 2002 ;
- en février également, l'Accord sur la libéralisation du transport aérien entre les États arabes est entré en vigueur, initialement pour cinq États de la Ligue arabe ;
- en octobre, l'Accord sur les services aériens des Îles du Pacifique est entré en vigueur, initialement pour six États membres du Forum des Îles du Pacifique.

Les interactions entre régions dans le sens d'une libéralisation plus poussée se sont également intensifiées. L'UE a été la plus active, la Commission européenne exerçant des mandats de négociation spécifiques au nom de tous les États membres de l'UE. En avril, l'Accord de transport aérien a été officiellement signé par l'UE et les États-Unis d'Amérique, comme première étape vers une zone de ciel ouvert. Avec une application provisoire à partir de mars 2008, cet accord remplacerait tous les accords de services aériens bilatéraux existants entre les États membres de l'UE et les États-Unis. En octobre, un nouveau

mandat pour l'ouverture de négociations avec le Canada sur un accord aéronautique général a été confié à la Commission européenne.

Sur le plan multilatéral, l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a poursuivi le deuxième examen de l'Annexe relative au transport aérien à l'Accord général sur le commerce des services (AGCS). Les débats ont essentiellement porté sur les faits nouveaux importants dans les domaines économique et réglementaire dans le secteur du transport aérien, concernant notamment les services des transporteurs à bas coûts et les services réguliers de passagers et de fret aérien. Ils ont porté aussi sur une proposition visant à étendre la portée de l'Annexe aux services d'assistance en escale et aux services d'exploitation aéroportuaire, en plus des trois activités qui en font l'objet actuellement — services de réparation et de maintenance des aéronefs, services de vente et de commercialisation du transport aérien et systèmes informatisés de réservation (SIR).

La libéralisation du transport aérien s'est également poursuivie sur le plan national. En novembre, par exemple, le Gouvernement du Japon a libéralisé l'accès des entreprises de transport aérien étrangères à 23 aéroports régionaux afin de renforcer la position du pays comme porte d'entrée pour le trafic international. Le même mois, le Pakistan a adopté une nouvelle politique aéronautique nationale de libéralisation plus poussée du secteur du transport aérien, incluant une politique de « ciel ouvert » pour le trafic de fret.

La multiplication des fusions et la constante expansion des alliances, concernant en particulier les trois groupements mondiaux (Star Alliance, Oneworld, et SkyTeam), ont continué de retenir l'attention des autorités de réglementation. En février, le ministère des transports (DOT) des États-Unis a accordé l'immunité antitrust à un accord d'alliance entre neuf compagnies aériennes membres de Star Alliance. En octobre, la Commission européenne a publié des engagements soumis par huit transporteurs aériens de SkyTeam, ce qui était une condition d'obtention de l'agrément pour leur accord d'alliance.

Parallèlement à la libéralisation progressive de la réglementation du transport aérien, la protection et l'amélioration des droits des passagers des compagnies aériennes ont pris plus d'importance. En avril, la Commission européenne a renforcé les procédures d'application de sa réglementation relative au refus d'accès à l'embarquement, à l'annulation de vols et aux retards importants. En novembre, le DOT des États-Unis a annoncé de nouvelles propositions de réglementation pour la protection des passagers aériens, dont une spécification voulant que les compagnies aériennes adoptent des dispositions d'urgence pour les retards importants et les incorporent dans leurs contrats de transport.

Certains États ont créé de nouvelles compagnies aériennes nationales, qui ont remplacé les anciennes compagnies d'État lourdement endettées, souvent en partenariat avec des investisseurs étrangers. Ainsi, à la suite de la liquidation d'Air Mauritanie en octobre, Mauritanie Airways a été constituée comme coentreprise à laquelle participent le Gouvernement mauritanien, des intérêts privés du pays et Tunisair.

TRANSPORTEURS AÉRIENS

Services aériens réguliers

Trafic total

Le trafic régulier total acheminé par les entreprises de transport aérien des 190 États contractants de l'OACI a atteint quelque 2 260 millions de passagers et quelque 41 millions de tonnes de fret. Le total des tonnes-kilomètres passagers/fret/poste réalisées a augmenté de quelque 5,5 % en 2006, avec environ 6,1 % de tonnes-kilomètres internationales (Appendice 1*, Tableaux 1 et 2). (La Figure 3 montre l'évolution de 1998 à 2007.)

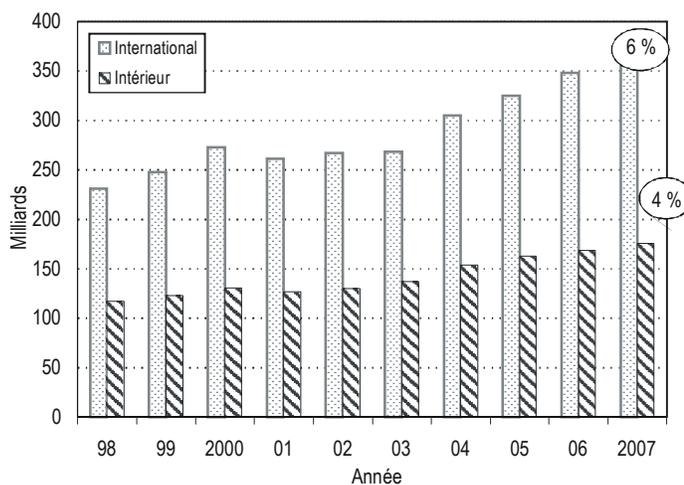


Figure 3. Trafic régulier
tonnes-kilomètres réalisées, 1998 – 2007

La croissance du trafic de passagers a généralement dépassé celle de l'offre de capacité. C'est ainsi que le coefficient d'occupation moyen sur le total des services réguliers (intérieurs plus internationaux) a atteint près de 77 %, contre 76 % en 2006. Par contre, le coefficient de chargement en poids s'est maintenu à 63 %, du fait d'écart dans la composition de la charge payante offerte par les compagnies aériennes et, dans une certaine mesure, d'une moindre utilisation de la capacité disponible pour le fret (Appendice 1, Tableau 3).

S'agissant du volume de trafic total (passagers/fret/poste) réparti selon la région, les transporteurs aériens nord-américains en ont acheminé 31 %, ceux de la Région Asie/Pacifique 30 %, ceux d'Europe 27 %, ceux du Moyen-Orient 6 %, ceux d'Amérique latine/Caraiïbes 4 % et ceux d'Afrique 2 % (Appendice 1, Tableau 4).

* Les appendices au présent rapport sont disponibles en version électronique seulement, sur le site www.icao.int/RapportAnnuel.

Les chiffres par pays montrent qu'environ 41 % du volume total de trafic régulier passagers, fret et poste ont été réalisés par les transporteurs aériens des États-Unis, de la Chine (à l'exclusion du trafic des Régions administratives spéciales de Hong Kong et de Macao) et de l'Allemagne, soit environ 29 %, 7 % et 5 % respectivement. Pour ce qui est des services internationaux, quelque 29 % du trafic total ont été acheminés par les transporteurs aériens des États-Unis, de l'Allemagne et du Royaume-Uni, soit environ 15 %, 8 % et 6 % respectivement.

Trafic international de passagers

La forte croissance du trafic international de passagers dans toutes les régions s'est maintenue en 2007, au même taux qu'en 2006 (7,6 %). La répartition en pourcentage du trafic total acheminé et les taux de croissance pour les transporteurs s'établissent comme suit : Europe, 40 % et 7,5 % ; Asie/Pacifique, 27 % et 5,7 % ; Amérique du Nord, 17 % et 5,7 % ; Moyen-Orient, 8 % et près de 18 % ; Amérique latine et Afrique, 7 % et 8,8 % (Amérique latine) et 7,4 % (Afrique).

Trafic intérieur de passagers

Sur le front intérieur, les transporteurs d'Amérique du Nord, qui réalisent près de 59 % du trafic intérieur mondial, ont connu une croissance de 3,3 %. C'est là une croissance significative sur une large base, sachant qu'ils n'avaient connu en 2006 qu'une croissance de 0,6 %. Les transporteurs d'Asie/Pacifique, réalisant quelque 26 % du trafic intérieur, ont enregistré une forte croissance, de 12 % (contre 12,4 % en 2006). Pour les transporteurs européens, qui réalisent 8 % du trafic intérieur mondial, la croissance a stagné aux niveaux de 2006, tandis que les transporteurs d'Amérique latine, qui réalisent 4 % du trafic mondial, ont eu un taux de croissance de près de 9 %.

Trafic total de fret

Dans son ensemble, le trafic régulier de fret a progressé d'environ 4,7 % par rapport à 2006. Quelque 41 millions de tonnes de fret ont été acheminées dans le monde sur les services réguliers, contre 40 millions de tonnes en 2006, mais le rythme de croissance a ralenti, passant de 5,8 % à environ 4,4 %.

Le fléchissement de la croissance du trafic de fret peut être dû au ralentissement économique aux États-Unis, avec la crainte d'une récession. En dépit de ce contexte économique, de forts taux de croissance du trafic de passagers se sont maintenus dans toutes les régions, spécialement aux États-Unis.

Perspectives du trafic de 2008

Quant à la perspective de voir se poursuivre une croissance forte en 2008, elle sera fortement influencée par la manière dont les transporteurs géreront les

hausse du prix du carburant. Les surtaxes carburant imposées par les compagnies aériennes augmenteront le prix des voyages et pourraient influencer défavorablement sur la demande. Le contexte de récession aux États-Unis et la contraction des liquidités entraînée par la crise des prêts hypothécaires à risque pourraient se propager à d'autres régions, en particulier aux économies émergentes d'Asie, avec des incidences négatives sur la croissance.

Transport commercial non régulier

On estime que le nombre total de passagers-kilomètres du transport international non régulier de passagers a diminué en 2007 d'environ 3 % par rapport à 2006. La part du trafic non régulier dans l'ensemble du trafic international de passagers aériens a baissé d'environ 1 point de pourcentage, à 9 % approximativement (Figure 4 et Appendice 1, Tableau 5). Le trafic non régulier intérieur de passagers représente environ 8 % de l'ensemble du trafic non régulier de passagers et environ 1 % du trafic intérieur total de passagers dans le monde.

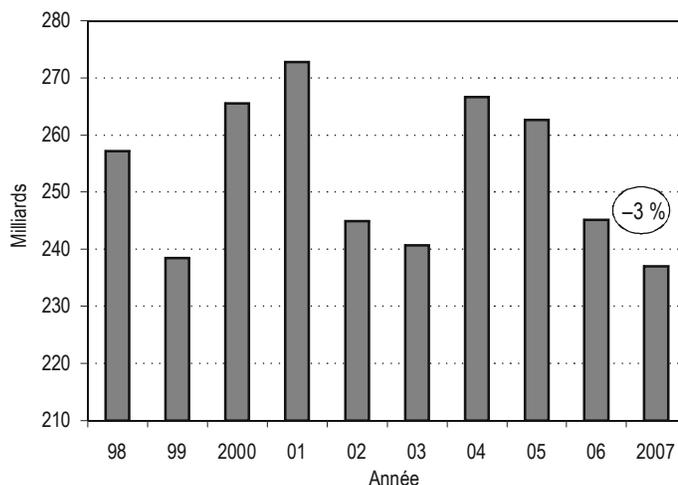


Figure 4. Trafic international non régulier
passagers-kilomètres réalisés, 1998 – 2007

Accidents d'aviation

Les accidents d'aviation dont il est question ci-après ne comprennent pas ceux qui ont été causés par des actes d'intervention illicite.

Vois réguliers

D'après les renseignements préliminaires, 11 accidents d'aéronefs de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kg ayant entraîné la mort de passagers sont survenus dans le monde en 2007 sur des services aériens réguliers. Le nombre de passagers tués s'est chiffré à 587. Par comparaison,

12 accidents, ayant entraîné la mort de 751 passagers, s'étaient produits en 2006 (Appendice 1, Tableau 6). L'accroissement du trafic entre 2006 et 2007 et la diminution du nombre de passagers tués ont fait passer le nombre de passagers tués par 100 millions de passagers-kilomètres de 0,019 à 0,014. Le nombre d'accidents mortels par 100 millions de kilomètres parcourus est tombé à 0,033 contre 0,038 en 2006, et le nombre d'accidents mortels par 100 000 atterrissages est tombé à 0,042 contre 0,047 en 2006 (Figure 5).

Sur les services réguliers de passagers, les niveaux de sécurité varient sensiblement selon les types d'appareils. Ainsi, dans le cas des avions à turboréacteurs, qui ont assuré plus de 98 % du trafic régulier total exprimé en passagers-kilomètres, il s'est produit pendant l'année 9 accidents dans lesquels 567 passagers ont été tués, alors que pour les avions à turbopropulseurs et les avions à moteurs alternatifs, qui ont transporté moins de 2 % du trafic régulier, il y a eu 2 accidents et 20 passagers tués. La proportion de passagers tués dans des accidents d'avions à turboréacteurs est donc bien inférieure à celle des victimes d'accidents d'avions à hélices.

Transport commercial non régulier

Les activités de transport commercial non régulier comprennent les vols non réguliers exploités par des entreprises de transport aérien régulier ainsi que tous les vols de transport assurés par des exploitants commerciaux non réguliers. Les données dont dispose l'OACI sur la sécurité de ces vols indiquent que 14 accidents d'aéronefs de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kg ayant causé la mort de passagers se sont produits en 2007, contre 17 en 2006. Ces accidents ont causé la mort de 86 passagers, contre 91 en 2006.

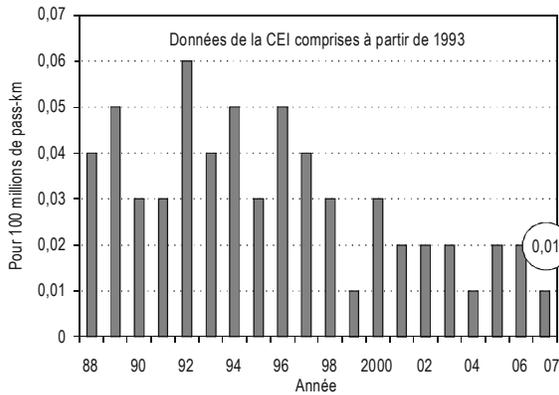
Sur les vols non réguliers effectués avec des aéronefs d'une masse maximale au décollage certifiée supérieure à 9 000 kg, par des entreprises de transport aérien régulier ou des transporteurs non réguliers, il y a eu 8 accidents en 2007, ayant entraîné la mort de 77 passagers.

ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

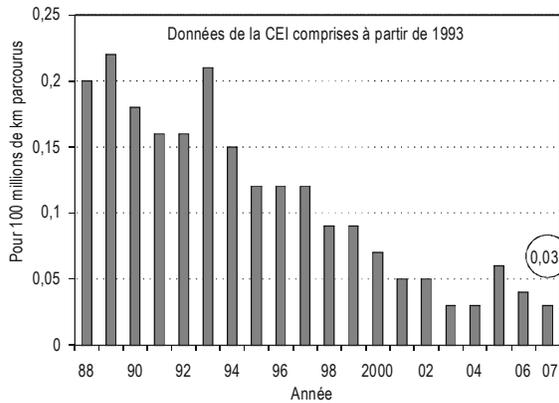
Au cours de l'année, 22 actes d'intervention illicite ont été recensés : 4 captures illicites, 2 tentatives de capture, 2 attaques d'installations, 3 tentatives d'attaques d'installations et 11 autres actes d'intervention illicite (Appendice 1, Tableau 7). Ces actes sont inclus dans les statistiques annuelles pour faciliter l'analyse des tendances et de l'évolution (Figure 6).

AÉROPORTS

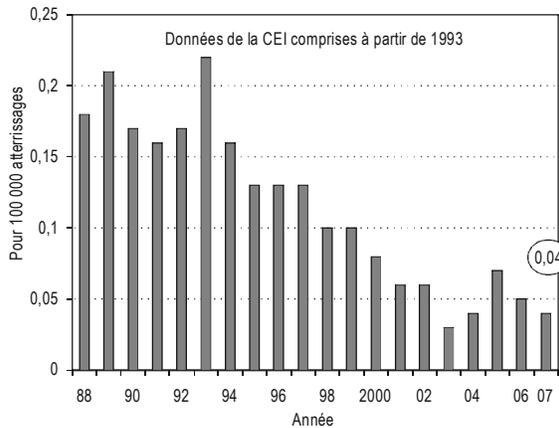
La croissance du trafic de passagers en 2007 (entre 5 % et 6 %) a été légèrement plus forte qu'en 2006, principalement à cause d'une activité internationale accrue. La croissance du trafic de fret a été plus forte encore. Il en résulte que la



Nombre de passagers tués pour 100 millions de passagers-kilomètres (services réguliers)

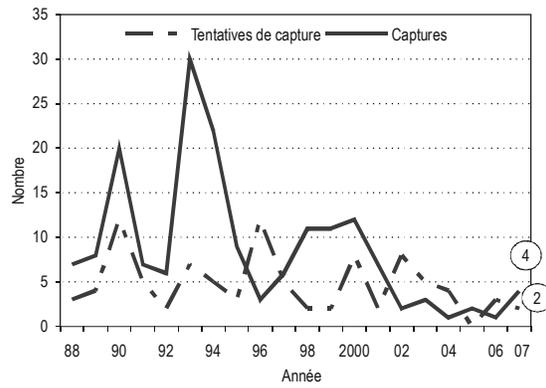


Nombre d'accidents mortels pour 100 millions de kilomètres parcourus (services réguliers)

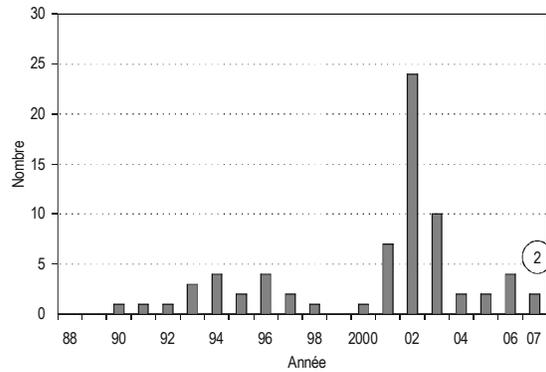


Nombre d'accidents mortels pour 100 000 atterrissages (services réguliers)

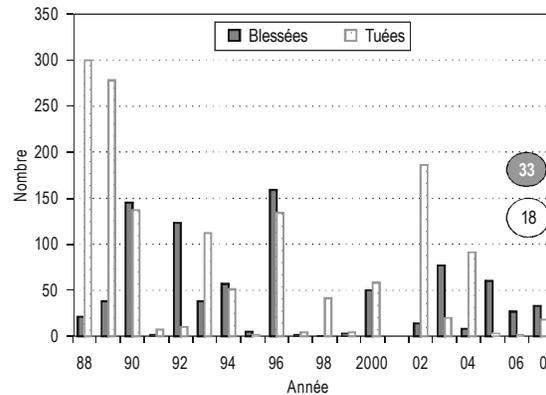
Figure 5. Statistiques d'accidents d'aéronefs 1988 – 2007



Captures illicites



Attaques d'installations



Nombre de personnes tuées ou blessées

*En 2001 : 3 271 personnes blessées, 3 525 tuées.

Figure 6. Statistiques de sûreté de l'aviation 1988 – 2007



performance financière des aéroports s'est généralement améliorée. Selon le Conseil international des aéroports (ACI), les profits nets pour les 100 premières compagnies aéroportuaires, qui étaient en moyenne de l'ordre de 11,4 % en 2006 et 10,4 % en 2005, étaient appelés à augmenter encore. L'ACI a signalé par ailleurs un niveau record de dépenses engagées, de 42,8 milliards de dollars, pour des capacités nouvelles ou des augmentations de capacité, en vue de faire face à un doublement prévu de la demande de trafic passagers au cours des 20 prochaines années.

La privatisation des aéroports s'est ralentie en 2007, quelques transactions seulement étant signalées. La plupart des exploitants d'aéroports ont axé leurs activités sur les actifs et les activités existants, plutôt que de poursuivre une expansion menant à de nouvelles acquisitions. Il y a de bonnes perspectives pour de nouvelles transactions au cours des prochaines années, par exemple en Europe où la privatisation n'a concerné jusqu'ici qu'un faible pourcentage des aéroports.

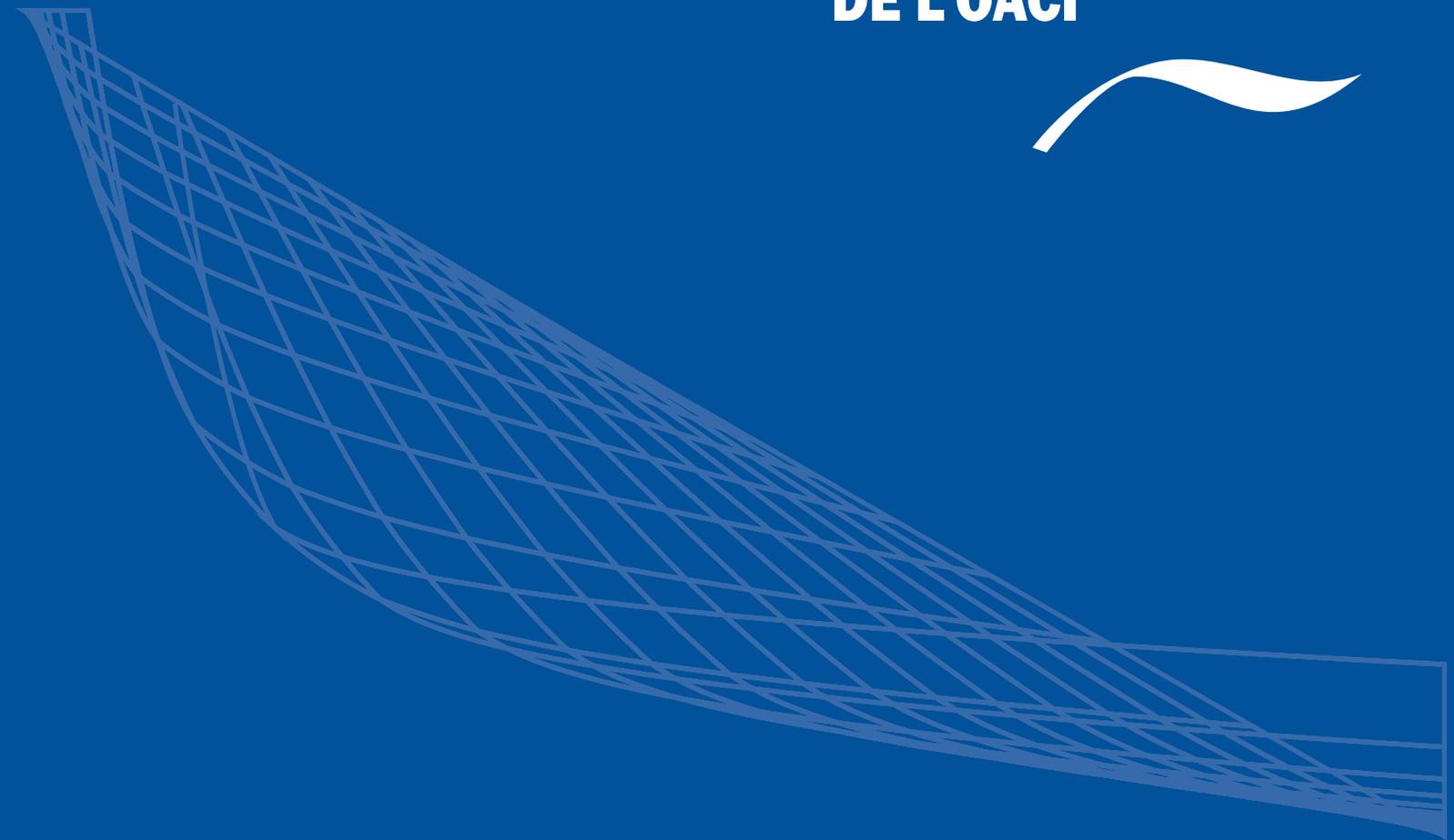
SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

D'après une enquête menée par l'OACI sur la situation financière des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP), l'amélioration s'est poursuivie, alimentée par une croissance soutenue du trafic. Une majorité d'ANSP a été bénéficiaire. Partout dans le monde, les acteurs se sont axés sur la performance des services de navigation aérienne, aidés par les débats du Symposium mondial sur la performance du système de navigation aérienne organisé en mars par l'OACI.

En Europe, les initiatives de Ciel unique européen (SES), de Programme de recherche ATM dans le cadre du ciel unique européen (SESAR) et de blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB) ont continué de progresser. En mars, la Commission européenne a publié un rapport d'avancement à mi-parcours sur la création de FAB, confirmant que ceux-ci devraient être basés sur les besoins de l'exploitation — courants de trafic en particulier — plutôt que sur des frontières nationales existantes. En juillet, le groupe de haut niveau sur le cadre réglementaire futur de l'aviation a publié un rapport comprenant une feuille de route avec des mesures concrètes sur la façon de stimuler la performance du système de gestion du trafic aérien. Ce rapport recommandait une forte réglementation relative à la performance, là où les forces du marché échouent, et des modifications des structures de gouvernance, pour combler l'écart entre prise de décision et financement.

Aux États-Unis, la restructuration de l'Air Traffic Organization (ATO) de la Federal Aviation Administration (FAA), s'est poursuivie. La FAA transforme le contrôle de la circulation aérienne pour passer d'un système de radars basé au sol à un système basé sur les satellites, dans le cadre du Plan national intégré du système de transport aérien de prochaine génération (NextGen). La planification et la mise en œuvre de NextGen sont réalisées par un partenariat public-privé constitué de représentants de divers ministères des États-Unis et d'experts de l'aviation appartenant au secteur privé.

LE PLAN D'ACTIVITÉS DE L'OACI



LE PLAN D'ACTIVITÉS DE L'OACI

Devenir une organisation axée sur la performance et les résultats

Des avancées considérables ont été réalisées pendant toute l'année 2007 dans la transformation de l'OACI en une organisation axée sur la performance et les résultats, en accord avec son Plan d'activités. Les améliorations les plus significatives sont mises en évidence dans le présent Rapport annuel qui, dans sa présentation plus accessible et avec des liens vers le site web de l'OACI, est une illustration graphique de cette nouvelle façon d'exercer les activités.

Comme suite aux travaux de la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI et pour faciliter le passage à une planification et à une budgétisation axées sur les résultats, le Conseil, en novembre, a examiné le Plan d'activités pour le prochain triennat (2008-2010), devant appuyer la mise en œuvre des objectifs stratégiques. Cette tâche a comporté l'identification et la mise en œuvre de nouveaux moyens d'accroître encore l'efficacité de l'OACI, comme processus continu à travers toute l'Organisation.

Genèse du Plan d'activités

En 2004, le Conseil a approuvé une vision refondue et un énoncé de mission pour l'Organisation : *L'OACI s'emploie à réaliser sa vision d'un développement sûr, efficace et durable de l'aviation civile grâce à la coopération entre les États contractants.* À cette fin, six objectifs stratégiques ont été établis pour la période 2005-2010 :

Sécurité — Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale
Sûreté — Renforcer la sûreté de l'aviation civile mondiale
Protection de l'environnement — Limiter au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile mondiale sur l'environnement
Efficacité — Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques
Continuité — Maintenir la continuité des activités aéronautiques
Principes de droit — Renforcer le droit qui régit l'aviation civile internationale

Ces objectifs reflètent la position, le rôle et les responsabilités de l'OACI, à savoir :

- être le chef de file dans l'élaboration et la promotion de normes et pratiques recommandées (SARP) ainsi que dans le contrôle de leur application ;
- aider les États contractants en leur facilitant la mise en œuvre des SARP, des plans de navigation aérienne et des politiques de l'OACI ;

- promouvoir des politiques mondiales de transport aérien pour un système efficace d'aviation civile internationale ;
- servir de recours ultime pour la gestion des crises en aviation civile internationale ;
- s'occuper d'élaborer et de diffuser le droit aérien international et de régler les différends en aviation civile internationale ;
- remplir la fonction d'institution centrale en matière de gouvernance mondiale en aviation civile.

De plus, ils constituent le fondement du positionnement stratégique de l'Organisation en tant :

- que moteur mondial des systèmes de gestion de la sécurité conçus pour produire des résultats mesurables en matière de sécurité de l'aviation ;
- qu'organisation qui propose et coordonne entre États des mesures de sûreté basées sur la performance ;
- que chef de file international pour l'unification et la coordination des mesures de réduction des incidences de l'aviation civile sur l'environnement ;
- que principal moteur de la mise en œuvre de systèmes mondiaux harmonisés de gestion du trafic aérien et d'améliorations de l'efficacité basées sur la performance.



Du concept à l'action

Le Plan d'activités traduit les objectifs stratégiques en plans d'action et établit un lien entre activités planifiées, dépenses de fonctionnement et évaluation de la performance. Une dimension vitale dans cette approche est l'intégration des activités inscrites au programme de toutes les directions et de tous les bureaux

régionaux pour une répartition optimale des ressources, basée sur des priorités convenues.

Le Plan d'activités et le budget connexe constituent conjointement la base d'un cadre de compte rendu reliant stratégies, activités, finances, ressources humaines et échéances en un dispositif cohérent et efficace de contrôle et d'évaluation des résultats. En engageant le personnel à tous niveaux dans le processus d'amélioration de la performance, en mettant en lumière les responsabilités et en responsabilisant les gestionnaires pour leur performance, ainsi qu'en mesurant, contrôlant et évaluant régulièrement les résultats, l'Organisation renforcera la responsabilisation, montrera la valeur ajoutée par l'argent dépensé et améliorera la performance générale aux niveaux opérationnel et stratégique.

Passer du concept à l'action et aux résultats fait intervenir aussi un ensemble de stratégies de soutien de la mise en œuvre ainsi que le programme de coopération technique qui a une longue tradition d'appui aux États contractants dans la mise en application de la réglementation, des procédures et des politiques de l'OACI.

SÉCURITÉ



OBJECTIF STRATÉGIQUE A

Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale en prenant les mesures suivantes :

Identifier et suivre les types existants de risques en matière de sécurité pour l'aviation civile et élaborer et mettre en œuvre une action mondiale efficace et pertinente face aux risques émergents.

Veiller à la mise en œuvre opportune des dispositions de l'OACI grâce à un contrôle continu de l'avancement vers leur respect par les États.

Réaliser des audits de supervision de la sécurité aéronautique pour identifier les carences et encourager les États à les pallier.

Élaborer des plans correcteurs mondiaux qui s'attaquent aux causes profondes des carences.

Aider les États à pallier les carences grâce à des plans correcteurs régionaux et à mettre sur pied des organismes de supervision de la sécurité au niveau régional ou sous-régional.

Encourager l'échange de renseignements entre les États pour promouvoir une confiance dans le niveau de sécurité aéronautique entre les États et accélérer l'amélioration de la supervision de la sécurité.

Faciliter la solution dans les meilleurs délais des questions critiques pour la sécurité détectées par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG).

Appuyer la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité communs à tous les domaines liés à la sécurité dans tous les États.

Aider les États à améliorer la sécurité grâce à des programmes de coopération technique et en portant leurs besoins critiques à la connaissance des donateurs et des organismes de financement.

SÉCURITÉ

Il est maintenant largement reconnu que la démarche traditionnelle réactive n'est plus appropriée ni suffisante pour améliorer la sécurité et qu'il faut passer à un régime de sécurité proactif et prédictif, basé sur le risque. Bien que le respect des normes et pratiques recommandées (SARP) reste la pierre angulaire de la sécurité de l'aviation civile, il faut conjuguer une application stricte de la réglementation et des procédures prescrites avec une large mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Ces deux domaines ont fait l'objet d'une intense activité en 2007.

Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)

Le rôle de l'USOAP est d'évaluer la capacité qu'a un État d'assurer une supervision efficace de son propre système d'aviation civile. Tandis que les audits eux-mêmes servent à mettre en évidence les lacunes dans les capacités de supervision, les plans d'action correctrice basés sur les constats mènent à un plus grand respect des SARP — et en définitive au renforcement de la sécurité.

Ce programme obligatoire se fonde sur des principes stricts : souveraineté, universalité, transparence et divulgation, tenue des délais, exhaustivité, démarche systématique, cohérence et objectivité, équité et qualité (Figure 7).

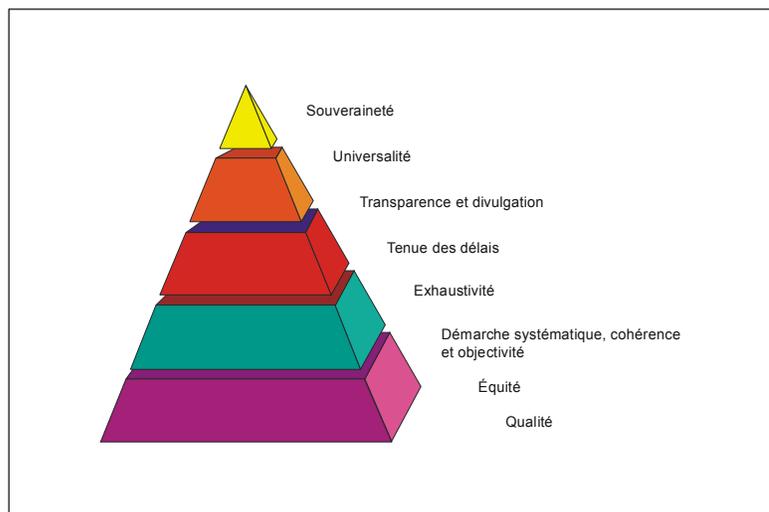


Figure 7. Principes USOAP

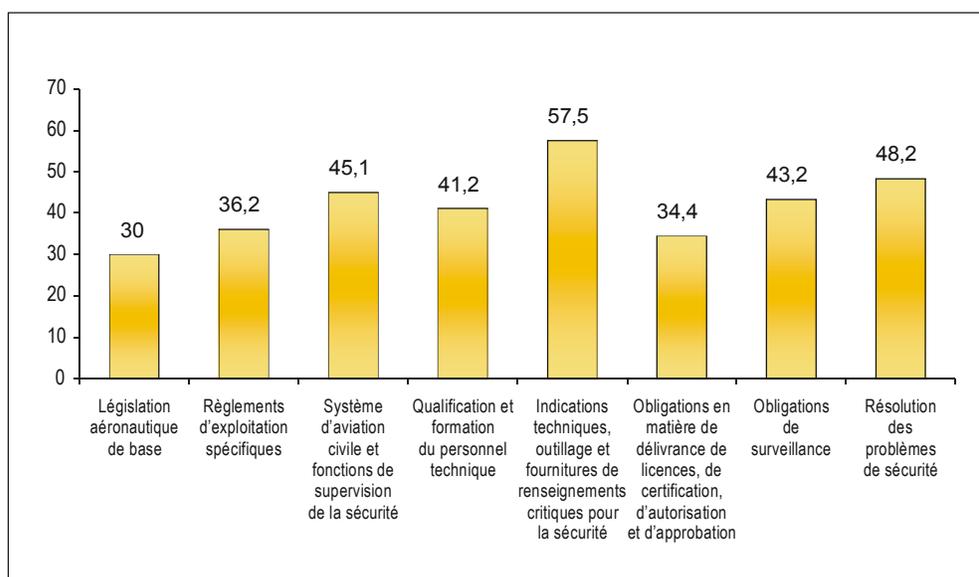
En 2007, des audits ont été effectués dans 43 États contractants dans le cadre de l'approche systémique globale (ASG) qui a pris effet en 2005. Le mandat élargi de l'USOAP englobe les dispositions relatives à la sécurité qui figurent dans toutes les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale qui ont rapport avec la sécurité. La délivrance des licences du personnel, l'exploitation et la navigabilité des aéronefs, les services de la circulation aérienne, les aéroports et les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation constituent les éléments centraux de l'audit qui, conjointement avec la législation et l'organisation nationales de l'aviation, donnent un tableau complet du système d'aviation civile d'un État.

Fin 2007, l'OACI avait effectué 78 audits dans le cadre de son cycle d'audits actuel de six ans qui se termine en 2010. Une organisation internationale, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), figurait dans les audits initiaux.

Se préparer pour un audit ASG implique un processus exigeant des États qu'ils procèdent à un examen critique de leurs systèmes de supervision de la sécurité, processus qui, par lui-même, favorise la sécurité. Avec l'appui logistique actif de l'OACI, il y a là pour les États une opportunité unique d'examiner et de revoir la structure de leur aviation civile, leur législation, leur réglementation, leurs processus, leurs procédures et l'efficacité d'application des normes relatives à la sécurité de l'aviation. Tous les États audités jusqu'à présent ont saisi l'occasion et ont reçu un appui remarquable de leurs gouvernements respectifs. Tandis que la phase de l'audit effectuée sur place permet aux États d'obtenir une évaluation de grande ampleur, documentée et tangible, de l'état de mise en œuvre des normes aéronautiques qui influent sur la sécurité de l'aviation, la phase post-audit et la préparation d'un plan d'action correctrice visant à remédier aux constats des audits établissent les fondements pour des activités futures sûres et efficaces.

Le succès de la mise en œuvre et de l'évolution de l'USOAP a amené l'Assemblée, en septembre 2007, à charger l'OACI d'examiner la faisabilité, parmi les diverses options qui pouvaient être envisagées, d'une nouvelle approche fondée sur le concept de surveillance continue, à mettre en œuvre à la fin du cycle d'audits actuel, en 2010. Un rapport sur le lancement d'une telle approche en 2011, basé sur des analyses des résultats d'audits utilisant des outils qui recueillent et tiennent à jour les informations liées à la sécurité, sera présenté à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée de l'OACI, en 2010.

En 2007, l'OACI a publié sa première analyse annuelle des résultats des audits USOAP, qui porte sur une période de deux ans s'achevant en mai 2007 et qui fournit une mine d'informations provenant de 53 audits ASG. L'analyse initiale, présentant un aperçu général des inquiétudes en matière de sécurité aux échelons national, régional et global, a été diffusée aux centaines de délégués à l'Assemblée ; les rapports futurs seront plus largement diffusés. La Figure 8, tirée du rapport USOAP 2007, met en évidence, dans une perspective mondiale, le manque de mise en œuvre efficace pour ce qui est des huit éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité.



**Figure 8. Éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité
Faible degré de mise en œuvre (%)**

Avec l'adoption en 2006 d'une stratégie mondiale de sécurité basée sur l'entière transparence et le partage des renseignements relatifs à la sécurité, la divulgation des données de sécurité est devenue la pratique. Fin 2007, 127 États contractants avaient consenti à autoriser l'OACI à divulguer sur le site web public de l'Organisation soit leur rapport complet d'audit de supervision de la sécurité, soit un résumé, avec l'échéance du 23 mars 2008 pour que cela soit fait par tous les États. Cette transparence peut encourager les États à corriger plus rapidement les carences restantes et aider les donateurs potentiels à identifier ceux qui ont besoin de ressources financières ou humaines pour le faire.

Un mécanisme similaire a été mis en place pour répondre aux préoccupations significatives concernant la sécurité constatées dans le cadre de l'USOAP. La Commission d'examen des résultats d'audit (ARRB), une commission de haut niveau du Secrétariat, a été créée par l'OACI à la fin de 2006 dans le cadre d'une stratégie coordonnée globale pour coopérer avec les États dont il aura été constaté qu'ils avaient d'importantes lacunes de conformité aux SARP ou ne participaient pas entièrement aux processus d'audit de supervision de la sécurité et de sûreté de l'OACI.

En 2007, l'OACI a continué de promouvoir la connaissance de l'approche systémique globale pour les audits par des séminaires et ateliers régionaux qui ont servi entre autres à promouvoir l'échange des renseignements issus de l'USOAP. Elle a aussi continué à former des auditeurs, avec une formation qui a été assurée en juin. Au cours de l'année, 65 auditeurs ont été déployés par l'USOAP ; en plus de personnel OACI du siège et des sept bureaux régionaux,

plusieurs États ont apporté leur concours à l'OACI en détachant leurs experts auprès du Programme.

Systèmes de gestion de la sécurité (SGS)

Dans ce domaine, un défi fondamental auquel l'OACI s'attaque de front est le manque de connaissances et d'expérience de base chez beaucoup d'États et de parties prenantes. En 2007, l'Organisation a donné 46 cours SGS à son siège et 14 cours régionaux dans les sept régions administratives, en plus de trois cours COSCAP (Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité). En tout, 2 065 participants provenant des États suivants ont reçu une formation : Antilles néerlandaises (Curaçao), Arabie saoudite, Argentine, Aruba, Bolivie, Brésil, Cap Vert, Chili, Chine (Hong Kong), Colombie, Costa Rica, Cuba, Danemark, El Salvador, Émirats arabes unis, Équateur, Espagne, États-Unis, France, Grèce, Inde, Islande, Italie, Jordanie, Mexique, Népal, Panama, Paraguay, Pays-Bas (au nom du groupe d'États ABIS), Pérou, Pologne, Portugal, République de Corée, République dominicaine, Royaume-Uni, Serbie, Sri Lanka, Suriname, Tunisie et Ukraine.

De plus, quatre ateliers de gestion avancée de SGS d'une durée d'une journée ont été organisés en Italie, au Mexique, en Malaisie et en Espagne, et la première mise en œuvre régionale d'un atelier SGS a eu lieu au bureau régional de Lima, avec 40 participants, représentant l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, le Paraguay, le Pérou et l'Uruguay.

Tous les bureaux régionaux de l'OACI ont soutenu la mise en œuvre de SGS en donnant plusieurs cours OACI de formation de formateurs SGS.

Pendant que ces activités avaient lieu à travers le monde, un travail intensif était accompli au siège pour harmoniser les dispositions concernant les SGS dans les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, processus lancé effectivement en 2005. Une proposition visant à l'élaboration de dispositions harmonisées pour les Annexes 1, 6, 8, 11, 13 et 14 a été présentée. Cette proposition est axée sur l'introduction de deux cadres, l'un pour la mise en œuvre et la tenue à jour de programmes nationaux de sécurité, l'autre pour la mise en œuvre et la tenue à jour de SGS par les prestataires de services. Ces modifications seront soumises au Conseil, pour adoption.

Programme pour la sécurité de l'aviation dans le monde

Un autre élément essentiel de renforcement général de la sécurité est le Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) revitalisé, initialement formulé en 1997 pour apporter une vision d'ensemble de la sécurité de l'aviation. En 2007, ce Plan a été élargi pour prendre en compte la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, mise au point par l'industrie en collaboration de l'OACI. L'objectif primordial est de réduire le risque d'accidents en apportant un cadre de référence commun pour toutes les parties prenantes. En facilitant une approche plus proactive de la sécurité de l'aviation, il s'agit d'aider à mieux

coordonner et orienter les politiques et initiatives en matière de sécurité dans le monde entier. Le nouveau plan est maintenant pertinent aussi bien pour l'OACI que pour tous les acteurs des autorités de réglementation et de l'industrie.

L'importance du GASP a été reconnue par la 36^e session de l'Assemblée en septembre. La Résolution A36-7 — *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et d'efficacité* insiste sur la nécessité de mettre en œuvre le GASP et de le tenir à jour en coopération et en coordination avec toutes les parties prenantes. De plus, cette résolution établit le Plan comme cadre universel dans lequel seront élaborés et exécutés les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux. Au niveau de l'OACI, le GASP apporte la méthodologie et la focalisation nécessaires pour œuvrer à la réalisation de l'objectif stratégique de l'OACI en rapport avec la sécurité ; il est utilisé pour planifier des initiatives de sécurité et en établir les priorités, en plus de mesurer leurs effets.

Il y a eu plusieurs autres initiatives qui, combinées, devraient produire des améliorations du niveau général de sécurité.

Enquêtes sur les accidents et incidents

La disponibilité de données sur la sécurité est importante pour appuyer les activités de sécurité de l'OACI. Des enquêtes efficaces sur les incidents et accidents sont une source vitale de ces renseignements, et il a été convenu en 2007 qu'une réunion Enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division aurait lieu à Montréal du 13 au 18 octobre 2008, sur le thème « Développer les enquêtes pour accroître la sécurité dans le monde entier ».

Communication de renseignements sur les accidents et incidents

Dans le même sens, le programme ADREP (système de comptes rendus d'accident/incident) et le Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation (ECCAIRS) sont des mécanismes essentiels pour la collecte de renseignements sur la sécurité. Afin d'aider les États à établir une base de données de sécurité, pour une analyse plus efficace des informations et un meilleur partage des renseignements de sécurité entre eux et avec elle, l'OACI a organisé trois stages ADREP/ECCAIRS, au Costa Rica, au Mexique et en Jamaïque, qui ont attiré en tout 89 participants. Un quatrième stage ADREP/ECCAIRS a été coordonné par l'OACI ; il a eu lieu à Dakar, avec 25 participants.

Avis de cyclone tropical et avis de cendres volcaniques

La communication de renseignements pour l'évitement d'un phénomène dangereux est critique pour la sécurité de l'exploitation aérienne. Des améliorations de la mise en œuvre des avis de cyclone tropical et des avis de cendres volcaniques ont été introduites en 2007, par l'Amendement n^o 74 de l'Annexe 3.

Systemes d'aéronef sans pilote (UAS)

La question des systèmes d'aéronef sans pilote (UAS) est de plus en plus dans les esprits de la communauté aéronautique mondiale et la création d'un groupe d'étude sur les systèmes d'aéronef sans pilote (UASSG) a été approuvée en 2007. Ce groupe aidera le Secrétariat à coordonner l'élaboration de SARP, procédures et éléments indicatifs de l'OACI pour les systèmes d'aéronef civils sans pilote, afin d'appuyer une intégration efficace des UAS, dans de bonnes conditions de sécurité et de sûreté, dans un espace aérien sans ségrégation et aux aérodromes.

Initiatives régionales

Un accord a été conclu pour la mise en œuvre en 2008 d'un dispositif FLOS (*Flight Level Orientation Scheme*) dans la zone Pacifique occidental/mer de Chine méridionale.

Les États/organismes existants qui fournissent des services de surveillance de la sécurité de l'espace aérien pour la Région Asie/Pacifique continueront d'assumer les coûts de fourniture de ces services, ceci écartant la nécessité d'arrangements régionaux de financement.

Des bases de données régionales de comptes rendus de carences de la navigation aérienne ont été conçues et mises en place dans les Régions Europe, Asie/Pacifique et Moyen-Orient.

Le soutien à la certification d'aérodromes s'est poursuivi ; 13 aérodromes internationaux ont ainsi été certifiés et la certification de 22 autres est en cours dans différentes régions.

Des mesures de suivi concernant l'élimination des carences de la navigation aérienne dans les régions ont continué d'être prises, notamment en ce qui a trait au risque aviaire et à la planification d'urgence.

Une base de données régionale de notification électronique des accidents/incidents (ECCAIRS) a été mise en œuvre comme moyen de classification des renseignements sur les accidents/incidents dans les taxonomies ADREP de l'OACI.

La création d'une Organisation régionale de supervision de la sécurité a été promue dans les cinq États partenaires de la Communauté d'Afrique orientale.

Les activités de l'Initiative stratégique pour la sécurité en Europe (ESSI) ont été appuyées, pour identifier et atténuer les menaces les plus pressantes contre la sécurité de l'aviation en Europe.

L'OACI a contribué aux activités de réglementation des JAA (Autorités conjointes de l'aviation) pour atteindre le plus haut niveau possible de conformité à ses normes et pratiques recommandées (SARP).

La réglementation EUROCONTROL ESARR (exigence réglementaire de sécurité), traduite en russe, est maintenant disponible dans la partie orientale de la Région Europe de l'OACI, comme éléments indicatifs.

Plusieurs outils ont été mis au point pour aider à la mise en œuvre dans les meilleurs délais des spécifications OACI relatives aux compétences linguistiques.

Projets et activités de coopération technique

Il y a eu 51 projets nationaux et 10 projets régionaux de coopération technique qui ont contribué à améliorer encore la sécurité de l'aviation partout dans le monde.

De l'appui est venu aussi du recrutement de 76 experts internationaux qui ont apporté leur concours à des administrations nationales de l'aviation civile dans un large éventail de disciplines, telles que les enquêtes et la prévention des accidents, la certification de la navigabilité, l'exploitation aérienne, la délivrance des licences du personnel, les systèmes de gestion de la sécurité, la certification des aérodromes, le sauvetage et la lutte contre l'incendie, et le perfectionnement des ressources humaines.

Le développement de l'expertise locale est également important. Dans le cadre du programme de bourses de l'OACI, 170 ressortissants nationaux ont reçu une formation, principalement dans les domaines des enquêtes et de la prévention des accidents, de la maintenance et de la navigabilité des aéronefs, de l'exploitation aérienne, de la formation d'inspecteurs (délivrance des licences du personnel, exploitation aérienne et navigabilité), des systèmes de gestion de la sécurité, des marchandises dangereuses, de la médecine aéronautique et de la formation sur simulateur de vol. En outre, plus de 1 300 personnes ont bénéficié dans leur pays d'une formation par des experts de l'OACI dans un ou plusieurs de ces domaines, dans le cadre de séminaires et d'ateliers organisés sous les auspices de projets régionaux de coopération technique.

Une formation assurant l'utilisation appropriée des nouveaux matériels est une autre dimension du perfectionnement des ressources humaines. L'OACI est intervenue dans de grosses acquisitions de matériel, notamment des achats de balisage lumineux et d'équipement aéroportuaire tel que des groupes électrogènes, ainsi que de véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie, de laboratoires de langues et d'autre matériel didactique. Le processus d'acquisition a impliqué la formation de 92 ressortissants nationaux dans divers pays.

La Direction de la coopération technique met en œuvre actuellement 10 projets COSCAP avec la participation de 82 États des Régions Asie et Pacifique, Europe, Moyen-Orient, Afrique et Amériques. L'objectif de ces projets COSCAP est de renforcer les capacités de supervision de la sécurité des États participants, de faciliter une approche coordonnée pour le partage d'expertise technique et de dispenser une formation aux inspecteurs nationaux, tout cela par le biais de l'établissement d'une structure sous-régionale de supervision de la sécurité qui devrait réduire les coûts pour chacun des États.

SÛRETÉ



OBJECTIF STRATÉGIQUE B

Améliorer la sûreté de l'aviation civile mondiale en prenant les mesures suivantes :

Définir et étudier les types existants de menace contre la sûreté de l'aviation civile et élaborer et mettre en œuvre une action mondiale efficace et pertinente face aux menaces émergentes.

Veiller à la mise en œuvre opportune des dispositions de l'OACI grâce à un contrôle continu de l'avancement vers leur respect par les États.

Réaliser des audits de sûreté de l'aviation pour identifier les carences et encourager les États à les pallier.

Définir, adopter et promouvoir des mesures nouvelles ou modifiées pour améliorer la sûreté des voyageurs aériens dans le monde, tout en encourageant l'introduction de procédures efficaces pour le passage des frontières.

Mettre au point et tenir à jour des mallettes pédagogiques et des moyens d'enseignement électronique sur la sûreté de l'aviation.

Encourager l'échange de renseignements entre États pour promouvoir une confiance mutuelle dans le niveau de sûreté de l'aviation des États.

Aider les États à former toutes les catégories de personnel intervenant dans la mise en œuvre des mesures et stratégies de sûreté de l'aviation et, lorsqu'il y a lieu, à agréer ce personnel.

Aider les États à pallier les carences liées à la sûreté grâce aux mécanismes de sûreté aéronautique et aux programmes de coopération technique.

SÛRETÉ

Le système de transport aérien mondial est sûr, mais reste vulnérable. L'OACI a conscience des défis qu'ont à relever les gouvernements, qui doivent mettre en œuvre des mesures anti-terroristes efficaces, tout en préservant l'efficacité de l'aviation civile et la confiance du public dans les voyages aériens. Elle continue d'œuvrer avec les États et l'industrie pour adapter les méthodes et les technologies liées à la sûreté afin de riposter aux menaces nouvelles et émergentes, tout en facilitant l'écoulement rapide et efficace des passagers à travers les aéroports.

Liquides, gels et aérosols (LAG) comme explosifs

Pendant toute l'année, l'OACI a poursuivi l'élaboration de lignes directrices pour s'attaquer à la menace potentielle, en matière de sûreté, de l'usage possible de liquides comme explosifs, comme l'a fait craindre le présumé complot terroriste d'août 2006 au Royaume-Uni contre des avions civils survolant l'Atlantique Nord. Le Conseil, qui avait approuvé peu après des lignes directrices pour l'inspection/filtrage des liquides, gels et aérosols (LAG) aux fins du contrôle de sûreté, a recommandé leur mise en œuvre par les États au plus tard le 1^{er} mars 2007, à titre de mesure provisoire pendant qu'il serait procédé à un complément de recherche.

En mars, le Conseil a approuvé la mise en œuvre immédiate d'une série de recommandations du Groupe d'étude du Secrétariat sur le transport et l'inspection/filtrage des LAG, notamment les spécifications relatives aux sacs à indicateur d'effraction. Le groupe s'est penché aussi sur les aspects opérationnels des contrôles de sûreté pour les LAG, notamment les dérogations à établir à l'échelle mondiale pour les liquides achetés auprès de détaillants d'aéroport ou à bord des avions et transportés par des passagers en correspondance.

Cela a amené le Conseil à approuver des lignes directrices pour la validation de conformité des LAG transportés par les passagers en correspondance, dans le cadre d'un effort général pour élaborer des procédures de sûreté pratiques, durables et harmonisées. Les lignes directrices ont été communiquées aux États en juillet 2007 pour être mises en œuvre dès que possible.

Pour aider les États dans la mise en œuvre des nouvelles lignes directrices sur les contrôles de sûreté, une réunion avec des fabricants de sacs de sûreté à indicateur d'effraction (SSIE) a proposé une interprétation commune des spécifications techniques pour ces sacs, ainsi que l'établissement d'un organe représentatif des fabricants qui faciliterait le travail et la coopération avec les organismes internationaux et régionaux. Il a été estimé que cela appuierait l'élaboration d'éléments d'orientation et de formation appropriés pour tous les utilisateurs potentiels de SSIE.

Révision du *Manuel de sûreté*

Les travaux d'élaboration d'une nouvelle édition en cinq volumes du *Manuel de sûreté* ont été menés à bien. Ces éléments indicatifs doivent aider les États à se conformer aux SARP figurant dans l'Annexe 17 — *Sûreté*. Ils donnent certains conseils sur la prévention d'actes d'intervention illicite et la riposte à de tels actes par l'application d'un système de sûreté de l'aviation constitué de quatre éléments principaux : cadre juridique et supervision de la sûreté ; conception, infrastructure et équipement des aéroports : recrutement, sélection, formation et certification des ressources humaines ; et procédures et mise en œuvre de mesures de sûreté.

Volume I, *Organisation et administration nationales* — orientations sur les aspects juridiques, la coopération internationale et les mesures de sûreté supplémentaires telles que : agents de sûreté à bord, personnel armé, mise en œuvre d'un programme national de sûreté de l'aviation, contrôle qualité et procédures de traitement des informations sensibles.

Volume II, *Recrutement, sélection et formation* — éléments indicatifs sur la politique nationale de formation et le programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile, notamment le recrutement, la sélection, la formation et l'agrément du personnel de sûreté, ainsi que la sélection et la formation du personnel autre que de sûreté et la mise au point de la formation.

Volume III, *Sûreté aéroportuaire — spécifications relatives à la sûreté, à l'organisation, au programme et à la conception des aéroports* — éléments indicatifs sur l'organisation des aéroports, les programmes de sûreté aéroportuaire et les spécifications relatives à la conception des aéroports.

Volume IV, *Mesures de sûreté préventives* — éléments indicatifs sur les procédures préventives applicables au contrôle d'accès, à la sûreté des exploitants d'aéronefs, à l'aviation générale et aux travaux aériens, aux passagers et aux bagages de cabine, aux bagages de soute, aux catégories spéciales de passagers, de fret et de poste, et aux procédures de sûreté pour d'autres entités.

Volume V, *Gestion de crise et riposte à des actes d'intervention illicite* — éléments indicatifs sur l'évaluation des menaces et des risques, les plans d'urgence, la collecte et la transmission de renseignements lors d'un acte d'intervention illicite, et sur l'examen, l'analyse et le compte rendu ultérieurs de tout acte d'intervention illicite.

Audits de sûreté de l'aviation

Le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI, lancé en juin 2002, prévoit la réalisation d'audits universels, obligatoires et réguliers des systèmes de sûreté de l'aviation dans tous les États contractants de l'OACI. Ces

audits mettent en évidence les carences dans le système de sûreté de l'aviation de chaque État et présentent des recommandations visant à y remédier.

En 2007, les équipes d'audit de sûreté de l'aviation de l'OACI ont réalisé des audits de 30 États et de leurs principaux aéroports internationaux. De plus, 45 visites de suivi ont été effectuées pour valider la mise en œuvre des plans d'action correctrice des États. L'USAP a maintenant achevé son premier cycle d'audits, avec un nombre total de 181 États ayant bénéficié d'un audit initial ; les neuf États restants seront audités dès que les conditions de sûreté le permettront.

La 36^e session de l'Assemblée de l'OACI (Résolution A36-20, Appendice E), reconnaissant la précieuse contribution de l'USAP pour renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde entier et établir un système mondial de sûreté de l'aviation, a demandé la poursuite du programme après le cycle initial d'audits. L'Assemblée a demandé aussi que les audits soient axés, autant que possible, sur la capacité qu'a un État d'assurer une supervision nationale appropriée de ses activités de sûreté de l'aviation, par la mise en œuvre efficace des éléments essentiels d'un système de supervision de la sûreté. Elle a, de plus, demandé que les audits futurs soient élargis afin d'y inclure les dispositions pertinentes en matière de sûreté figurant dans l'Annexe 9 — *Facilitation*. Pour donner effet à cette évolution du programme, la Sous-Direction des audits de sécurité et de sûreté a mis au point des sessions de briefing en ligne et en direct ainsi qu'une formation à distance sur le web et elle a commencé à offrir une formation de recertification pour des experts en sûreté de l'aviation désignés.



Programme DVLM

Les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM), en particulier les passeports électroniques à éléments biométriques, sont un des moyens les plus efficaces pour identifier les passagers acheminés par le système de transport aérien et les soumettre à l'inspection/filtrage. Plusieurs améliorations ont été apportées en 2007 au programme DVLM.

L'une d'elles a été la publication d'un Supplément au Doc 9303, lequel est un ensemble complexe de spécifications précises, qui doivent être techniquement valables tout en étant compréhensibles pour les lecteurs à tous niveaux, afin d'être utilisées pour l'émission de tous types de DVLM. Le Supplément fera le lien entre le langage officiel des normes et des rapports techniques et la nécessité pour la communauté des documents de voyage de disposer en temps voulu de directives officielles. Il servira aussi de forum pour traiter des questions avant les révisions de rapports techniques ou du Doc 9303.

En février, le Conseil a donné son entier appui à l'établissement, sous l'égide de l'OACI, du Répertoire de clés publiques (RCP), élément essentiel du « Plan de l'OACI » pour l'émission de passeports électroniques. Le RCP, qui permet la vérification et l'authentification des passeports électroniques partout dans le monde, contribuera à améliorer sensiblement l'efficacité des procédures pour les contrôles frontaliers et aux postes de contrôle de sûreté des passeports.

La diffusion et le partage de renseignements sur tous les aspects des DVLM a également été une priorité pendant toute l'année.

- Le Troisième symposium et exposition sur les DVLM de l'OACI, la biométrie et les normes de sûreté, organisé en octobre, a sensibilisé les représentants d'organismes de contrôle frontalier, d'aéroports et de compagnies aériennes aux questions et aux technologies d'actualité.
- Deux événements, co-accueillis avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), ont examiné la mise en œuvre des engagements pris par les États participants, notamment la mise en application des normes et spécifications OACI relatives aux DVLM, et les faits nouveaux importants, ainsi que les pratiques communes et les pratiques nationales.
- L'OACI a participé aux travaux du Comité sur le terrorisme du Conseil de sécurité des Nations Unies à Nairobi, pour examiner comment les États peuvent mieux sécuriser leurs frontières contre les terroristes, empêcher les déplacements de terroristes à travers les frontières nationales, accroître la capacité qu'ont les pays de détecter les expéditions d'armes illicites et empêcher les abus des régimes d'asile et d'accueil de réfugiés. Le programme DVLM a été reconnu comme un des outils les plus importants qui existent pour améliorer la sécurisation de l'aviation civile mondiale et empêcher la mobilité de terroristes à travers les frontières.

- L'OACI a pris part aussi au sixième Forum de discussion gouvernemental sur les documents d'identité électroniques, organisé par l'Asia Pacific Smart Card Association et le Gouvernement de l'Australie (Bureau des passeports et Service des douanes) pour permettre à des fonctionnaires de tous les pays de débattre de questions techniques et commerciales relatives à l'introduction, au déploiement et à la mise au point de cartes d'identité nationales intelligentes, aux passeports électroniques, à l'automatisation des contrôles frontaliers, à la facilitation pour les passagers en fonction des risques et à la gestion des pièces d'identité nationales.
- Deux numéros du *Rapport MRTD*, disponibles en versions papier et électronique, ont apporté des compléments d'information en matière de techniques et de politiques.

Au-delà de l'information et de l'orientation, l'OACI a apporté une assistance opérationnelle à des États dans la mise en œuvre de projets relatifs aux DVLM. Ainsi, une mission en Équateur a examiné les programmes d'émission de passeports dans la perspective de la sûreté, de l'intégrité du système et de la conformité aux normes et spécifications OACI, en vue de formuler éventuellement des recommandations d'améliorations. Cette activité s'est révélée utile pour évaluer la situation en Équateur en ce qui concerne les documents de voyage et cartes d'identité, ainsi que pour établir un mécanisme de mise en œuvre des recommandations et d'élaboration d'une stratégie et d'un modèle pour la réalisation de missions d'assistance et d'évaluation en matière de DVLM dans d'autres pays. Dans le cadre du programme d'assistance de l'OACI, une assistance a été apportée aussi au Portugal, à l'Inde, à la Serbie, au Kirghizistan, à la Croatie, à la Bosnie-Herzégovine, aux Fidji et au Vanuatu.

Projets et initiatives de coopération technique

Un projet régional et 14 projets nationaux de coopération technique, à travers le monde, ont aidé des administrations de l'aviation civile et des aéroports internationaux à améliorer leurs systèmes de sûreté.

L'OACI a recruté 20 experts internationaux en sûreté de l'aviation pour aider à l'examen des programmes nationaux de sûreté de l'aviation, programmes de sûreté d'aéroport et règlements relatifs à la sûreté de l'aviation, assurer la formation en cours d'emploi d'inspecteurs et d'instructeurs locaux en sûreté de l'aviation, et aider à la mise en œuvre de systèmes de documents de voyage lisibles à la machine.

Des bourses ont été octroyées à 5 inspecteurs de la sûreté de l'aviation, et des séminaires et ateliers sur des questions liées à la sûreté de l'aviation ont été donnés à plus de 100 participants de pays de la Région Asie/Pacifique.

Dans la même région, la mise en œuvre du projet CASP (programme coopératif de sûreté de l'aviation) s'est poursuivie, avec la participation de 20 États.

L'objectif ultime de ce projet est l'établissement d'une structure régionale qui favorise la coopération et la coordination en la matière, ainsi qu'une plus grande harmonisation des mesures de sûreté de l'aviation et de la formation du personnel. Le projet, représentant une solution économiquement avantageuse aux carences communes en matière de sûreté de l'aviation à l'échelon régional, a permis aux États participants et à leurs aéroports internationaux de mieux se conformer aux spécifications internationales et aux SARP de l'OACI relatives à la sûreté.

Le principal achat intéressant la sûreté a porté sur des équipements aéroportuaires de radioscopie des bagages.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT



OBJECTIF STRATÉGIQUE C

Limiter au minimum les effets préjudiciables des activités de l'aviation civile mondiale sur l'environnement, notamment le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation, en prenant les mesures suivantes :

Définir, adopter et promouvoir des mesures nouvelles ou modifiées pour :

- limiter ou réduire le nombre de personnes touchées par un niveau de bruit significatif des aéronefs ;
- limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur la qualité de l'air locale ;
- limiter ou réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale.

Coopérer avec d'autres organismes internationaux, et en particulier la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) dans les activités relatives à la contribution de l'aviation aux changements climatiques à l'échelle mondiale.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

La protection de l'environnement en aviation est un défi complexe qui fait intervenir de nombreux facteurs techniques, opérationnels, économiques, sociaux et politiques liés entre eux. En 2007, l'Organisation a été particulièrement active dans le domaine des émissions des moteurs d'aviation et de leurs incidences sur l'environnement, ce qui reflète les inquiétudes croissantes de la collectivité mondiale face aux changements climatiques.

Réunion CAEP/7

En février, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a tenu sa septième réunion (CAEP/7). Des réunions CAEP plénières sont convoquées au début de chaque année de session de l'Assemblée pour rendre compte des activités du comité pendant le triennat considéré et formuler des recommandations, proposant notamment de nouvelles normes et pratiques recommandées à examiner par le Conseil de l'OACI. Sept nouveaux documents d'orientation OACI pour s'attaquer aux problèmes de bruit et d'émissions des aéronefs, ainsi que des amendements de publications OACI existantes, ont été proposés, et ont été approuvés par le Conseil le 15 mars.

Une réalisation majeure de CAEP/7 a été la définition d'objectifs technologiques à moyen et à long terme (10 et 20 ans) pour les émissions d'oxyde d'azote (NO_x) des moteurs à réaction. Cela donne aux constructeurs de moteurs un horizon de planification concret. Le comité est convenu d'établir de semblables objectifs technologiques à moyen et à long terme pour le bruit et la consommation de carburant des moteurs.

Le CAEP a élaboré des éléments indicatifs, à publier comme circulaire de l'OACI, qui apportent des informations générales sur l'évaluation des avantages à retirer, en matière de bruit et d'émissions (NO_x et CO₂), de la mise en œuvre de procédures optimisées de réduction du bruit. De nouveaux éléments indicatifs sur des méthodes recommandées de calcul des courbes de bruit aux abords des aéroports ont également été proposés.

De plus, le CAEP a élaboré des orientations sur la qualité de l'air locale, pour évaluer et quantifier les émissions dont les aéroports sont la source, ainsi que des orientations concernant des redevances sur les émissions qui soient liées à la qualité de l'air locale et compatibles avec les politiques de l'OACI.

Il a été procédé à une évaluation initiale des modèles et bases de données actuellement utilisés pour l'estimation des émissions des aéronefs aux niveaux local et mondial. Il a été reconnu que beaucoup d'efforts sont encore nécessaires pour affiner ces modèles et d'autres outils de modélisation. Il est à noter que les

données nécessaires pour les modèles restent un problème dans certaines parties du monde.

Des mesures fondées sur le marché, notamment l'échange de droits d'émission, ont également été débattues et des lignes directrices en conformité avec le processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques ont été élaborées pour incorporer les émissions de l'aviation dans les régimes nationaux d'échange de droits d'émission. Le projet d'éléments indicatifs, axé sur les questions propres à l'aviation, distingue différentes options et suggère des solutions possibles. Lorsqu'il a examiné les recommandations de CAEP/7, le Conseil de l'OACI est convenu que ces orientations apportaient d'utiles informations techniques aux États intéressés à inclure l'aviation civile internationale dans un régime d'échange de droits d'émission, mais qu'elles devraient être publiées pour le moment sous forme de projet.

Le CAEP a aussi recueilli des renseignements sur les activités volontaires des États et des acteurs de l'aviation pour réduire les émissions des aéronefs. Ces renseignements, qui seront actualisés chaque année, sont affichés sur le site web de l'OACI. Le partage de ces renseignements aidera les entités intéressées à instaurer des mesures de protection de l'environnement ou à améliorer leurs activités actuelles.

Colloque sur les émissions de l'aviation

En mai, l'OACI a accueilli un colloque sur les émissions de l'aviation, au cours duquel de nombreux experts du monde entier ont présenté des évaluations à jour des dernières avancées technologiques dans leurs disciplines respectives et proposé des solutions possibles pour s'attaquer aux incidences des émissions de l'aviation. Le colloque a atteint son objectif de sensibiliser les futurs participants à l'Assemblée de l'OACI, ainsi que la communauté aéronautique en général, aux plus récentes informations disponibles sur la question. Cet événement, qui a attiré une large participation, a suscité des réactions positives et a permis d'enrichir considérablement le site web de l'OACI de contributions de professionnels respectés.

Atelier sur les incidences de l'aviation

Du 29 au 31 octobre s'est tenu à l'OACI un atelier sur l'évaluation des connaissances, des incertitudes et des lacunes scientifiques actuelles concernant la quantification des incidences de l'aviation sur les changements climatiques, le bruit et la qualité de l'air. Le but de cet atelier était de réunir des experts internationaux pour identifier les lacunes des connaissances relatives aux effets de l'aviation sur le climat, la qualité de l'air et le bruit. L'atelier était divisé en trois groupes de discussion, chacun traitant d'un de ces trois sujets ; chaque groupe était dirigé par deux co-présidents et regroupait 20 experts scientifiques ainsi que des experts sur les compensations et les interdépendances liées à ces incidences.

Rapport de l'OACI sur l'environnement

Une autre initiative majeure a été la publication, en septembre, du premier rapport de l'OACI sur l'environnement. Ce rapport constitue une ressource précieuse pour appréhender entièrement les incidences de l'aviation sur l'environnement, sous l'angle des techniques et des politiques ; il répond à la nécessité critique de disposer des informations techniques et scientifiques les plus autorisées, transparentes et crédibles, sur lesquelles pourront se fonder les débats et les décisions. Le rapport apporte aussi des renseignements détaillés sur les travaux réalisés par l'OACI dans les domaines du bruit et des émissions des moteurs d'aviation. Ce document de référence a déjà fait sa marque et est mis en ligne sur le site web de l'OACI.

L'Assemblée de l'OACI

Les questions d'environnement ont figuré en bonne place à l'ordre du jour de l'Assemblée. Les États contractants de l'OACI ont examiné et unanimement approuvé les travaux entrepris par l'Organisation sur des mesures techniques et opérationnelles pour s'attaquer au bruit des aéronefs et aux émissions des moteurs.

L'Assemblée a reconnu que l'efficacité énergétique des aéronefs en production aujourd'hui, exprimée en production de CO₂, est supérieure d'environ 70 % à celle des aéronefs à turboréacteurs de première génération. Les émissions de NO_x ont été réduites de quelque 40 %, et celles de suie et d'hydrocarbures pratiquement éliminées. Toutefois, l'accroissement prévu du trafic entraînera une augmentation correspondante des émissions de CO₂ qui, à son tour, pourrait amener la part de l'aviation dans le CO₂ d'origine anthropique à dépasser son niveau actuel, estimé à 2 % du total mondial.



Les débats ont porté essentiellement sur des mesures fondées sur le marché visant à limiter ou réduire les incidences des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement. Ces mesures comprennent les mesures volontaires, les redevances liées aux émissions et les échanges de droits d'émission. De ces questions, ce sont les échanges de droits d'émission qui ont été le plus débattus.

Tout en reconnaissant généralement l'utilité de l'échange de droits d'émission, conjugué à la réduction des émissions à la source et aux mesures opérationnelles, pour limiter l'impact des émissions de l'aviation sur l'environnement, l'Assemblée a éprouvé de la difficulté à concilier le concept de responsabilités communes mais différenciées énoncé dans la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) avec le concept de non-discrimination qui figure dans la Convention relative à l'aviation civile internationale.

La majorité des États a considéré que la participation à un régime d'échange de droits d'émission ne devrait se faire que sur la base du consentement mutuel. Une Résolution de l'Assemblée (A36-22) contenant cet élément d'accord mutuel a été formulée en conséquence. Quarante-deux États européens (constituant quelque 20 % des États contractants de l'OACI) ont réservé leur position à l'égard de cet aspect de la Résolution.

L'Assemblée a établi le programme des travaux de l'Organisation pour le prochain triennat. Ce programme comprend, entre autres, les éléments suivants :

- a) évaluer régulièrement les incidences de l'aviation sur l'environnement et continuer de créer des outils à cette fin ;
- b) poursuivre l'élaboration et l'actualisation, par le biais du CAEP, de normes et d'éléments indicatifs à l'intention des États contractants sur l'application de mesures visant à réduire ou limiter l'impact environnemental des émissions des moteurs ;
- c) s'employer énergiquement à élaborer des options de politique visant à limiter ou réduire les incidences des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et fournir dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC des avis portant sur des solutions techniques et des mesures fondées sur le marché, qui tiennent compte des incidences possibles de ces mesures pour les pays en développement aussi bien que pour les pays développés ;
- d) créer un nouveau groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques, composé de cadres supérieurs des gouvernements représentant toutes les Régions de l'OACI, avec une participation équitable de pays en développement et de pays développés, qui sera chargé d'élaborer et de recommander à l'OACI un programme d'action dynamique sur l'aviation internationale et les changements climatiques, fondé sur un consensus.

De plus, l'Assemblée a encouragé des travaux supplémentaires, dont elle a reconnu la nécessité, sur l'établissement d'un ensemble d'indicateurs environnementaux pour l'aviation, afin d'évaluer la performance de l'exploitation aérienne et l'efficacité des normes, des politiques et des mesures visant à atténuer les incidences de l'aviation sur l'environnement et de promouvoir une meilleure compréhension de l'utilisation possible de carburant d'aviation de substitution, et de ses incidences en matière d'émissions.

À l'échelon régional, des activités continues et approfondies se poursuivront, par le biais des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) respectifs, en vue d'établir des routes aériennes plus avantageuses pour l'environnement et d'améliorer les procédures opérationnelles de l'aviation civile internationale.

Coopération avec d'autres organes des Nations Unies

La protection de l'environnement et l'atténuation des effets des changements climatiques sont un des principaux domaines de travail des Nations Unies. Dans ce contexte, l'OACI, étant l'institution des Nations Unies en charge de l'aviation civile internationale, a exercé un leadership sur les questions environnementales relatives à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de gaz à effet de serre (GES), étudié des options de politique pour limiter ou réduire les incidences des émissions des moteurs d'aviation et continué de collaborer avec les organismes qui interviennent dans l'établissement de politiques dans ce domaine, notamment la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et son Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique (SBSTA).

Les travaux de l'OACI pour mettre au point une méthode de calcul des émissions de dioxyde de carbone imputables aux voyages aériens retiennent particulièrement l'attention. Il s'agit d'un outil à utiliser pour calculer les émissions de l'aviation dans le cadre de l'initiative des Nations Unies pour la neutralité en carbone. Ce serait également une source de données pour les programmes d'échange de quotas d'émission. Ces travaux sont menés en liaison avec le Groupe de la gestion de l'environnement des Nations Unies.

En 2007, l'OACI a présenté des observations sur le Quatrième rapport d'évaluation (AR4) du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), « Changements climatiques 2007 », et elle a participé en décembre à la conférence du CCNUCC à Bali. Elle a aussi participé en mai à la réunion de la Commission des Nations Unies du développement durable et adressé des déclarations au Conseil des chefs de secrétariat (CCS) des organismes des Nations Unies. Elle a également collaboré avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour une étude continue des effets du bruit sur la santé humaine et suivi les faits nouveaux au Comité de la protection du milieu marin (CPMM) de l'Organisation maritime mondiale (OMM). Des apports ont aussi été fournis pour plusieurs publications et dispositifs des Nations Unies, comme le questionnaire du CCS et le portail des Nations Unies sur les changements climatiques.

Projets et initiatives de coopération technique

Deux projets de coopération technique en matière de protection de l'environnement ont été mis en œuvre.

Trois experts internationaux ont été recrutés pour apporter un appui à une administration de l'aviation civile et à un aéroport international dans l'évaluation et l'amélioration de leur planification environnementale, la préparation d'études d'impacts environnementaux et la mise en œuvre de règles et d'itinéraires pour la réduction du bruit.

Une formation dans le pays en matière d'atténuation du bruit a été dispensée au personnel national d'un État.

EFFICACITÉ



OBJECTIF STRATÉGIQUE D

Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques en réglant les problèmes qui limitent le développement efficace de l'aviation civile mondiale, grâce aux mesures suivantes :

Élaborer, coordonner et mettre en œuvre des plans de navigation aérienne qui réduisent les coûts d'exploitation unitaires, facilitent la croissance du trafic (personnes et biens) et optimisent l'utilisation des technologies existantes et émergentes.

Étudier les tendances, coordonner la planification et élaborer pour les États des orientations qui appuient le développement durable de l'aviation civile internationale.

Formuler des orientations, faciliter le travail des États et les assister dans le processus de libéralisation de la réglementation économique du transport aérien international, avec les garanties appropriées.

Aider les États à améliorer l'efficacité des activités aéronautiques grâce à des programmes de coopération technique.

EFFICACITÉ

L'objectif de renforcer l'efficacité des activités aéronautiques a été réalisé en 2007 au moyen de plusieurs activités importantes. Sur les plans technique et opérationnel, les initiatives ont été axées sur l'élaboration, la coordination et la mise en œuvre de plans de navigation aérienne qui réduisent les coûts d'exploitation unitaire, facilitent l'accroissement du trafic et optimisent l'usage des technologies existantes et émergentes. Il y a eu aussi des faits nouveaux en matière de réglementation et de politiques, et, à travers le monde, un certain nombre d'initiatives de soutien qui, prises dans leur ensemble, ont encore accru l'efficacité du système de transport aérien mondial.

Navigation fondée sur les performances (PBN)

La navigation fondée sur les performances (PBN) est un élément clé du Plan de navigation aérienne mondiale et s'attache aux objectifs du Concept opérationnel d'ATM (gestion du trafic aérien) mondiale. Elle permet des itinéraires de vol harmonisés et prévisibles, avec pour résultat une utilisation plus efficace des capacités des aéronefs existants, ainsi qu'une sécurité améliorée, une capacité accrue de l'espace aérien, une meilleure efficacité énergétique et la résolution des problèmes de bruit. En 2007, un jalon critique a été atteint avec l'achèvement d'importants éléments indicatifs de l'OACI : manuel de la navigation fondée sur les performances, manuel de conception de la procédure d'autorisation lorsqu'une qualité de navigation requise est spécifiée (RNP AR) et, en pièce jointe à la lettre AN 11/45-07/22 adressée aux États, des orientations pour la délivrance d'autorisations d'exploitation PBN, ce qui est un premier pas pour permettre aux régions et aux États de mettre en œuvre la PBN dans le cadre d'un système d'ATM mondiale fondée sur les performances.

Pour aider davantage les États à mettre en œuvre la PBN, quatre séminaires de familiarisation, sur dix prévus, ont été organisés à Montréal, Bangkok, New Delhi et au Caire, les six autres devant avoir lieu en 2008. Pour aider à la mise en œuvre de la PBN dans les régions, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre GREPECAS, APIRG, MIDANPIRG et APANPIRG sont convenus d'établir des équipes spéciales PBN.

Les critères de conception des procédures de vol sont un élément important de la mise en œuvre du concept PBN. Ils ont maintenant été alignés avec le concept PBN. Pour aider les États à assurer la formation relative aux nouveaux critères, un cours de conception de procédures a été donné à Beijing (Chine), en collaboration avec le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) — Asie du Nord et avec l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC), de France, deux autres sessions en Asie étant prévues pour 2008.

Performance de communication requise (RCP)

Pour appuyer l'introduction de la performance de communication requise (RCP), qui est un important élément à l'appui de la PBN, des dispositions initiales de haut niveau ont été insérées dans les Annexes 6 et 11. Aboutissement de dix ans de travail, l'introduction de ces dispositions RCP, ainsi que des éléments indicatifs connexes, le Manuel sur la performance de communication requise (RCP) (Doc 9869) (en préparation), appuiera les efforts des États pour le passage à la navigation fondée sur les performances, un aspect critique de l'évolution vers un environnement ATM mondial plus sûr et plus efficace, en accord avec le concept opérationnel d'ATM.

Information aéronautique

Le passage à un environnement d'information aéronautique sans papier, en temps réel, appuie également la PBN. En 2007, la Carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome — OACI (électronique) a été introduite par l'Amendement n° 54 à l'Annexe 4 — *Cartes aéronautiques*. La nouvelle carte offre une fonctionnalité électronique avancée ; c'est une carte électronique unique et complète du terrain et des obstacles, venant résoudre les problèmes de chevauchements et de renseignements incomplets qui ont été identifiés ; elle engendrera des avantages du point de vue de la sécurité et améliorera l'efficacité et la mise en œuvre, notamment en ce qui concerne la fourniture de renseignements destinés à permettre aux exploitants de respecter les limites d'emploi spécifiées dans l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*.

Applications de liaison de données

Des amendements de grande ampleur des Annexes et des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444), portant sur un large éventail d'applications de la liaison de données ATS, notamment la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B), l'ADS en mode contrat (ADS-C), les communications de données entre installations ATS (AIDC) et les communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC), ont été introduits en 2007. Ils faciliteront la mise en œuvre des technologies de liaison de données existantes. Sécurité et efficacité seront aussi renforcées par l'insertion de dispositions qui appuient l'usage de la fonctionnalité ADS-B de façon analogue à la technologie radar traditionnelle. Ces dispositions comprennent un minimum de séparation de 9,3 km (5 NM) fondé sur l'ADS-B et, comme documentation à l'appui, la Circulaire 311, Évaluation de l'ADS-B pour l'appui aux services de la circulation aérienne et lignes directrices pour la mise en œuvre (en préparation).

À l'appui de l'ADS-B, ainsi que du service d'information sur le trafic en mode diffusion (TIS-B), un émetteur-récepteur universel (UAT) et un nouvel ensemble de messages squitter long 1 090 MHz ont été introduits dans l'Annexe 10, ce qui donne une meilleure indication de la précision et de l'intégrité des

renseignements de position des aéronefs que contiennent les comptes rendus diffusés. L'introduction de tels systèmes de surveillance basés sur la liaison de données offrira une solution de rechange aux radars et facilitera aussi la surveillance du trafic sur de plus vastes zones.

Technologie et infrastructure

Les travaux de l'OACI sur le développement de technologies et d'infrastructures d'appui à un système de navigation aérienne fondé sur les performances s'étendent à un large éventail de questions concernant diverses technologies. Un important domaine d'avancées a concerné l'élaboration de dispositions permettant l'utilisation de l'Internet public pour l'échange de renseignements météorologiques (MET) pour lesquels le temps n'est pas un facteur critique et pour le service d'information aéronautique (AIS). L'Internet devient un moyen de communication disponible largement et de façon économique, qui constitue une approche efficace et efficiente pour l'échange de renseignements aéronautiques et météorologiques.

SARP sur le réseau de télécommunications aéronautiques/ la suite de protocoles Internet (ATN/IPS)

L'intégration de la suite de protocoles Internet (IPS) comme élément de l'infrastructure de communications aéronautiques accroîtra la souplesse des applications aéronautiques liées aux communications, tout en réduisant leurs coûts de mise en œuvre. Sur ce front, l'OACI a entrepris l'élaboration et l'examen de SARP ATN/IPS.

Spectre des radiofréquences

Le spectre des radiofréquences est une ressource finie, constamment exposée à des empiètements de services non aéronautiques. À la Conférence mondiale des radiocommunications (2007) (WRC-07) de l'Union internationale des télécommunications (UIT), des résultats positifs répondant entièrement à la position de l'OACI en ce qui concerne la protection des services de sécurité aéronautiques ont été obtenus. Les deux éléments essentiels ayant contribué à cette issue positive ont été l'élaboration de la position de l'OACI et la coordination en temps voulu avec tous les États contractants pour la préparation de WRC-07, ainsi que, pendant la conférence, la coordination et la promotion de la position de l'OACI auprès de personnes appartenant aux administrations civiles.

Des dispositions réglementaires visant à faciliter l'usage des systèmes à porteuse décalée (*climax*) sur canaux vocaux de 8,33 kHz dans la bande des très hautes fréquences (VHF) (117,975-137 MHz) ont été introduites, ce qui représente une technique économe en fréquences pour l'utilisation des fréquences VHF sur de vastes zones géographiques.

Annexe 10

L'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques* est un document en plusieurs volumes, contenant des dispositions de nature très technique. Afin de rendre cette Annexe plus conviviale, les États contractants de l'OACI, par la Résolution A36-13 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne*, ont chargé l'OACI de placer, dans la mesure du possible, les spécifications techniques de soutien dans des documents distincts. À cette fin, plus de 400 pages de dispositions détaillées ont été transférées en 2007 de l'Annexe 10 dans des manuels. Un avantage supplémentaire est une meilleure concentration sur les spécifications de cette Annexe relatives aux performances.

Exploitation des nouveaux avions très gros porteurs aux aérodromes existants

Le premier vol commercial de l'A380 a eu lieu le 25 octobre 2007. Les États ont pris des dispositions pour modifier au besoin leurs installations aéroportuaires pour l'accueil de l'A380, sur la base des spécifications de l'Annexe 14, Volume I, relatives à la lettre de code F. Des éléments d'orientation supplémentaires figurent dans la Circulaire 305, *Exploitation des nouveaux avions très gros porteurs aux aérodromes existants*, qui traite de la réalisation d'études aéronautiques et de l'élaboration de procédures d'exploitation, de mesures alternatives et de restrictions d'exploitation appropriées pour les aérodromes existants qui pourraient ne pas répondre actuellement aux spécifications pertinentes pour la lettre de code F.

Libéralisation et politiques

Pour faciliter la libéralisation de la réglementation du transport aérien international et aider les États dans ce domaine, le Secrétariat a entrepris plusieurs activités au cours de l'année, en particulier :

- revoir et actualiser le document *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587) ;
- mettre à jour la base de données Accords sur les services aériens du monde (WASA) ;
- mettre à jour les bases de données de l'OACI sur les politiques et les pratiques des États en matière de propriété et de contrôle des transporteurs aériens, sur les études de cas sur les expériences des États en matière de libéralisation et sur les intérêts des consommateurs ;
- participer aux réunions de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) pour la révision de l'Annexe sur le transport aérien à l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), et fournir des apports au Secrétariat de l'OMC en préparation de cette révision.

La contribution de l'OACI pour améliorer l'efficacité dans la fourniture et la gestion d'aéroports et de services de navigation aérienne a comporté :

- l'élaboration d'éléments indicatifs sur les aspects économiques et de gestion liés à la performance du système de navigation aérienne, qui ont été présentés au Symposium mondial sur le système de navigation aérienne organisé par l'OACI en mars ;
- l'élaboration et l'administration de formations, en collaboration avec le Conseil international des aéroports (ACI), sur l'établissement de redevances d'usage des aéroports ;
- la réalisation d'une étude de la situation économique des aéroports et des services de navigation aérienne sur la base des résultats de l'année 2005.

Une tâche majeure entamée en 2007 a consisté à planifier et préparer la convocation d'une conférence mondiale sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne qui aura lieu en septembre 2008. Le principal résultat de cette conférence devrait être d'améliorer davantage encore l'efficacité et le rapport coût-efficacité dans la fourniture et l'exploitation des aéroports et des entités de fourniture de services de navigation aérienne, sur la base d'une révision et d'une actualisation des politiques de l'OACI en matière de redevances et d'éléments d'orientation connexes de caractère économique, en tenant compte de la commercialisation et de la privatisation de ces entités.

Initiatives régionales

Les minimums de séparation verticale réduits (RVSM) métriques ont été mis en œuvre dans tout l'espace aérien de la Chine le 21 novembre 2007.

Des procédures de gestion des flux de trafic aérien international sur grande distance ont été mises en œuvre à travers le Golfe du Bengale et l'Asie du Sud, pour gérer la période de trafic de pointe nocturne à travers la région d'information de vol (FIR) Kabul (Afghanistan).

Des discussions entre la Chine, la Fédération de Russie, la Mongolie et l'IATA ont été facilitées, avec pour résultat plus de souplesse pour l'accès aux points d'entrée/sortie de la Chine pour les réseaux de routes transpolaires et l'inclusion des vols non réguliers.

Un essai opérationnel de surveillance dépendante automatique/communications contrôleur-pilote par liaison de données (ADS/CPDLC) en mer de Chine méridionale a commencé.

La base de données OACI de codes de noms à cinq lettres et désignateurs de routes a été adoptée pour application régionale.

Les États de la Région Asie/Pacifique ont été encouragés à mettre en œuvre à l'échéance 2010 les spécifications relatives à l'équipement en avionique ADS-B (surveillance dépendante automatique en mode diffusion) pour les aéronefs qui évoluent dans leur espace aérien en assurant des services ADS-B.

Une stratégie de la Région MID a été élaborée pour la mise en œuvre de projets sur la base d'initiatives du Plan mondial.

Plusieurs séminaires/ateliers d'introduction à la navigation fondée sur les performances ont été organisés pour toutes les régions.

Les États ont été encouragés à s'engager à mettre en œuvre le réseau Moyen-Orient de terminaux VSAT (microstation) pour les communications sol/sol. Un protocole d'accord a été préparé pour le réseau MIDVSAT.

Une stratégie a été élaborée pour la mise en œuvre dans la Région MID du système mondial de navigation par satellite (GNSS), avec emphase sur la PBN.

Deux routes RNAV/RNP 10 (UM214 et UM215) supplémentaires ont été mises en œuvre pour relier l'Afrique du Sud à l'Afrique du Nord, établissant un lien avec Palerme et Naples, en Europe.

Une assistance et des orientations ont été fournies à certains États pour améliorer l'échange régulier de renseignements météorologiques d'exploitation (OPMET) au moyen du dispositif d'échange de bulletins MET AFI (AMBEX) et du système de diffusion par satellite d'informations relatives à la navigation aérienne (SADIS), afin d'améliorer la disponibilité des OPMET.

Des services et des activités coordonnées ont été assurés pour l'établissement d'une base de données AIS centralisée de la Région AFI (AFI-CAD).

Une assistance a été apportée aux États/Territoires de la Caraïbe orientale dans la phase initiale de mise en œuvre de la gestion des courants de trafic aérien (ATFM).

Un appui et une orientation ont été apportés pour la mise en œuvre de la RNP 10 et la révision de la conception des routes ATS dans l'espace aérien du Système de routes Atlantique Ouest, avec date de mise en œuvre prévue fixée au 5 juin 2008.

Il a été procédé à des examens de la performance du réseau VSAT MEVA II avec tous les États membres de MEVA II ; les communications sol-sol dans la Région Caraïbes ont ainsi été améliorées.

Les États de la zone Atlantique Sud ont été aidés dans la mise en œuvre de la première phase de l'*Atlantic Random Routing Area* (AORRA).

Un outil de coordination des fréquences aéronautiques amélioré basé sur le web a été mis en œuvre dans la Région EUR, avec l'objectif de favoriser l'utilisation efficace du spectre de fréquences aéronautiques.

Une stratégie d'harmonisation des liaisons de données a été élaborée par le Groupe de pilotage des liaisons de données conjoint que gèrent le Groupe européen de planification de la navigation aérienne (GEPNA) et le Groupe de planification coordonnée Atlantique Nord (NAT SPG). Cette stratégie vise à mettre fin aux divergences entre régions dans la mise en œuvre de la liaison de données et à préparer la voie pour une convergence.

Un centre de gestion du traitement des messages ATS en Europe a été créé, pour appuyer la planification, la mise en œuvre et la gestion quotidienne du fonctionnement du réseau commun régional du service fixe aéronautique (SFA), englobant le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA), le réseau OACI partiellement commun d'échange de données (CIDIN) et les réseaux AMHS (système de messagerie ATS) nouvellement déployés.

Une assistance et un appui ont été fournis pour la mise en œuvre au-dessus du FL195 d'un espacement des voies de communication VHF réduit à 8,3 kHz. Le plan de mise en œuvre et l'analyse de rentabilité sont en cours d'exécution pour le déploiement au-dessous du FL195 (un espacement réduit des voies étant considéré comme seule solution capable d'atténuer l'encombrement de la bande COM VHF aéronautique jusque vers 2020 dans la Région EUR).

En préparation de la Conférence mondiale des radiocommunications 2007 (WRC-2007) de l'Union internationale des télécommunications (UIT), la position de l'OACI a été défendue par une participation appropriée à toutes les réunions de groupes régionaux sur les télécommunications.

Une assistance et un appui ont été fournis pour la mise en œuvre de la phase IV du CPDLC, afin de réduire la charge de travail et d'abaisser la demande de communications haute fréquence (HF) dans la Région NAT.

Une assistance et un appui ont été fournis pour la mise en œuvre de la surveillance renforcée mode S avec emport d'équipement obligatoire dans certaines régions d'information de vol au cœur de la Région EUR.

Toutes les régions ont élaboré un plan de transition à un dispositif optimisé et économique pour l'échange des données OPMET.

Un apport a été fourni pour la partie MET du concept opérationnel SESAR (recherche ATM pour le ciel européen unique) en vue d'assurer l'intégration des services MET, en accord avec le concept opérationnel d'ATM mondiale.

Projets et activités de coopération technique

Il y a eu 57 projets nationaux et 6 projets régionaux de coopération technique traitant de l'efficacité des activités de transport aérien.

Les domaines dans lesquels des avis ont été donnés par les 157 experts internationaux recrutés comprennent les systèmes mondiaux de navigation par

satellite (GNSS), radars et aides de navigation ; les communications ; la météorologie aéronautique ; la planification, le développement et l'exploitation des aéroports ; les activités de recherche et sauvetage ; la privatisation des aéroports et les systèmes de navigation aérienne.

La formation de 68 boursiers a été assurée dans les domaines des services d'information aéronautique, de l'assistance météorologique aéronautique, du contrôle de la circulation aérienne, des activités de recherche et sauvetage, des communications et de l'exploitation aéronautique, de la maintenance des aides de navigation, et de l'ingénierie et de la maintenance des aéroports. Une formation en groupe dans le pays au moyen de séminaires a été assurée dans certains de ces domaines.

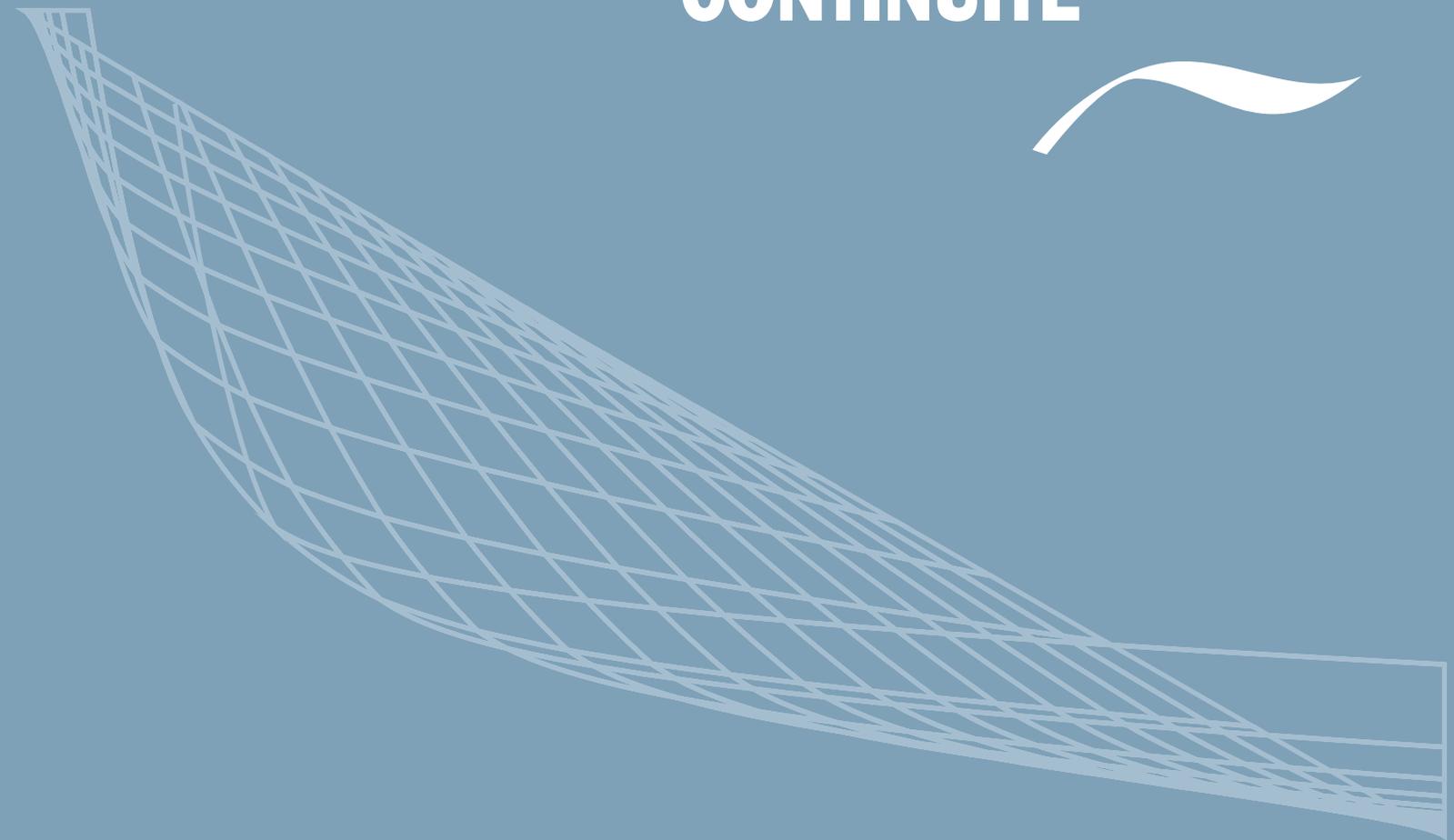
Une formation technique relative à la planification, au développement ou à la modernisation d'aéroports et d'installations de navigation aérienne a été assurée dans le cadre de l'élément achats des projets. Les équipements et services achetés sont des matériels aéroportuaires tels que des systèmes d'acheminement des bagages, passerelles d'embarquement de passagers, camions d'avitaillement, matériel de recherche et sauvetage, systèmes d'information de vol, aides de navigation, systèmes de communications, antennes radar, systèmes informatiques et logiciels. Une formation connexe, ainsi qu'une formation à la maintenance, en usine et en cours d'emploi, ont été données à 209 ressortissants nationaux.

Des projets régionaux visant à moderniser les systèmes de navigation aérienne et de communication, comprenant le passage aux systèmes CNS/ATM et la gestion des systèmes de communications aéronautiques, ont été mis en œuvre dans les Régions Caraïbes et Amérique du Sud. Ces projets ont été efficaces pour promouvoir la coopération interrégionale et assurer la conformité au Plan mondial, aux plans de navigation aérienne régionaux et aux SARP applicables de l'OACI. Cela a comporté l'achat d'équipement, la fourniture d'expertise et la formation spécialisée de personnel technique et opérationnel dans les domaines de la navigation aérienne et de la gestion du trafic aérien.

Un projet régional visant à améliorer la qualité des services de recherche et sauvetage dans 54 États participants de la Région Afrique-Océan Indien (AFI) a offert un soutien et une formation techniques sur la base d'une évaluation complète des systèmes SAR.

Lorsque des accidents se produisent, un programme recherches et sauvetage (SAR) efficace est capital pour localiser et aider les survivants. Un modèle d'accord SAR multinational pour la Région Caraïbes a été élaboré et cinq accords SAR ont été mis au point et conclus dans la Région AFI.

CONTINUITÉ



OBJECTIF STRATÉGIQUE E

Identifier et gérer les menaces qui pèsent sur la continuité de la navigation aérienne en prenant les mesures suivantes :

Aider les États à résoudre les désaccords qui créent des obstacles à la navigation aérienne.

Réagir rapidement et de façon positive pour atténuer l'incidence des phénomènes naturels ou dus à l'intervention humaine qui peuvent compromettre la navigation aérienne.

Coopérer avec d'autres organisations internationales pour éviter la propagation de maladies par les voyageurs aériens.

CONTINUITÉ

La prévention est fondamentale dans les efforts de l'OACI pour gérer les situations ou les événements qui risquent de perturber les activités de transport aérien international. Un domaine d'activité majeur concerne l'atténuation des risques de propagation de maladies transmissibles par les voyageurs aériens. En 2007, l'OACI a élargi son rôle d'assistance aux États dans ce domaine. La Direction de la navigation aérienne et la Direction de la coopération technique ont œuvré en étroite coopération avec le Bureau régional de Bangkok pour établir une Équipe régionale de médecine aéronautique et un comité de pilotage dans la Région Asie/Pacifique pour le projet CAPSCA — Arrangements de coopération pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens. L'OACI coopère avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Association du transport aérien international (IATA) pour veiller à ce que soit adoptée une approche complète.

Avec l'objectif de mettre en œuvre le concept dans d'autres parties du monde, l'OACI a introduit le modèle CAPSCA en Afrique, et deux ateliers de sensibilisation des agents locaux sont prévus pour 2008. Une subvention importante du Fonds central des Nations Unies pour l'intervention contre les grippez, administré par le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), a été d'un appui considérable pour la mise en place du CAPSCA.

La nécessité d'action préventive a été formalisée avec l'Amendement n° 20 de l'Annexe 9 — *Facilitation*, devenu applicable le 15 juillet 2007. Il exige que chaque État contractant établisse un plan de préparation national de l'aviation, pour se préparer à faire face à toute flambée d'une maladie transmissible qui présenterait un risque pour la santé publique ou constituerait une urgence de santé publique suscitant des inquiétudes internationales. Des orientations pour l'élaboration d'un plan de préparation national figurent sur le site web de l'OACI, à la page Médecine aéronautique : http://www.icao.int/icao/fr/med/index_f.html.

Initiatives régionales

Le plan d'urgence ATM national pour l'Indonésie, qui sera promulgué comme modèle pour la Région Asie/Pacifique, a été finalisé.

À travers tous ses bureaux régionaux, l'OACI a apporté son assistance à plusieurs États dans l'élaboration de plans d'urgence pour les services de la navigation aérienne (ATS).

Un catalogue régional Caraïbes et Amérique du Nord de plans d'urgence ATS, visant à atténuer les effets de phénomènes naturels ou dus à l'intervention

humaine qui pourraient perturber les systèmes de navigation aérienne, a été établi.

Un modèle d'accord multinational de recherches et sauvetage (SAR) pour la région CAR a été établi. Cinq accords SAR ont été élaborés et conclus dans la région AFI.

Projets et initiatives de coopération technique

Un projet régional et 27 projets nationaux ont contribué à la continuité de l'exploitation aérienne.

Les 61 experts internationaux recrutés ont apporté leur concours aux administrations de l'aviation civile en ce qui concerne la prévention de la propagation de maladies transmissibles, la formation linguistique, ainsi que les besoins et les technologies de formation, y compris l'élaboration ou la mise en œuvre de projets TRAINAIR.

La formation de 97 boursiers a porté sur la gestion générale de l'aviation civile.

À l'échelon régional, les Arrangements de coopération pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens (CAPSCA), visant à réduire le risque de propagation de la grippe aviaire et de maladies transmissibles similaires aux aéroports internationaux, sont en cours de mise en œuvre dans la Région Asie/Pacifique avec la participation de sept pays.

PRINCIPES DE DROIT



OBJECTIF STRATÉGIQUE F

Tenir à jour, élaborer et actualiser le droit aérien international en fonction de l'évolution des besoins de la communauté de l'aviation civile internationale en prenant les mesures suivantes :

Élaborer des instruments de droit aérien international qui appuient les objectifs stratégiques de l'OACI et fournir aux États un forum pour négocier ces instruments.

Encourager les États à ratifier les instruments de droit aérien international.

Assurer les services d'enregistrement des accords aéronautiques et les fonctions de dépositaire d'instruments de droit aérien international.

Fournir des mécanismes pour le règlement des différends en matière d'aviation civile.

Fournir un modèle de législation aux États.

PRINCIPES DE DROIT

Droit aérien international

En 2007, l'Organisation a été particulièrement active dans l'élaboration d'instruments de droit international dans le cadre des six points suivants du programme général des travaux du Comité juridique :

- 1) *Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux.* Le groupe spécial du Conseil sur cette question a achevé ses travaux sur le projet de Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite, et le projet de Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, c.-à-d. la « Convention sur les risques généraux ». Le Conseil a décidé par la suite de convoquer à Montréal du 21 avril au 2 mai 2008 la 33^e session du Comité juridique, pour poursuivre l'élaboration des textes des projets de Convention.
- 2) *Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants.* Un sous-comité spécial du Comité juridique a été établi pour préparer un ou plusieurs projets d'instruments portant sur les menaces nouvelles ou émergentes pour l'aviation civile. À sa première réunion, en juillet, ce sous-comité a élaboré des avant-projets de nouveaux instruments. Le Conseil a décidé en novembre de convoquer en février 2008 la deuxième réunion du sous-comité, pour examiner la question du transport illicite par voie aérienne de fugitifs, et surtout de marchandises dangereuses.
- 3) *Examen, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), et les organismes multinationaux régionaux, de la création d'un cadre juridique.* Le terme « les organismes multinationaux régionaux » a été ajouté à ce point par l'Assemblée à sa 36^e session. Il est attendu des membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) qu'ils élaborent un modèle de cadre juridique régional, qui pourrait ensuite être distribué par l'OACI à ses États contractants.
- 4) *Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobile (matériels d'équipement aéronautiques).* Au nom du Conseil en sa qualité d'Autorité de surveillance du Registre international, le Secrétariat a continué de surveiller le fonctionnement du registre pour veiller à ce qu'il fonctionne efficacement en accord avec l'Article 17 de la Convention du Cap de 2001. À sa deuxième réunion, la Commission d'experts de

l'Autorité de surveillance du Registre international a examiné plusieurs modifications des Règlements et procédures pour le registre international, proposées par le registraire, et en a recommandé l'approbation par le Conseil.

- 5) *Examen de la question de la ratification des instruments internationaux de droit aérien.* Le Secrétariat a continué de prendre les mesures administratives nécessaires pour encourager la ratification, telles que l'élaboration et la diffusion de « paquets » de ratification, la promotion de la ratification dans différents forums, et l'accent mis constamment sur les questions de ratification par le Président du Conseil et le Secrétaire général lors de leurs visites dans les États.
- 6) *La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer —* Incidences éventuelles sur la Convention de Chicago, sur ses Annexes et sur d'autres instruments de droit aérien international. Le Secrétariat a poursuivi ses activités de suivi dans ce domaine.

Ratification des instruments de droit aérien international

Une liste chronologique des États qui ont ratifié des instruments multilatéraux de droit aérien ou qui y ont adhéré en 2007 figure sur la page web de la Direction des affaires juridiques de l'OACI, dans la section réservée au Recueil des traités, où la liste donnant la situation des instruments de droit aérien international est constamment mise à jour.

Le Monténégro a déposé, le 12 février auprès du Gouvernement des États-Unis, la notification de son adhésion à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. L'adhésion a pris effet le 14 mars, portant à 190 le nombre des États contractants de l'OACI.

La Géorgie a accédé le 18 juillet à la *Convention relative aux privilèges et immunités des institutions spécialisées* (1947) et s'est engagée à l'appliquer à l'OACI. Cela porte à 104 le nombre d'États qui se sont engagés à appliquer à l'OACI la Convention de 1947.

Dans le cadre de ses activités vers l'extérieur, la Direction des affaires juridiques a organisé un séminaire à Lima pour les États auprès desquels sont accrédités les Bureaux Amérique du Sud et Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes. L'intention était avant tout d'informer les fonctionnaires et de leur fournir des informations à jour sur diverses questions de droit aérien en évolution rapide, en particulier celles qui ont trait à la sûreté de l'aviation et à la « Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux ». Ce séminaire a porté aussi sur la ratification et la mise en œuvre des instruments de droit aérien international, ainsi que sur d'autres thèmes, tels que la Convention de Montréal de 1999 et les intérêts internationaux dans l'équipement mobile. Des « paquets administratifs »

ont été mis à disposition sur le site web sécurisé ICAO-NET pour continuer d'aider les États dans la ratification des traités relatifs à l'aviation civile.

Base de données sur les accords

La base de données des accords et arrangements aéronautiques (DAGMAR), disponible sur le site web de l'OACI, contient essentiellement des renseignements sur les accords enregistrés.

Règlement des différends

Dans plusieurs cas, la Direction des affaires juridiques a aidé le Président du Conseil et le Secrétaire général dans leurs efforts pour encourager ou faciliter les négociations entre États à propos de différends émergents.

Législation type

La Direction des affaires juridiques a participé au Séminaire régional OACI/ Association des syndicats de pilotes d'aviation du Mexique — Protection des sources de renseignements de sécurité comme élément essentiel des systèmes de gestion de la sécurité (SGS), à Mexico. Il s'agissait de présenter l'Appendice E (Orientations juridiques pour la protection des renseignements provenant de systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité) à l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*. La Direction des affaires juridiques a supervisé l'élaboration des éléments indicatifs.

Projets et initiatives de coopération technique

Six projets de coopération technique ont été mis en œuvre pour appuyer des activités liées au droit aérien international.

L'OACI a recruté neuf experts internationaux pour conseiller les administrations de l'aviation civile dans l'élaboration ou la mise à jour de la législation de l'aviation civile, y compris le droit et la réglementation de base de l'aviation civile portant sur des normes de l'OACI et d'autres traités relatifs à l'aviation civile internationale à transposer dans le droit national.

Un ressortissant national a reçu une formation spécialisée dans le domaine du droit aérien et spatial.

STRATÉGIES D'EXÉCUTION DE SOUTIEN



STRATÉGIES D'EXÉCUTION DE SOUTIEN

Le Plan d'activités de l'OACI se révélera efficace dans la mesure où il répondra à l'exigence éprouvée de voir les bonnes personnes, avec les bonnes compétences, faire les bonnes choses, au bon endroit et au bon moment. Il faut aussi que soient donnés au personnel les outils nécessaires pour accomplir ses tâches dans le cadre d'une structure organique s'appuyant sur des systèmes et des structures qui tirent pleinement parti des technologies de l'information. Une communication efficace avec les parties prenantes de l'aviation complète les principales stratégies de soutien pour une mise en œuvre systématique des programmes et activités de l'Organisation.

Services linguistiques et publications

Les années d'Assemblée s'accompagnent inévitablement d'une hausse des demandes de traduction et de services linguistiques connexes, et 2007 n'a pas fait exception. La forte augmentation des documents préparatoires à l'Assemblée et à d'autres réunions a entraîné une hausse du volume de traduction de 21,7 % par rapport à 2006 : la production interne a augmenté de 24,8 % malgré la réduction du personnel, et la traduction externe a augmenté de 11 %. L'interprétation a été assurée pendant 329 séances.

Les publications mises en vente ont diminué de 14,7 %, mais le nombre d'amendements aux publications non mises en vente a augmenté de 30 %. En outre, l'édition électronique et la disponibilité des documents en ligne ont progressé de manière soutenue.

La production de la Section de l'imprimerie a augmenté de 9 % par rapport à 2006 en raison du nombre d'Annexes imprimées et des notes requises pour l'Assemblée. L'achat d'une presse quadrichromique a permis d'imprimer le Journal de l'OACI et d'autres revues OACI haut de gamme à l'interne.

Ressources humaines

Pendant toute l'année, la Sous-Direction des ressources humaines a consacré ses efforts à jeter les bases pour des programmes et des processus visant au perfectionnement continu du personnel, dans le contexte de réduction anticipée des ressources financières et au sein du cadre de gestion des ressources humaines.

Un nouveau système de gestion des performances, dit PACE (Système d'amélioration des performances et des compétences) a été lancé en janvier. Cet outil de gestion implique l'identification pour chaque membre du personnel des tâches clés et des résultats attendus de lui ou des résultats liés aux objectifs stratégiques et aux stratégies d'exécution de soutien, ce qui permet aussi bien au personnel qu'aux superviseurs de se concentrer sur la réalisation des produits basés sur des résultats que mentionne le plan d'activités. Une autre caractéristique du système est de mettre en évidence les besoins du personnel en matière d'apprentissage et de perfectionnement, qui sont ensuite introduits dans le plan de formation à l'échelle de l'Organisation. En établissant le plan de formation, une insistance particulière sera mise sur la formation en gestion. L'intention est que les employés acquièrent les compétences nécessaires pour accomplir leurs tâches plus efficacement. Cet aspect du PACE peut être fort motivant et contribuer à améliorer le moral des employés et leur productivité.

Une autre innovation bienvenue a été l'addition au règlement du personnel d'une disposition prévoyant un congé de paternité, ce qui aligne plus étroitement les politiques de l'OACI favorables à la famille sur celles des Nations Unies.

S'agissant de pourvoir les postes, les délais ont été nettement réduits pour la catégorie des administrateurs, ce qui a eu une incidence positive sur la productivité générale de plusieurs services de l'Organisation et leur aptitude à atteindre leurs objectifs respectifs dans le cadre du programme de travail. La coopération entre la Sous-Direction des ressources humaines et les directions ou les bureaux concernés a été le facteur clé de l'atteinte du résultat.

La réalisation des objectifs de parité hommes-femmes a été améliorée, avec la mise en œuvre d'une politique officielle de l'OACI sur l'égalité et la parité des sexes. En fin d'année, le niveau global de représentation des femmes à des postes de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur s'établissait à 30,88 %, avec un accroissement historique de la représentation parmi les cadres supérieurs, des femmes ayant été nommées aux postes de directeur pour la Direction de la navigation aérienne, la Direction du transport aérien et la Direction de l'administration et des services. Alors qu'il n'y avait en 2006 au sein du Groupe de la haute direction aucune femme occupant un poste de directeur, elles sont maintenant trois sur cinq, situation qui concorde mieux avec l'objectif de parité qui est celui des Nations Unies. Quant à la représentation géographique équitable (RGE), la situation reste pratiquement inchangée, avec 75 États représentés au Secrétariat.

Il y avait en fin d'année au sein de l'Organisation 698 postes inscrits au tableau de l'effectif financés par le budget du Programme ordinaire et le Fonds AOSC (dépenses des services d'administration et de fonctionnement), dont 294 dans la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur et 404 dans la catégorie des services généraux.

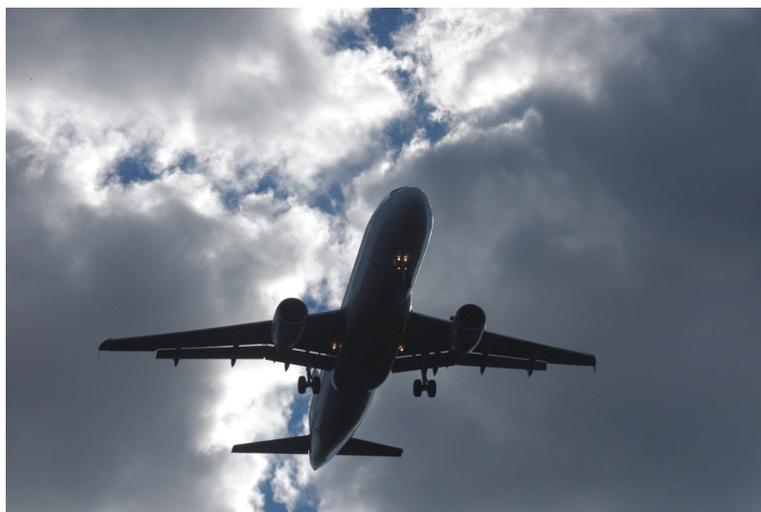
Technologies de l'information

Une clé du succès du plan d'activités est une plus large utilisation de l'informatique dans toute l'Organisation. La nouvelle Stratégie électronique encourage pleinement l'usage des technologies numériques et interactives pour une fourniture plus efficace de services d'information et de documentation et plus d'efficacité dans les communications internes et externes. Ceci fait partie intégrante du concept d'infrastructure que prévoit le Plan directeur de l'OACI en matière de technologies de l'information et des communications.

L'objectif qui sous-tend la Stratégie électronique est de rendre disponibles électroniquement, d'ici 2010, la plupart des services d'information et de documentation de l'OACI et cela au moyen de cinq activités primordiales :

- évolution progressive vers un nouveau niveau d'efficacité et d'efficacité dans la diffusion des informations, sous la forme d'un ICAO-NET, qui devient un dépositaire en ligne complet, de type guichet unique, de toutes les publications de l'Organisation, ce qui éliminera en définitive la nécessité de la diffusion sur papier ;
- amélioration de la communication avec les États contractants et les organismes internationaux par l'utilisation exclusive des technologies du courriel et du web, dans un système qui assure une fiabilité et une sûreté totales ;
- génération accrue de recettes par les activités actuelles et l'introduction de nouveaux services commercialisés ;
- mise en vente des documents sur le web (Commerce électronique), et modernisation des activités d'appui. Les principes directeurs pour les activités génératrices de revenus seront la rentabilité, la durabilité et l'efficacité ;
- modernisation des processus et des méthodes de travail par un meilleur usage des technologies modernes de l'information et des télécommunications, en particulier dans les domaines de la rationalisation des flux de travail, la mise à disposition électronique de la documentation pour les réunions, le télétravail, les téléconférences et la traduction à distance.

Pendant toute l'année 2007, des avancées majeures ont été réalisées dans chacune de ces catégories, avec pour résultats une amélioration des communications avec les États contractants et au sein de l'Organisation, des méthodes de travail plus efficaces, une plus grande intégration des activités entre le siège et les bureaux régionaux ainsi qu'au sein du siège, et des coûts réduits. L'amélioration des pratiques environnementales, grâce à la réduction considérable du nombre de documents imprimés, en s'en remettant davantage à la diffusion électronique, est à noter particulièrement.



Des améliorations techniques et administratives majeures ont été réalisées ou affinées en 2007 sur la base d'une utilisation accrue de l'informatique, notamment des initiatives à l'échelle du système qui accéléreront l'intégration administrative et opérationnelle complète des bureaux régionaux avec le siège. Ceci comprend les dispositifs suivants :

- IRIS — Système intégré d'information sur les ressources — nouveau système conçu pour automatiser la comptabilité et les comptes rendus financiers et fournir aux cadres des renseignements financiers prompts et complets. IRIS va être élargi pour inclure la gestion des ressources humaines, la vente de publications et les voyages.
- IKSAN — Réseau de partage des connaissances de l'OACI — système de gestion intégré destiné à fournir une connaissance commune de la situation pour tous les projets et à appuyer la mise en œuvre du Plan d'activités à l'échelle de l'Organisation.
- IPSAS — Normes comptables internationales du secteur public — pour donner une meilleure vue d'ensemble de la situation financière de l'Organisation, menant à une meilleure prise de décision. L'OACI est parmi les premières organisations à avoir adopté l'IPSAS au sein du système des Nations Unies.
- EDEN — Système de services réseautés de documents électroniques — automatisation du processus de production des documents, avec suivi en ligne des documents pour faciliter le travail des sections linguistiques.

Communications

Fin 2006, l'OACI a approuvé une stratégie d'information du public en accord avec le Plan d'activités. L'Internet et les publications électroniques deviendront le

moyen préféré de communication avec le monde extérieur, s'appuyant sur des communications écrites axées de plus en plus sur le travail de l'OACI et de ses éléments constitutifs, dont les bureaux régionaux. Un *Journal de l'OACI* nouveau, lancé cet été, reste la publication vedette de l'Organisation, avec le *Rapport MRTD* et le *Rapport régional* (prévu pour 2008), contribuant à une meilleure compréhension du rôle vital de leadership que joue l'OACI dans tous les domaines de l'aviation civile internationale. La nouvelle stratégie d'information du public appuie le double objectif de l'Organisation qui est de réduire les dépenses et d'accroître les recettes.

PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE



PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE

Soutenir la mise en œuvre des règlements, procédures et politiques de l'OACI est fondamental pour l'efficacité de l'Organisation comme institution centrale pour la gouvernance mondiale de l'aviation civile. Un des éléments clés pour apporter ce soutien est la Direction de la coopération technique (TCB).

La TCB fournit un large éventail de services, comprenant l'assistance dans l'examen de la structure et de l'organisation des institutions nationales de l'aviation civile, l'actualisation de l'infrastructure et des services des aéroports, la facilitation des transferts de technologie et l'édification de capacité, la promotion des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et l'appui aux mesures correctrices résultant des audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP).

En 2007, la valeur de la mise en œuvre du Programme de coopération technique a atteint 174,12 millions de dollars. Au titre de différents arrangements de fonds d'affectation spéciale, TCB a exécuté 327 projets dans 73 pays, dont 52 ont été achevés du point de vue opérationnel au cours de cette année (Appendice 2*).

Les pays en développement ont financé quelque 97,2 % du programme total, en finançant leurs propres projets de coopération technique. Les contributions extra-budgétaires apportées à certains projets par d'autres bailleurs de fonds (banques de développement, organismes régionaux, institutions de financement, industrie aéronautique) ont représenté 1 %, ceci comprenant les contributions volontaires en nature. Le financement de base apporté au programme par le Programme des Nations Unies pour le développement a représenté 1,8 %.

Au cours de la période 2005-2007, un accroissement de 57 % du programme a été enregistré, principalement du fait de la demande grandissante d'États contractants de l'OACI qui souhaitent obtenir une assistance pour se conformer aux exigences gouvernementales dans divers domaines de l'aviation civile. L'OACI a poursuivi ses efforts pour réduire l'écart dans l'assistance aux différentes régions géographiques, afin de parvenir à un programme plus équilibré.

En accord avec le concept du Plan d'activités, le soutien est étroitement aligné avec les Objectifs stratégiques et intéresse un large éventail de projets : plans directeurs d'aviation civile ; perfectionnement des ressources humaines ; administration et législation ; communications et navigation ; sûreté de l'aviation ; navigabilité et exploitation aérienne ; systèmes de gestion de la sécurité ; planification, construction et gestion d'aéroports ; services de circulation aérienne ; recherches et sauvetage ; et introduction de la méthodologie TRAINAIR de l'OACI.

* Les appendices au présent rapport sont disponibles en version électronique seulement, sur le site www.icao.int/RapportAnnuel.

Le Programme de coopération technique par région
(en millions de dollars)

Région	2005	2006	2007	Accroissement (+)/ réduction (-) 2007 vs 2005 (%)
Afrique	9,02	9,59	14,58	(+5,56)
Amériques	120,80	141,76	182,52	(+61,72)
Asie et Pacifique	5,45	5,20	6,12	(+0,67)
Europe et Moyen-Orient	10,72	13,32	26,39	(+15,67)
Programme total	145,99	169,87	229,61	(+83,62)

Volume de mise en œuvre par objectif stratégique

Objectif stratégique	Amériques	%	Afrique	%	Asie et Pacifique	%	Europe et Moyen-Orient	%	Programme total
A (Sécurité)	31 890 170	21,0	4 802 973	51,4	1 827 771	65,6	3 666 460	36,2	42 187 374
B (Sûreté)	1 518 580	1,0	112 132	1,2	314 845	11,3	324 107	3,2	2 269 664
C (Environnement)	1 518 580	1,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1 518 580
D (Efficacité)	92 633 350	61,0	3 055 588	32,7	401 218	14,4	3 980 438	39,3	100 070 593
E (Continuité)	22 778 692	15,0	981 152	10,5	117 022	4,2	2 096 567	20,7	25 973 432
F (Principes de droit)	1 518 580	1,0	392 461	4,2	125 381	4,5	60 770	0,6	2 097 192
TOTAL	151 857 952	100,0	9 344 305	100,0	2 786 236	100,0	10 128 342	100,0	174 116 835

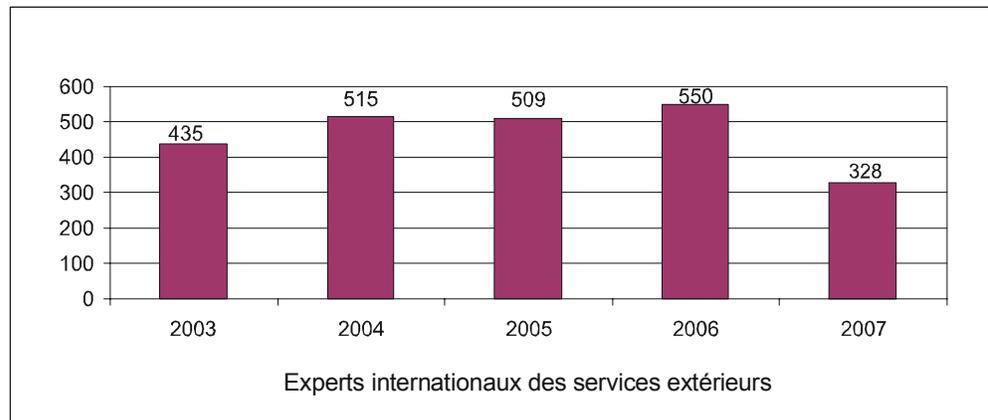
Les trois principales composantes des projets mis en œuvre par l'OACI sont les experts recrutés pour apporter une coopération technique sur le terrain, les bourses octroyées à des agents des directions de l'aviation civile sélectionnés par les gouvernements, et les acquisitions d'équipements et de services pour les projets.

Recrutement d'experts

Le nombre total d'experts des services extérieurs et de consultants internationaux recrutés en 2007 s'est élevé à 328. Le personnel des projets comportait en outre 1 672 ressortissants nationaux, pour un total de 2 096. Le recrutement, la formation et le maintien dans leurs fonctions de professionnels qualifiés de l'aviation civile et d'inspecteurs de la sécurité nationaux par le biais des projets de coopération technique ont continué d'améliorer le contrôle et les capacités d'inspection des autorités aéronautiques.



Ces experts ont contribué au transfert de connaissances aux homologues nationaux, à la mise en œuvre des SARP de l'OACI, à l'élaboration de structures organiques d'aviation civile adéquates et à la correction des carences en matière de sécurité et de sûreté.



Formation en aviation civile

Au cours de l'année, 341 bourses ont été octroyées pour une durée totale de 200 mois unitaires. En tout, 48 bourses ont été octroyées au titre du Programme de formation OACI-Singapour pour les pays en développement, dans les domaines de la gestion de l'aviation civile, du contrôle de la circulation aérienne, des recherches et sauvetage, de l'administration et de la législation de l'aviation civile, de l'ingénierie et de la maintenance des aéroports. En tout, 27 pays ont bénéficié de ce programme.

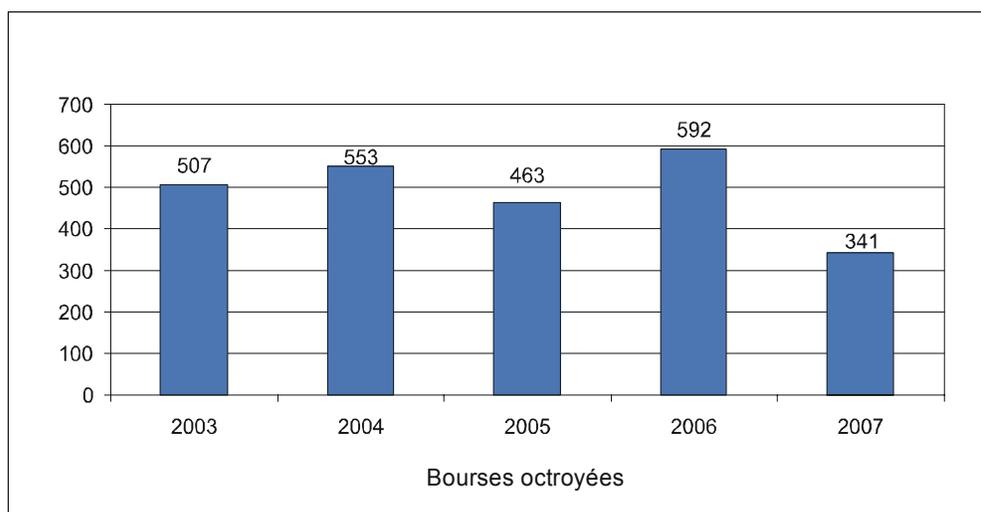
Un protocole d'accord a été signé en 2007 avec la Chine, l'Inde et la République de Corée pour la fourniture de formations à financer par ces pays en collaboration avec l'OACI. En tout, 53 bourses ont été octroyées par l'OACI pour des formations au Centre coréen de formation d'aviation civile, dans les domaines du système mondial de navigation par satellite (GNSS), du VOR Doppler et du radar. Le Fonds Assad Kotaite de bourses supérieures et postdoctorales a été institué pour promouvoir la formation de ressortissants nationaux des pays les moins développés.

Outre les bourses octroyées dans différents domaines, les programmes de formation dans les pays, dispensée par des instructeurs recrutés par l'intermédiaire de TCB à plus de 1 300 agents techniques et personnels de gestion et d'exploitation des administrations de l'aviation civile, démontrent la conscience grandissante qu'ont les États de l'importance de la formation en aviation civile.

Pour compenser la réduction du financement provenant du PNUD, qui a traditionnellement soutenu la formation de boursiers, les États bénéficiaires ont continué d'inclure dans la composante acquisitions de leurs projets OACI de coopération technique une part substantielle de formation pour leurs ressortissants nationaux. En 2007, 302 agents nationaux ont bénéficié de formations

sur les technologies nouvelles et sur l'utilisation des matériels achetés dans le cadre des projets OACI.

L'élément humain étant un facteur clé de la sécurité des activités d'aviation civile, la formation de personnel de gestion, technique et d'exploitation a particulièrement contribué à améliorer les capacités de supervision des administrations de l'aviation civile des pays bénéficiaires. Selon les informations reçues des États, le personnel formé au titre du Programme de coopération technique est progressivement absorbé par les administrations de l'aviation civile, qui bénéficient grandement de ce partage de connaissances et de la formation et du maintien dans leurs fonctions de personnels aéronautiques et d'inspecteurs qualifiés.

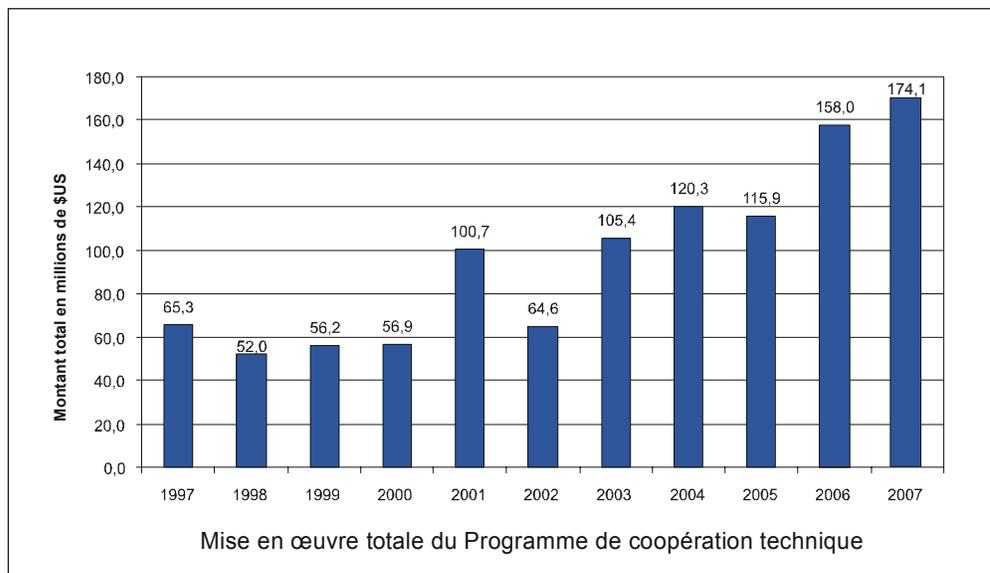
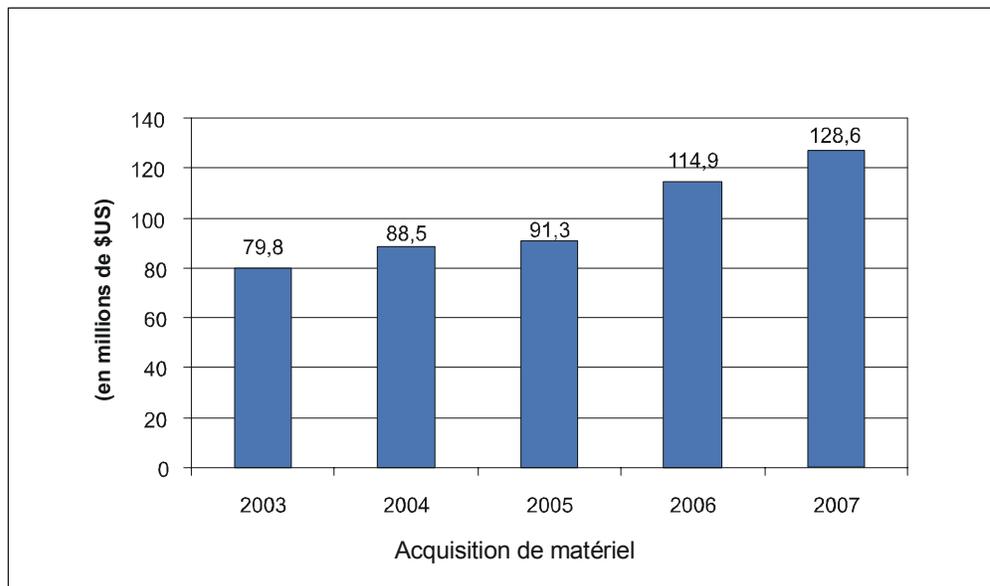


Matériel et contrats de sous-traitance

En 2007, dans le cadre du Programme de coopération technique, 657 commandes et contrats de sous-traitance ont été établis. Le montant total des achats s'est élevé à 128 638 816 dollars. L'assistance fournie aux États pour moderniser leur infrastructure d'aviation civile, allant de l'élaboration de spécifications techniques, des appels d'offre et de l'administration de contrats clé en main complexes, comportant plusieurs phases, à la mise en service du matériel, a eu des incidences directes et positives sur l'amélioration de la sécurité et de la sûreté des aéroports, des communications et de l'infrastructure de navigation aérienne, permettant une exploitation aérienne plus efficace et rentable dans les pays et les régions concernés.

Le matériel et les services dont l'acquisition a été confiée à l'OACI ont eu des incidences directes sur l'amélioration des infrastructures d'aviation civile des États et sur la sécurité et l'efficacité de l'exploitation aérienne. L'expertise de l'OACI a permis, en particulier, de s'assurer de la conformité des spécifications techniques avec les SARP de l'OACI et les plans de navigation aérienne régionaux applicables.

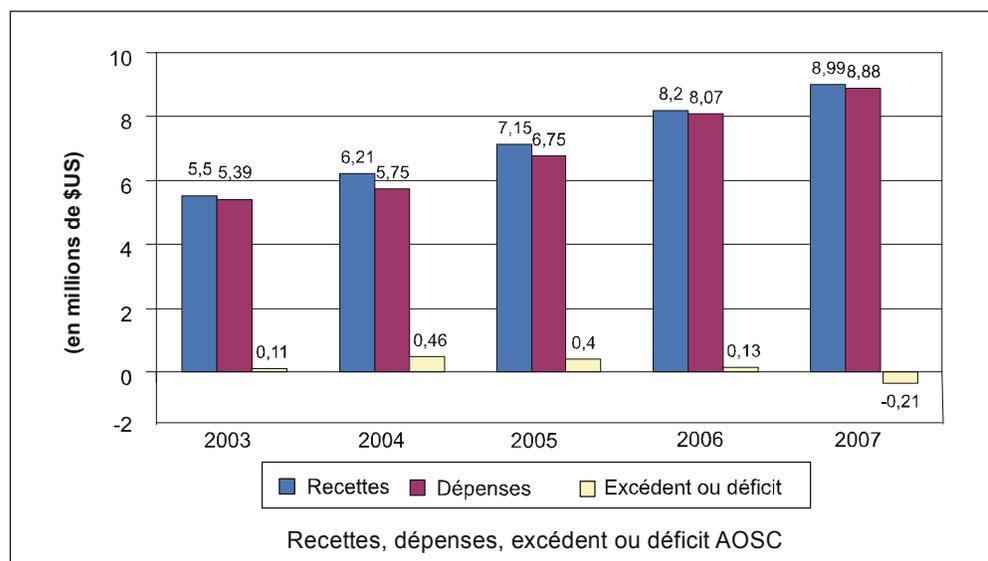
De plus, 238 commandes et contrats de sous-traitance, pour un montant de 11 300 316 dollars, ont été établis par TCB, pour des achats de matériel et de services destinés aux besoins administratifs du Programme ordinaire et de la Direction de la coopération technique de l'OACI. Le plus important a été l'achat du système IRIS (Système intégré d'information sur les ressources) au prix de 6,1 millions de dollars. D'autres achats majeurs ont porté sur une presse à imprimer en quadrichromie (700 000 \$), la mise en œuvre du système de production de documents (340 000 \$), le système d'enregistrement pour conférences (250 000 \$), la modernisation de l'infrastructure informatique (IT) (238 000 \$) et un système SharePoint à authentification unique (220 000 \$).



Le budget des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC)

L'OACI n'apporte pas de financement pour son Programme de formation technique ; celui-ci est financé par des ressources extra-budgétaires apportées par des donateurs. Des frais d'administration sont perçus pour l'exécution des projets sur la base du principe de recouvrement des coûts. Les fonds reçus pour couvrir ces frais sont administrés par le Secrétaire général en vertu des dispositions applicables du Règlement financier et au moyen du Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC).

Les prévisions du budget AOSC approuvées par l'Assemblée sont purement indicatives, car le Programme ne peut pas être déterminé avec précision avant que les gouvernements et les donateurs aient décidé des montants à attribuer aux projets d'aviation civile. Le Conseil suit de près le développement du Programme de coopération technique ainsi que les recettes et les dépenses du budget AOSC. Ensuite, il examine, note ou approuve, comme l'exige le Règlement financier de l'OACI, les prévisions budgétaires AOSC pour l'année.



Les excédents ou déficits AOSC annuels sont le résultat de l'excédent ou du déficit des recettes par rapport aux dépenses pour une année donnée. L'excédent AOSC cumulé au 31 décembre 2007 est estimé à 5,7 millions de dollars. Ces fonds servent de réserve pour couvrir d'éventuels déficits dans les activités du Programme, ainsi que pour payer, au besoin, des indemnités de cessation d'emploi de personnel, celles-ci s'élevant approximativement à 4,7 millions de dollars au 31 décembre 2007.

Des renseignements détaillés sur les projets de grande ampleur de plus de 500 000 \$ figurent sur le site web du Rapport annuel.

FINANCES



FINANCES

Les crédits budgétaires pour les exercices 2005-2006-2007 et le financement des crédits, approuvés par l'Assemblée, sont présentés au Tableau 1 :

Tableau 1. Crédits pour 2005, 2006 et 2007

	2005 \$US	2006 \$US	2007 \$US
Crédits	64 669 000	65 820 000	66 511 000
Financés par :			
Recettes accessoires	5 162 000	5 413 000	5 723 000
Contributions	58 507 000	60 407 000	60 788 000
Virement du Plan de mesures incitatives pour le règlement des arriérés de longue date	1 000 000		

Comme le montre le Tableau 2, les crédits définitifs pour 2007 ont été ajustés à 69 826 000 \$, à la suite :

- 1) du report de 9 965 000 \$ de 2006 à 2007, conformément au § 5.6 du Règlement financier ;
- 2) du virement de 2 551 000 \$ entre Grands Programmes, conformément au § 5.10 du Règlement financier et à la décision du Conseil C-182/13 ;
- 3) de la diminution nette des crédits de 570 000 \$, conformément aux décisions du Conseil C-176/8, C-176/14 et C-181/3 ;
- 4) au report de 6 080 000 \$ de crédits de 2007 à 2008, conformément au § 5.11 du Règlement financier et à la décision du Conseil C-182/13.

Les dépenses réelles pour 2007 par rapport aux crédits se sont élevées à 69 678 000 \$.

Les contributions imputées aux États contractants pour 2007 se sont élevées à 60 851 844 \$, incluant une contribution de 63 844 \$ de deux nouveaux États contractants. Les contributions pour 2007 effectivement reçues à la fin de l'année s'élevaient à 59 431 735 \$, soit 97,67 %, contre 84,28 % à la fin de 2006 et 97,15 % à la fin de 2005. De plus, 10 391 274 \$ ont été reçus au titre des

contributions d'exercices antérieurs. Le total des arriérés de contributions au 31 décembre 2007 s'élevait à 10 011 039 \$, contre 10 903 566 \$ au 31 décembre 2006.

Le Tableau 3 présente la situation financière de l'Organisation, sous forme de soldes de trésorerie du Fonds général et du Fonds de roulement, au début de l'exercice et à la fin de chaque trimestre, ainsi que les chiffres correspondants de 2006.

Les indications ci-dessus ont trait aux opérations inscrites au Programme ordinaire de l'Organisation et financées au moyen de crédits votés par l'Assemblée. Les dépenses de fonctionnement de la Direction de la coopération technique sont financées par le Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (Fonds AOSC), tandis que certains autres personnels et dépenses de soutien sont financés par d'autres fonds spéciaux.

Tableau 2. Crédits révisés pour 2007

	Crédits 2007 Rés. A35-22 (\$US)	Report de l'exercice précédent (\$US)	Crédits supplémentaires (C-176/8, C-176/14 et C-181/3) (\$US)	Virements entre Grands Programmes (\$US)	Report à l'exercice suivant (\$US)	Crédits révisés (\$US)	Dépenses réelles (\$US)
I. Politique générale et Direction	1 708 000	322 000		-371 000		1 659 000	1 659 000
II. Navigation aérienne	9 413 000	1 011 000		-626 000		9 798 000	9 798 000
III. Transport aérien	5 485 000	745 000	1 030 000	-1 036 000	-550 000	5 674 000	5 651 000
IV. Affaires juridiques	1 063 000	488 000		-518 000	-150 000	883 000	865 000
V. Programmes régionaux et autres programmes	16 240 000	2 126 000		1 384 000	-2 200 000	17 550 000	17 502 000
VI. Soutien administratif	26 029 000	2 088 000		395 000	-1 052 000	27 460 000	27 415 000
VII. Finances, Relations extérieures/Information du public et Évaluation des programmes, vérification et examen de la gestion	3 974 000	1 814 000	-1 600 000	772 000	-1 330 000	3 630 000	3 624 000
VIII. Programme universel d'audits de supervision de la sécurité	2 599 000	1 371 000			-798 000	3 172 000	3 164 000
TOTAL	66 511 000	9 965 000	-570 000	0	-6 080 000	69 826 000	69 678 000

Tableau 3. Situation financière (solde de trésorerie) de l'Organisation

Au	2007			2006		
	Fonds général (\$US)	Fonds de roulement (\$US)	Total (\$US)	Fonds général (\$US)	Fonds de roulement (\$US)	Total (\$US)
1 ^{er} janvier	11 999 500	5 996 859	17 996 359	16 616 392	5 992 179	22 608 571
31 mars	20 833 052	5 996 859	26 829 911	14 666 712	5 992 179	20 658 891
30 juin	16 217 554	5 996 859	22 214 413	12 039 418	5 996 859	18 036 277
30 septembre	15 648 820	6 001 539	21 650 359	17 291 621	5 996 859	23 288 480
31 décembre	25 129 185	6 001 539	31 121 734	11 999 500	5 996 859	17 996 359

Budget axé sur les résultats (RBB)

L'année 2007 a marqué la première fois qu'un budget de l'OACI est établi selon l'approche du budget axé sur les résultats (RBB). Une caractéristique majeure de la présentation RBB est que, en mettant davantage l'accent sur les éléments de haut niveau à livrer, elle permet au Conseil et à l'Assemblée de suivre les objectifs et les résultats de toutes les activités de l'OACI. Les autres avantages sont notamment :

- une représentation plus transparente des éléments du budget, puisque les ressources nécessaires sont liées aux résultats escomptés ;
- une meilleure compréhension de la stratégie de l'Organisation ;
- un dialogue plus stratégique entre le Secrétariat et son organe directeur, puisque l'accent est mis sur l'obtention des résultats, plutôt que sur les intrants du budget.

Tout en conservant la structure organisationnelle existante, le nouveau RBB introduit des distinctions critiques entre dépenses du « Programme », de « Soutien du Programme » et de « Gestion et administration ». Il tient compte de la totalité des ressources de l'Organisation, incluant non seulement les contributions destinées au budget ordinaire mais aussi les chiffres indicatifs de planification du Programme de coopération technique et d'autres fonds extrabudgétaires.

Dans l'ensemble, le cadre pour le budget approuvé reflète la stratégie du Conseil pour 2008-2010, à savoir : contenir l'augmentation des crédits par rapport au budget 2005-2007 ; accroître la part des ressources devant appuyer les objectifs stratégiques ; et réduire l'impact négatif des fluctuations des devises sur le budget.

Comptabilité en dollars canadiens

Une des mesures prises par l'Organisation pour réduire les incidences défavorables des fluctuations de change sur ses finances a été le passage à un budget en dollars canadiens. Après consultation de la Commission de la fonction publique internationale (CFPI) — l'organe des Nations Unies qui supervise le régime commun des traitements et des prestations au sein des Nations Unies — il a été établi que le personnel de la catégorie des administrateurs travaillant au siège à Montréal pourrait être payé en dollars canadiens sans incidences sur son salaire net. Il a été établi en outre que le nouveau système ERP (Planification des ressources d'entreprise) pourrait prendre en charge la comptabilité et la paie en dollars canadiens. La rémunération en dollars canadiens du personnel du siège réduira l'impact du taux de change entre dollar canadien et dollar des États-Unis.

Planification des ressources d'entreprise

En 2007, le projet IRIS (Système intégré d'information sur les ressources), financé sur le Fonds ICT (Technologie de l'information et des communications), a mis en œuvre la fonctionnalité de soutien des activités de la Phase 1 du système ERP, conçu pour automatiser les processus administratifs. La mise en œuvre a commencé en février, après la signature d'un accord avec le fournisseur, Agresso Business World, pour les licences et les services de configuration.

La Phase 1 comprend : grand livre, comptes à payer, comptes à recevoir, gestion des projets et achats. Deux modules initialement prévus pour la Phase 1, budgétisation et actifs fixes, ont été reportés à la Phase 2, qui comprend aussi les fonctionnalités de soutien aux ressources humaines, paie, voyages et vente de publications.

La devise canadienne a été adoptée pour le budget du Programme ordinaire aux fins de la budgétisation et de la comptabilité, mais le dollar US a été conservé pour le programme de coopération technique. Il en est résulté des retards dans la mise en œuvre de l'ERP. Des moyens supplémentaires d'Agresso et de l'OACI ont été nécessaires, car beaucoup des tâches initialement prévues comme devant se succéder ont dû être exécutées simultanément, afin de respecter l'échéance du 8 janvier 2008 pour la mise en production du système ; les fonctionnalités qui n'étaient pas absolument indispensables ont été reportées au premier trimestre 2008.

À la fin de l'année, la mise en œuvre et les essais des fonctionnalités nécessaires à la production étaient largement achevés et la formation des usagers avait commencé.

Normes comptables internationales du secteur public (IPSAS)

L'ONU et le Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies pour la coordination (CCS) ont approuvé le remplacement des Normes

comptables du système des Nations Unies (UNSAS) par les Normes comptables internationales du secteur public (IPSAS), pour application aux comptes et aux états financiers à partir du 1^{er} janvier 2010 au plus tard. Le CCS a mis sur pied une équipe spéciale pour assurer la cohérence de l'interprétation et de l'application des IPSAS.

Comme membre du Groupe des politiques comptables qui examine les politiques et éléments indicatifs relatifs à la mise en œuvre des IPSAS, l'OACI a contribué activement aux travaux de l'équipe spéciale. Des notes de position préliminaire et de politique ont été publiées en 2007, pour examen et application par l'OACI dès 2008. Le Conseil a approuvé la mise en œuvre progressive des IPSAS au cours du prochain triennat (2008-2010) de façon à mettre l'OACI en concordance avec les autres organisations. Les modifications qu'il a été proposé d'apporter au Règlement financier, pour tenir compte du passage de la comptabilité de caisse et du concept d'engagements à une comptabilité d'exercice intégrale pour la présentation des comptes et les rapports financiers, comme l'exigent les IPSAS, ont été approuvées en 2007.

APPENDICE 1. TABLEAUX RELATIFS AU MONDE DU TRANSPORT AÉRIEN EN 2007

Note générale.— Les statistiques de 2007 qui figurent dans le présent rapport ont un caractère provisoire, mais l'expérience montre que la marge d'erreur sur les totaux mondiaux est probablement inférieure à 2 %, sauf en ce qui concerne les bénéfices, pour lesquels il est possible qu'elle soit beaucoup plus élevée. Sauf indication contraire :

- a) les renseignements statistiques portent sur les États contractants de l'OACI ;
- b) les statistiques de trafic concernent les services réguliers payants ;
- c) dans l'expression « tonne-kilomètre », le mot « tonne » désigne la tonne métrique ;
- d) les statistiques financières d'ensemble des entreprises de transport aérien portent sur les services réguliers et sur les vols non réguliers des transporteurs réguliers.

Tableau 1. Total mondial du trafic payant international et intérieur
(Services réguliers — Entreprises de transport aérien des États contractants de l'OACI, 1998–2007)

Année	Passagers		Passagers-kilomètres		Tonnes de fret		Tonnes-kilomètres de fret réalisées		Tonnes-kilomètres de poste réalisées		Total des tonnes-kilomètres réalisées	
	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %
1998	1 471	1,0	2 628 120	2,1	27	0,4	101 820	-1,0	5 760	-3,8	348 600	1,3
1999	1 562	6,2	2 797 800	6,5	28	6,0	108 660	6,7	5 720	-0,7	370 420	6,3
2000	1 672	7,0	3 037 530	8,6	30	8,2	118 080	8,7	6 050	5,8	403 960	9,1
2001	1 640	-1,9	2 949 550	-2,9	29	-5,3	110 800	-6,2	5 310	-12,2	388 150	-3,9
2002	1 639	-0,1	2 964 530	0,5	31	9,0	119 840	8,2	4 570	-13,9	397 120	2,3
2003 ¹	1 691	3,2	3 019 100	1,8	34	6,7	125 760	4,9	4 530	-0,9	407 670	2,7
2004	1 888	11,6	3 445 300	14,1	37	9,6	139 040	10,6	4 580	1,1	458 910	12,6
2005	2 022	7,1	3 721 690	8,0	38	2,5	142 520	2,5	4 660	1,7	487 860	6,3
2006	2 128	5,2	3 940 600	5,9	40	5,1	149 650	5,0	4 550	-2,4	514 750	5,5
2007	2 260	6,4	4 201 140	6,7	41,6	4,5	158 390	4,7	4 530	0,0	545 070	5,5

1. Le 1^{er} octobre 2002, le Department of Transportation des États-Unis a mis en œuvre de nouvelles règles concernant la communication des données de trafic aérien qui, entre autres, ont eu un effet sur la communication des opérations tout cargo intérieures. Par conséquent, comparativement à 2002, les données communiquées pour les États-Unis pour 2003 indiquent pour le trafic de fret intérieur une part beaucoup plus importante pour les services réguliers que pour les services non réguliers, avec une incidence correspondante pour le trafic mondial indiqué ci-dessus. On estime que, si le trafic des transporteurs des États-Unis avait été communiqué selon les anciennes règles, les augmentations indiquées pour les tonnes de fret transportées (6,7 %), les tonnes-kilomètres de fret (4,9 %) et le total des tonnes-kilomètres réalisées (2,7 %) auraient été réduites à 2,4, 2,7 et 1,6 % respectivement.

Source.— Formulaire A du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI pour les États qui n'ont pas communiqué de données.



Tableau 2. Trafic payant international mondial
(Services réguliers — Entreprises de transport aérien des États contractants de l'OACI, 1998–2007)

Année	Passagers		Passagers-kilomètres		Tonnes de fret		Tonnes-kilomètres de fret réalisées		Tonnes-kilomètres de poste réalisées		Total des tonnes-kilomètres réalisées	
	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %
1998	458	4,6	1 512 040	3,0	15,8	0,6	87 050	-0,8	2 480	-0,4	231 440	1,8
1999	493	7,6	1 622 250	7,3	17,3	9,5	93 280	7,2	2 480	0,0	247 610	7,0
2000	542	9,9	1 790 370	10,4	18,8	8,7	101 560	8,9	2 670	7,7	273 090	10,3
2001	536	-1,1	1 726 580	-3,6	18,0	-4,3	95 950	-5,5	2 660	-0,4	261 030	-4,4
2002	547	2,1	1 736 070	0,5	18,8	4,4	101 590	5,9	2 710	1,9	267 170	2,4
2003	561	2,6	1 738 510	0,1	19,6	4,3	103 130	1,5	2 710	0,0	268 420	0,5
2004	647	15,3	2 015 070	15,9	21,8	11,2	115 120	11,6	2 830	4,4	304 920	13,6
2005	705	9,0	2 199 940	9,2	22,6	3,7	118 440	2,9	2 980	5,3	325 450	6,7
2006	762	8,1	2 357 990	7,2	23,6	4,4	124 180	4,8	3 030	1,7	345 890	6,3
2007	828	8,8	2 544 540	7,6	25,3	5,9	132 400	5,3	3 230	6,3	369 350	6,1

Source.— Formulaire A du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI pour les États qui n'ont pas communiqué de données.

Tableau 3. Tendances des coefficients de remplissage et de chargement sur les services réguliers — internationaux et intérieurs
(Services réguliers — Entreprises de transport aérien des États contractants de l'OACI, 1998–2007)

Année	Passagers-kilomètres (millions)	Sièges-kilomètres disponibles (millions)	Coefficient de remplissage passagers %	Fret tonnes-kilomètres (millions)	Poste tonnes-kilomètres (millions)	Total tonnes-kilomètres		Coefficient de chargement global %
						réalisées (millions)	disponibles (millions)	
1998	2 628 120	3 837 730	68	101 820	5 760	348 600	584 570	60
1999	2 797 800	4 050 780	69	108 660	5 720	370 420	614 460	60
2000	3 037 530	4 286 200	71	118 080	6 050	403 960	656 880	61
2001	2 949 550	4 271 860	69	110 800	5 310	388 150	660 000	59
2002	2 964 530	4 167 110	71	119 840	4 570	397 120	654 180	61
2003	3 019 100	4 227 860	71	125 760	4 530	407 670	673 460	61
2004	3 445 300	4 704 730	73	139 040	4 580	458 910	738 750	62
2005	3 721 690	4 975 910	75	142 520	4 660	487 860	780 560	63
2006	3 940 600	5 197 250	76	149 650	4 550	514 750	814 240	63
2007	4 201 140	5 484 860	77	158 390	4 530	545 070	863 100	63

Source.— Formulaire A du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI pour les États qui n'ont pas communiqué de données.

Tableau 4. Répartition du trafic régulier entre les régions — 2007

Par région statistique de l'OACI dans laquelle l'entreprise a son siège	Kilomètres parcourus (millions)	Nombre de départs (milliers)	Passagers transportés (milliers)	Passagers-kilomètres réalisés (millions)	Coefficient de remplissage passagers (%)	Tonnes-kilomètres réalisées		Tonnes-kilomètres disponibles (millions)	Coefficient de chargement (%)
						Fret	Total		
						(millions)	(millions)		
Total des services (internationaux et intérieurs) — Entreprises de transport aérien des États contractants de l'OACI									
Europe	8 760	7 200	624 310	1 158 290	77	40 120	145 960	215 640	68
Pourcentage du trafic mondial	25,9	27,2	27,7	27,6		25,3	26,8	25,0	
Afrique	870	640	44 650	99 240	67	2 270	11 690	20 610	57
Pourcentage du trafic mondial	2,6	2,4	2,0	2,4		1,4	2,1	2,4	
Moyen-Orient	1 300	670	82 680	224 630	76	10 770	32 010	53 120	60
Pourcentage du trafic mondial	3,8	2,5	3,7	5,3		6,8	5,9	6,2	
Asie et Pacifique	7 520	5 170	590 370	1 126 380	75	58 430	161 620	254 630	63
Pourcentage du trafic mondial	22,2	19,5	26,2	26,8		36,9	29,7	29,5	
Amérique du Nord	13 570	10 990	794 960	1 419 330	80	41 970	172 940	281 950	61
Pourcentage du trafic mondial	40,1	41,5	35,2	33,8		26,5	31,7	32,7	
Amérique latine et Caraïbes	1 810	1 830	120 110	173 260	68	4 830	20 850	37 140	56
Pourcentage du trafic mondial	5,4	6,9	5,3	4,1		3,0	3,8	4,3	
Total	33 830	26 500	2 257 080	4 201 130	77	158 390	545 070	863 090	63
Services internationaux — Entreprises de transport aérien des États contractants de l'OACI									
Europe	7 230	4 490	435 740	1 022 550	77	39 370	132 970	195 500	68
Pourcentage du trafic mondial	42,8	57,1	52,6	40,2		29,7	36,0	34,1	
Afrique	690	310	25 830	85 070	66	2 180	10 310	18 450	56
Pourcentage du trafic mondial	4,1	3,9	3,1	3,3		1,6	2,8	3,2	
Moyen-Orient	1 140	430	59 170	207 180	75	10 670	30 340	50 350	60
Pourcentage du trafic mondial	6,8	5,5	7,1	8,1		8,1	8,2	8,8	
Asie et Pacifique	3 880	1 160	172 710	694 280	75	52 580	117 970	182 340	65
Pourcentage du trafic mondial	23,0	14,7	20,9	27,3		39,7	31,9	31,8	
Amérique du Nord	3 030	1 060	102 440	436 890	81	23 650	64 370	104 780	61
Pourcentage du trafic mondial	18,0	13,5	12,4	17,2		17,9	17,4	18,3	
Amérique latine et Caraïbes	910	420	32 050	98 570	70	3 960	13 380	22 500	59
Pourcentage du trafic mondial	5,4	5,3	3,9	3,9		3,0	3,6	3,9	
Total	16 880	7 870	827 940	2 544 540	76	132 410	369 340	573 920	64

Note.— Tous les chiffres étant arrondis, les totaux indiqués pour chaque région ne correspondent peut-être pas à la somme des chiffres s'y rapportant.

Source.— Formulaire A du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI pour les États qui n'ont pas communiqué de données.

Tableau 5. Estimation du trafic international non régulier de passagers payants, 1998–2007

Catégorie de trafic	Millions de passagers-kilomètres réalisés									
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Trafic non régulier ¹	257 190	238 380	265 460	272 790	244 930	240 720	266 590	262 560	245 105	237 320
Pourcentage annuel de variation	6,8	-7,3	11,4	2,8	-10,2	-1,7	10,7	-1,5	-6,6	-3,2
Trafic régulier	1 512 040	1 622 250	1 790 370	1 726 580	1 736 070	1 738 510	2 015 070	2 199 940	2 365 010	2 544 540
Pourcentage annuel de variation	3,0	7,3	10,4	-3,6	0,5	0,1	15,9	9,2	7,5	7,6
Trafic total	1 769 230	1 860 630	2 055 830	1 999 370	1 981 000	1 979 230	2 281 660	2 462 500	2 610 115	2 781 860
Pourcentage annuel de variation	3,5	5,2	10,5	-2,7	-0,9	-0,1	15,3	7,9	6,0	6,6
Pourcentage du trafic non régulier dans le total	14,5	12,8	12,9	13,6	12,4	12,2	11,7	10,7	9,4	8,5

1. Comprend le trafic non régulier des transporteurs aériens réguliers et non réguliers.

Source.— Formulaire A du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI pour les États qui n'ont pas communiqué de données.

Tableau 6. Accidents d'aéronefs de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kg qui ont entraîné la mort de passagers — Services aériens réguliers du monde, 1988–2007

Année	Accidents d'aéronefs	Passagers tués	Nombre de tués pour 100 millions		Nombre d'accidents mortels pour 100 millions		Nombre d'accidents mortels pour 100 000	
			de passagers-kilomètres	de passagers-milles	de kilomètres parcourus	de milles parcourus	heures de vol	atterrissages
1988	25	711	0,05	0,08	0,20	0,32	0,13	0,18
1989	29	879	0,06	0,09	0,22	0,36	0,13	0,21
1990	25	561	0,04	0,06	0,18	0,29	0,11	0,17
1991	23	517	0,03	0,05	0,16	0,27	0,11	0,16
1992	24	972	0,05	0,09	0,16	0,26	0,10	0,17
1993	32	883	0,04	0,08	0,21	0,33	0,13	0,22
1994	23	957	0,05	0,08	0,14	0,22	0,09	0,14
1995	19	528	0,02	0,04	0,10	0,17	0,07	0,11
1996	21	1 152	0,05	0,08	0,11	0,18	0,07	0,12
1997	24	859	0,03	0,05	0,12	0,19	0,07	0,13
1998	19	856	0,03	0,06	0,10	0,14	0,06	0,10
1999	19	299	0,01	0,02	0,09	0,14	0,06	0,10
2000	18	755	0,02	0,04	0,08	0,12	0,05	0,09
2001	11	441	0,01	0,02	0,05	0,07	0,03	0,05
2002	10	653	0,03	0,03	0,05	0,07	0,02	0,05
2003	7	466	0,02	0,03	0,03	0,05	0,02	0,03
2004	8	175	0,01	0,01	0,03	0,05	0,02	0,04
2005	16	694	0,02	0,03	0,06	0,09	0,04	0,07
2006	8	365	0,01	0,02	0,03	0,05	0,02	0,04
2007	10	581	0,01	0,02	0,03	0,05	0,02	0,04

À l'exclusion de l'URSS jusqu'en 1992 et de la Communauté d'États indépendants par la suite

Y compris l'URSS jusqu'en 1992 et la Communauté d'États indépendants par la suite

1988	28	741	0,04	0,07	nd	nd	nd	nd
1989	29	879	0,05	0,08	nd	nd	nd	nd
1990	29	632	0,03	0,06	nd	nd	nd	nd
1991	28	637	0,03	0,06	nd	nd	nd	nd
1992	28	1 070	0,06	0,09	nd	nd	nd	nd
1993	34	941	0,04	0,08	0,21	0,33	0,12	0,22
1994	27	1 166	0,05	0,09	0,15	0,25	0,10	0,16
1995	24	698	0,03	0,05	0,12	0,20	0,08	0,13
1996	24	1 173	0,05	0,07	0,12	0,19	0,08	0,13
1997	25	921	0,04	0,06	0,12	0,19	0,07	0,13
1998	19	856	0,03	0,05	0,09	0,14	0,06	0,10
1999	20	300	0,01	0,02	0,09	0,14	0,06	0,10
2000	18	757	0,03	0,04	0,07	0,12	0,05	0,08
2001	13	579	0,02	0,03	0,05	0,08	0,03	0,06
2002	11	667	0,02	0,03	0,05	0,07	0,03	0,06
2003	7	466	0,02	0,02	0,03	0,05	0,02	0,03
2004	9	207	0,01	0,01	0,03	0,05	0,02	0,04
2005	17	712	0,02	0,03	0,06	0,09	0,04	0,07
2006	12	751	0,02	0,03	0,04	0,06	0,02	0,05
2007	11	587	0,01	0,02	0,03	0,05	0,02	0,04

nd : non disponible

Source.— Programme de comptes rendus d'accident/incident de l'OACI (ADREP) et Formulaire A du transport aérien (Trafic) de l'OACI.



Tableau 7. Sûreté de l'aviation

Année	Nombre d'actes d'intervention illicite	Nombre d'actes de capture illicite		Nombre d'attaques d'installations		Nombre d'actes de sabotage	Autres actes ¹	Nombre de personnes blessées ou tuées pendant des actes d'intervention illicite	
		Captures	Tentatives de capture	Attaques d'installations	Tentatives d'attaques d'installations			Blessées	Tuées
1987	15	4	6	2	0	3	—	121	166
1988	12	7	3	0	0	2	—	21	300
1989	14	8	4	0	0	2	—	38	278
1990	36	20	12	1	0	1	2	145	137
1991	15	7	5	1	0	0	2	2	7
1992	10	6	2	1	0	0	1	123	10
1993	48	30	7	3	0	0	8	38	112
1994	43	22	5	4	0	2	10	57	51
1995	17	9	3	2	0	0	3	5	2
1996	22	3	12	4	0	0	3	159	134
1997	15	6	5	2	0	1	1	2	4
1998	17	11	2	1	0	0	3	1	41
1999	14	11	2	0	0	0	1	3	4
2000	30	12	8	1	0	0	9	50	58
2001 ²	24	7	2	7	4	1	3	3 217	3 525
2002	40	2	8	24	2	2	2	14	186
2003	35	3	5	10	0	5	12	77	20
2004	16	1	4	2	2	4	3	8	91
2005	6	2	0	2	0	0	2	60	3
2006	17	1	3	4	0	1	8 ³	27	2
2007	22	4	2	2	3	0	11	33	18

1. Y compris les attaques en vol et autres actes d'intervention illicite.

2. Les rapports officiels sur les événements survenus le 11 septembre 2001 aux États-Unis ne mentionnaient pas le nombre de tués et de blessés au sol. Les totaux estimatifs ont donc été tirés de sources médiatiques.

3. Y compris les tentatives de sabotage.

APPENDICE 2. PROJETS DE COOPÉRATION TECHNIQUE

LISTE PAR PAYS/PAR RÉGION

AFGHANISTAN

Mise en œuvre du plan de transition à l'aéroport international de Kaboul

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Afghanistan, est de renforcer les moyens dont dispose le Ministère des transports et de l'aviation civile (MOTCA) pour qu'il puisse se charger des responsabilités de gestion, d'exploitation et d'entretien des installations et des services à l'aéroport international de Kaboul que lui transférera l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN)/Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS) à la fin de la période de transition visée par le projet. Ce projet, d'une durée prévue de 30 mois, a commencé en 2007.

Réalisations du projet

Les activités du projet n'ont commencé qu'à la mi-novembre 2007 avec l'arrivée du directeur du projet. Quatre autres experts sont arrivés sur place pour prendre leurs fonctions. Des articles indispensables à la mise en place des bureaux et à la sécurité des experts et de leurs biens ont été acquis. Le directeur du projet a préparé l'arrivée de 20 experts en assistance opérationnelle (OPAS) dans les domaines suivants : contrôle de la circulation aérienne, sauvetage et lutte contre l'incendie, météorologie, services d'information aéronautique, maintenance des aides à la navigation et des équipements de communication, et génie électrique et mécanique. Tous les experts ont une expérience de la formation.

AFRIQUE DU SUD

Assistance à l'Autorité de l'aviation civile de l'Afrique du Sud pour la supervision de la sécurité des vols

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la South African Civil Aviation Authority (SACAA), est d'aider la SACAA à renforcer et à accroître les moyens dont elle dispose pour assurer un niveau acceptable de supervision de la sécurité des vols. Le projet, d'une durée initiale de 12 mois, a commencé en 2007.



Réalisations du projet

Quatre mois après le lancement du projet, tous les effectifs nécessaires avaient été recrutés. Les travaux relatifs à la mise sur pied d'un groupe de réglementation, à la détermination des lacunes en matière de personnel national et à la mise en œuvre d'un plan directeur de surveillance sont achevés ; environ 85 % des travaux d'élaboration et de prestation de la formation nécessaire sont aussi terminés. Le réexamen, la révision et/ou l'élaboration des manuels relatifs à la sécurité avancent bien. Depuis la fin des audits de sécurité réalisés par l'OACI et la FAA, le projet a été orienté vers la correction des carences relevées.

ARABIE SAOUDITE**Autorité générale de l'aviation civile****But du projet**

Les objectifs de ce projet sont de soutenir l'Autorité générale de l'aviation civile (AGAC) dans la prestation de services aéronautiques sûrs, efficaces et économiques, de tenir l'AGAC au courant des changements dans le milieu de l'aviation civile, de la préparer à l'introduction de nouvelles technologies et de l'aider à remplacer les experts étrangers par des experts nationaux grâce à une formation professionnelle d'homologues saoudiens qualifiés. Le projet, commencé en 1997 pour une durée initiale de 6 ans, a été prolongé jusqu'à la fin mars 2008.

Réalisations du projet

Trente experts internationaux ont travaillé sur ce projet en 2007, assurant au besoin des services de consultants aux administrateurs du projet et à leurs homologues saoudiens. Les activités du projet comprenaient une inspection générale des nouveaux aéronefs de Saudi Arabian Airlines et de Saudi Royal Flights pour veiller à ce qu'ils soient conformes aux procédures et pratiques recommandées, l'inspection régulière de transporteurs aériens/exploitants et la supervision de la sécurité des ateliers de réparation certifiés par l'AGAC. Les experts en formation de l'OACI et des instructeurs nationaux ont donné au personnel de l'AGAC des cours de formation complémentaires sur les systèmes CNS/ATM, des cours sur le contrôle radar et non radar ainsi qu'une formation sur simulateur. Les experts de l'OACI ont également dispensé une formation sur l'indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI) et aidé à choisir et à approuver l'emplacement des nouvelles stations de communication par satellite pour les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie. Le remplacement d'experts internationaux par des experts nationaux qualifiés s'est poursuivi afin d'atteindre l'objectif de remplacer les experts internationaux par du personnel saoudien.

ARGENTINE

Établissement de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Argentine, est d'aider à établir une Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) dotée des moyens de supervision appropriés. Pour y parvenir, des experts internationaux qualifiés travailleront avec des homologues nationaux afin de garantir une transition harmonieuse des opérations d'aviation civile, qui passeront de l'Armée de l'air relevant du Ministère de la défense à l'Autorité de l'aviation civile, en tenant compte des lois nationales ainsi que des politiques et SARP de l'OACI. Ce projet, d'une durée d'environ 36 mois, a commencé en septembre 2007.

Réalisations du projet

Le processus de recrutement d'une équipe d'experts internationaux pour aider à l'établissement d'une nouvelle Autorité de l'aviation civile est commencé. L'équipe est formée d'un coordonnateur de projet international, d'un expert en communications, navigation et surveillance (CNS), d'un expert en gestion du trafic aérien (ATM) et d'un expert du transport aérien et des questions juridiques, qui devraient commencer leur mission en Argentine en janvier 2008 pour une période initiale de 6 mois.

Projet de modernisation des systèmes CNS/ATM

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Argentine, est d'aider le Gouvernement à mettre en place des services CNS conformément au Document de mise en œuvre des installations et services (FASID) de la Région CAR/SAM. Le projet, commencé en 2004 pour une durée prévue de 2 ans, a été prolongé jusqu'à la fin décembre 2007.

Réalisations du projet

Les activités du projet étaient axées principalement sur l'acquisition d'un système de messagerie ATS (AMHS), d'un simulateur, d'un système de gestion du trafic aérien, d'équipements de communication fonctionnant dans diverses bandes de fréquences, d'un système hyperfréquences, de véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie et de systèmes de contrôle des communications vocales (VCCS). Vers la fin de l'année, les deux autres projets en cours de l'OACI en Argentine, le *Renforcement du Comando de Regiones Aéreas* et la *Navigabilité en aviation civile*, ont été fusionnés au présent projet pour faciliter le transfert des fonctions d'aviation civile de l'Armée de l'air relevant du Ministère de la défense à la nouvelle Autorité de l'aviation civile.

Renforcement du Comando de Regiones Aéreas

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Argentine, est de mettre en place des professionnels nationaux, d'acquérir des équipements, d'assurer une formation internationale et locale des membres du personnel du Comando de Regiones Aéreas de Argentina, ainsi que d'exercer d'autres activités qui pourraient se révéler nécessaires pour aider les autorités aéronautiques à s'acquitter de leurs responsabilités. Le projet, d'une durée prévue de 5 ans, a commencé en 2003.

Réalisations du projet

L'OACI a aidé au recrutement d'experts en aviation civile et de personnel de soutien administratif pour le Comando de Regiones Aéreas de Argentina, y compris des professionnels nationaux et des experts techniques dans différentes disciplines. Ainsi, le Comando de Regiones Aéreas a pu se constituer et maintenir en service un personnel technique national qualifié en aviation civile.

Navigabilité en aviation civile

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par entente entre le Ministère de la défense de l'Argentine, le Comando de Regiones Aéreas de Argentina et l'OACI, est de renforcer les moyens dont dispose le Gouvernement de l'Argentine dans les domaines suivants : certificats de navigabilité, maintien de la navigabilité, formation et certification de personnel technique aéronautique, et supervision de la sécurité. Ce projet, commencé en 1993 pour une durée initiale de 3 ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2008.

Réalisations du projet

Des experts nationaux ont été recrutés pour la Direction nationale de la navigabilité (DNA), entre autres pour administrer le registre national des aéronefs, la certification de navigabilité des aéronefs civils et les ateliers de réparation. Une formation approfondie a été donnée à des ingénieurs, inspecteurs et autres personnels techniques de la DNA dans les domaines de la réglementation et du maintien de la navigabilité. Cette formation a été donnée aussi à des inspecteurs de divers pays de la région Amérique latine. Le recrutement et la formation régulière de personnels aéronautiques techniques et d'inspecteurs de la navigabilité ont assuré un haut niveau de stabilité dans les effectifs de la DNA, renforçant ainsi ses capacités de supervision de la sécurité et assurant la conformité avec les normes internationales applicables.

BOLIVIE

Supervision de la sécurité et navigation aérienne

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de la Bolivie, est de permettre à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de continuer à s'acquitter efficacement de ses responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de renforcer l'Unité de navigation aérienne et l'Institut national d'aéronautique civile. Le projet, d'une durée prévue de 5 ans, a commencé en 2004.

Réalisations du projet

Le recrutement de 135 professionnels nationaux a permis d'assurer un taux élevé de stabilité du personnel et une augmentation annuelle de la moyenne d'ancienneté du personnel de la DGAC. Celui-ci a reçu au total 4 372 heures-personnes de formation, y compris la formation donnée dans le cadre du programme de bourses, dans les domaines suivants : licences du personnel, exploitation technique, navigabilité, navigation aérienne, sûreté de l'aviation, facilitation, administration, questions juridiques et informatique. Il a également participé à 46 conférences/séminaires internationaux, et 205 spécialistes ont reçu une formation en sûreté aéroportuaire. Les Règlements aéronautiques boliviens ont été harmonisés avec les Annexes à la Convention de Chicago et des procédures ont été élaborées pour les activités de la DGAC. Le secteur de la prévention des accidents a été mis sur pied et 50 séminaires sur la sûreté ont eu lieu. Un système aéronautique intégré, permettant d'administrer automatiquement les aéronefs immatriculés en Bolivie, a été développé et mis en œuvre et le Plan national de navigation aérienne a été approuvé. Les taux d'accidents et d'incidents en 2007 ont diminué de 50 % par rapport à 2006.

BOTSWANA

Assistance pour l'établissement d'une Autorité de l'aviation civile au Botswana

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Botswana, est d'établir une structure d'aviation civile efficiente et efficace, qui soit adaptée à la dynamique de l'industrie aéronautique et au développement social et économique du pays et qui encourage le commerce et le tourisme. Ce projet a été prolongé jusqu'à la fin de 2009.

Réalisations du projet

Cinq experts de l'OACI, dont quatre ont été rapatriés, ont rédigé les documents essentiels à la réalisation de ce projet. Des candidatures ont été reçues pour les postes de l'équipe de direction (un agent exécutif principal, un secrétaire général et six directeurs), les conditions d'emploi et la rémunération étant fixées par le Ministère des travaux et des transports. La proposition élaborée par le coordonnateur de projet de l'OACI en vue de créer une unité indépendante d'enquête sur les accidents et incidents d'aéronefs a été approuvée par le Ministère et le coordonnateur a achevé la rédaction du projet de règlement qui doit régir les enquêtes indépendantes sur les accidents et incidents d'aéronefs. Le Ministère estime, en principe, que d'autres experts de l'OACI devront se joindre au projet dès que l'équipe de direction aura été recrutée afin d'aider l'Autorité de l'aviation civile dans ses premières activités, qui comprendront notamment l'élaboration d'un plan d'activités quinquennal, la rédaction d'une loi générale sur les transports aériens, la nomination de cadres intermédiaires, la mutation ou le maintien en poste du personnel, la rédaction d'une matrice d'autorité, la préparation d'un plan de formation et l'approbation du Règlement sur les conditions générales d'emploi, élaboré par le consultant en ressources humaines de l'OACI. Un plan de travail complet révisé a été établi à cet effet et présenté au siège de l'OACI et au Ministère des travaux et des transports.

BRÉSIL

Projet d'assistance technique en planification d'aéroport à la Société brésilienne d'infrastructure aéroportuaire (INFRAERO)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Brésil par l'entremise de sa société publique d'infrastructures aéroportuaires, INFRAERO, est d'améliorer les moyens de formation technique dont dispose INFRAERO ainsi que de planifier et de gérer l'infrastructure aéroportuaire par l'élaboration de plans de masse d'aéroport, dérivés de plans de développement aéroportuaire déjà établis. Ce projet, d'une durée prévue de 12 mois, a commencé en 2004. Après approbation ministérielle, il a été prolongé jusqu'en 2008.

Réalisations du projet

Conformément au plan de travail approuvé révisé, et avec le concours de 4 experts nationaux recrutés récemment, une étude a été entreprise pour actualiser les plans actuels de développement aéroportuaire. Les directives en vigueur dans les principales institutions gouvernementales de l'aviation civile pour la mise en valeur de sites aéroportuaires ont été regroupées et des statistiques annuelles sur les mouvements aériens pour les 5, 10 et 20 prochaines années, y compris les données correspondant aux heures de pointe, ont été recueillies pour les pistes, les aires de trafic de fret et de passagers, et les

aérogares de passagers. Sur la base de ces statistiques, des instructions seront communiquées aux institutions brésiliennes qui s'occupent d'activités aéroportuaires, ce qui facilitera l'ajustement des aéroports à la demande de trafic prévue.

Recherche et formation en aviation civile

But du projet

Le principal objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Brésil, est de rehausser les qualifications professionnelles et les moyens de recherche du système brésilien d'aviation civile, en procurant un soutien technique, des ressources humaines, des équipements et de la formation à l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC). Le projet, commencé en juillet 2001 pour une durée initiale de 5 ans, a été prolongé jusqu'en décembre 2008.

Réalisations du projet

Cinquante-sept missions internationales en relation avec les activités du projet ont été entreprises, y compris la participation de membres du personnel à des congrès et symposiums. Dix-huit bourses nationales et quatre bourses internationales ont été utilisées dans les domaines de l'ingénierie de l'espace aérien, la sécurité des vols, la sûreté de l'aviation et la navigabilité. Plusieurs rapports sur des questions concernant les facteurs humains ont été rédigés et présentés à des symposiums internationaux. Des publications internationales portant sur la sûreté, la sécurité, les infrastructures aéroportuaires ainsi que la recherche et le développement ont été achetées dans le cadre du projet. Des experts ont été recrutés pour mettre au point des cours et des manuels de formation sur des aéronefs et des hélicoptères et pour rendre conforme aux prescriptions de l'OACI le test de compétence linguistique en anglais que doivent passer les membres des équipages de conduite brésiliens.

Mise en œuvre des systèmes CNS/ATM

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Brésil, est de développer et de mettre en place les systèmes CNS/ATM conformément au Plan régional de navigation aérienne CAR/SAM et aux SARP de l'OACI. Ce projet, commencé en 2001 pour une durée prévue de 5 ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2009.

Réalisations du projet

Les progrès se sont poursuivis dans le développement d'effectifs qualifiés d'experts en navigation aérienne au Département de contrôle de l'espace aérien (DECEA) en vue de bien réussir la transition aux systèmes CNS/ATM. Les

experts du DECEA ont effectué 20 missions internationales et ont participé à des visites, congrès et symposiums techniques sur les systèmes CNS/ATM ; cinq bourses nationales ont été utilisées. Un Centre de gestion de la navigation aérienne a été créé avec l'appui de l'Institut du contrôle de l'espace aérien (ICEA) à São José dos Campos ; le siège de l'ICEA a été transféré à Rio de Janeiro et il est entièrement fonctionnel. Plusieurs cours ont été mis au point et donnés à l'ICEA avec la participation d'experts nationaux, notamment des cours sur les services d'information aéronautique (AIS), le fonctionnement des radars et les réseaux de télécommunication aéronautique. Quelques cours de formation à distance ont également été mis sur pied. L'inventaire de toutes les ressources CNS et satellitaires disponibles dans le pays a été finalisé. L'installation et l'entretien de plates-formes d'essai brésiliennes, comprenant cinq stations de référence d'essai et une station maîtresse d'essai, ont été effectués. Des essais du système de renforcement satellitaire (SBAS) ont été réalisés afin d'analyser les moyens d'améliorer les performances des signaux du système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour la navigation aérienne, compte tenu de l'environnement et des besoins du Brésil. Une station d'essai du système de renforcement au sol (GBAS) a été installée à l'aéroport Galeão et incorporée au programme international de certification du GBAS pour usage opérationnel. Un projet conjoint avec la FAA visant à mettre en œuvre des routes de navigation de surface (RNAV) avec qualité de navigation requise (RNP) a aussi été élaboré.

ÉGYPTE

Programme TRAINAIR pour EgyptAir

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la compagnie aérienne EgyptAir, est de moderniser et de développer les moyens du système de formation méthodologique de cette compagnie par la mise en œuvre de la méthode TRAINAIR de l'OACI dans sa division de formation. Le projet a été achevé en 2007.

Réalisations du projet

Grâce à sa participation à l'atelier pour gestionnaires de formation TRAINAIR, le personnel supérieur du centre de formation de l'aviation civile (CFAC) a été formé aux principes de l'utilisation efficace des mallettes pédagogiques normalisées (MPN) et d'autres méthodes de formation avancées. Deux nouvelles MPN ont été élaborées conformément aux normes TRAINAIR, et deux MPN importées ont été adaptées aux besoins locaux. Deux concepteurs de cours nationaux ont reçu une formation en cours d'emploi sur le processus d'élaboration de cours et ils ont été reconnus par le Groupe central TRAINAIR (TCU) comme concepteurs de cours TRAINAIR qualifiés. Le TCU a accordé le statut de membre de plein droit du Programme TRAINAIR au centre de formation d'EgyptAir.



ÉQUATEUR

Renforcement de l'aviation civile

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par le Gouvernement équatorien et le PNUD, sont les suivants : élaborer un plan de navigation aérienne national dans le contexte d'un plan-cadre de développement de l'aviation civile ; conseiller le Gouvernement sur l'octroi d'une concession pour l'exploitation des aéroports existants et nouveaux de Quito et de Guayaquil ; remanier la structure organisationnelle de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ; améliorer les capacités de ses ressources humaines par la formation du personnel ; et optimiser la manière dont elle s'acquitte de ses responsabilités en matière de supervision de la sécurité. Le projet, d'une durée prévue de 9 ans, a démarré en 1998.

Réalisations du projet

Ce projet a facilité le recrutement, la formation et le maintien en poste de professionnels qualifiés en aviation civile et d'experts techniques affectés au sein de l'institution dans les villes de Quito et de Guayaquil et aux Galapagos, renforçant ainsi les capacités de supervision et d'inspection dont dispose l'autorité aéronautique. À la fin de 2007, la DGAC a réactivé les demandes d'acquisition qui étaient en attente et on a demandé aux fournisseurs de revalider leurs offres concernant un radar secondaire pour San Cristobal (Galapagos), l'installation étant en attente d'une autorisation du Ministère de l'environnement de l'Équateur ; on a effectué des travaux de maintenance de l'équipement radar et du réseau de microstations (VSAT) (Phase 1) de l'aéroport international Mariscal Sucre, à Quito, et amorcé la mise en œuvre du DVOR/DME à l'aéroport de Coca.

FÉDÉRATION DE RUSSIE

Programme TRAINAIR pour la Fédération de Russie

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Université d'aviation civile de Saint-Pétersbourg (SPSCIU), est de moderniser et de développer les moyens du système de formation méthodologique de la SPSCIU par la mise en œuvre de la méthode TRAINAIR de l'OACI dans cette division de formation. Ce projet a été achevé en 2007.

Réalisations du projet

Grâce à sa participation à l'atelier pour concepteurs de cours TRAINAIR, le personnel supérieur du centre de formation de l'aviation civile (CFAC) a été formé

aux principes de l'utilisation efficace des mallettes pédagogiques normalisées (MPN) et d'autres méthodes de formation avancées. Il est prévu d'élaborer deux MPN dans le cadre de ce projet. Deux nouvelles MNP ont été élaborées conformément aux normes TRAINAIR et deux autres MPN sont en préparation. En outre, deux MPN importées ont été adaptées aux besoins locaux. Huit concepteurs de cours nationaux ont reçu une formation en cours d'emploi sur le processus d'élaboration de cours et ils ont été reconnus par le Groupe central TRAINAIR (TCU) comme concepteurs de cours TRAINAIR qualifiés. Le TCU a accordé le statut de membre de plein droit du Programme TRAINAIR à la SPSCIU.

FIDJI

Mise au point d'un plan concernant les ressources humaines et la formation en aviation civile

But du projet

L'objectif du projet, financé par l'Autorité de l'aviation civile des Fidji (AACF), est de fournir à l'AACF des services d'experts en gestion de l'aviation civile pour assurer une utilisation plus efficace des ressources et pour mettre au point un plan directeur des ressources humaines en aviation civile reposant sur une base solide afin de mieux répondre aux obligations réglementaires internationales, régionales et nationales, aux besoins de l'industrie ainsi qu'aux prescriptions des Programmes universels OACI d'audits de supervision de la sécurité et d'audits de la sûreté. Ce projet, d'une durée prévue de 6 mois, a commencé en 2007.

Réalisations du projet

Les deux experts OACI en organisation et planification de l'aviation civile et en formation en aviation civile ont commencé à examiner la structure organisationnelle actuelle de l'AACF ainsi que son mandat, ses responsabilités et ses fonctions à titre d'organisme de réglementation, et à évaluer les besoins en ressources humaines dans chaque domaine et discipline des différentes divisions de l'AACF. En parallèle, les experts ont commencé à formuler un projet de plan de recrutement pour embaucher du personnel supplémentaire et à élaborer un programme de formation pour le personnel actuel et pour les nouveaux employés.

GUATEMALA

Expansion et modernisation de l'aéroport international de La Aurora

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Guatemala, est de prêter assistance pour l'expansion et la modernisation de l'aéroport international de

La Aurora et d'assurer la conformité avec les prescriptions en matière d'exploitation technique et de sûreté figurant dans la réglementation nationale, les SARP de l'OACI et le plan régional de navigation aérienne. Le projet révisé inclut maintenant le financement de l'expansion de l'aéroport. Ce projet, commencé en 2005 et dont la durée prévue était de deux ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2008.

Réalisations du projet

En 2007, la mise en œuvre de la phase I du plan-cadre a continué d'accroître la capacité opérationnelle de l'aérogare. Les travaux exécutés se rapportent aux principaux contrats de construction et d'acquisition et d'installation d'équipement, les progrès réalisés dépassant 80 % dans ces domaines. Ces progrès se sont traduits par un renforcement important de la sécurité et de l'efficacité des opérations aéroportuaires et du développement économique du Guatemala, et la DGAC a obtenu le statut de Catégorie 1 de la FAA. La capacité accrue de l'aéroport a permis la venue de nouveaux transporteurs aériens au Guatemala. La plus forte concurrence dans le secteur a entraîné une diminution correspondante du coût moyen du transport aérien au Guatemala, et le trafic aérien a sensiblement augmenté. Il y a eu aussi une amélioration notable de la qualité des services aux passagers.

Expansion et modernisation de l'aéroport international Mundo Maya, à Petén

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Guatemala et l'Instituto Guatemalteco de Turismo, est de prêter assistance à la Direction générale de l'aviation civile pour la modernisation de l'aéroport international Mundo Maya à Petén, en conformité avec les normes internationales et la réglementation nationale applicables. Ce projet, commencé en 2005 pour une durée prévue d'un an, a été prolongé jusqu'en 2008.

Réalisations du projet

La législation pour le renouveau du secteur aéronautique national a été révisée et des propositions ont été faites, notamment sur la création d'un organisme autonome de gestion de l'aéroport. Des recommandations ont été faites concernant l'exploitation commerciale des aéroports. Elles ont servi de base à un projet de loi, qui sera adopté dans les prochains mois, et à l'établissement des conditions d'appels d'offres pour l'agrandissement de l'espace commercial à l'aéroport international. La modernisation de l'aéroport permettra de répondre à la demande croissante de trafic aérien tout en amenant le développement concomitant de toute la région.

Modernisation intégrale du système aéroportuaire national du Guatemala

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Guatemala, est de prêter assistance pour la planification du développement et la modernisation des installations et services aéroportuares aux aéroports intérieurs de Cobán, Esquipulas, Huehuetenango, Puerto Barrios, Quezaltenango et Retalhuleu, en conformité avec les normes internationales applicables. Ce projet, d'une durée prévue d'un an, a commencé en 2005 et a été prolongé jusqu'à la fin de 2008.

Réalisations du projet

Au nombre des activités exécutées dans le cadre de ce projet, on compte le revêtement de la piste et la construction de l'aérogare à l'aéroport de Quezaltenango, la construction des bâtiments administratifs à l'aéroport international Mundo Maya et la rénovation du bâtiment de la Direction générale de l'aviation civile. Environ 70 % des travaux de génie civil ont été exécutés et il est prévu que l'ensemble sera achevé au cours des six prochains mois.

GUINÉE ÉQUATORIALE

Renforcement des capacités nationales et institutionnelles d'aviation civile

But du projet

Les objectifs du projet, financé par le Gouvernement de la Guinée équatoriale et le PNUD, consistent à élaborer une réglementation aéronautique complète pour la Guinée équatoriale et à établir un service chargé de l'inspection de l'exploitation technique et de la navigabilité des aéronefs ainsi que de la délivrance de licences pour les aéronefs et le personnel technique d'exploitation. Le projet comprend aussi une assistance opérationnelle directe dans différents domaines, notamment exploitation de compagnies aériennes, aérodromes, maintenance des aides à la navigation (NAVAIDS) et génie électrique, ainsi que la formation de personnel d'aviation civile et l'élaboration d'un plan-cadre pour le développement de l'aviation civile. Ce projet, d'une durée prévue de 4 ans, a commencé en 2004.

Réalisations du projet

Le contrôle de supervision des conditions de navigabilité et de la délivrance des licences a été amélioré, et les compagnies aériennes ont été informées des procédures d'obtention des permis d'exploitation aérienne (AOC). Des méthodes ont été définies pour l'approbation et/ou la certification des aérodromes. Une formation en sûreté de l'aviation (AVSEC) a été donnée au personnel national.

La nouvelle structure organisationnelle de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a été approuvée et la DGCA a été dotée de fournitures, de locaux à bureaux, de matériel de transport et d'équipement informatique.

INDE

Conformité avec les SARP de l'OACI — Aéroport international d'Hyderabad

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la société Hyderabad International Airport Ltd. (HIAL), est de revoir l'avant-projet détaillé des installations et équipements aéroportuaires (sauf les systèmes CNS/ATM et de météorologie aéronautique) et d'assurer la conformité avec les SARP de l'OACI. Les autres objectifs sont les suivants : examiner le manuel d'aérodrome que doit élaborer HIAL ; effectuer une inspection indépendante de la sécurité des installations et équipements achevés, avant de présenter une demande de certificat d'aérodrome à la Direction générale de l'aviation civile de l'Inde ; examiner le système de gestion de la sécurité et aviser HIAL des carences à rectifier. Le projet, d'une durée prévue de 27 mois, a commencé en janvier 2006.

Réalisations du projet

Un ingénieur d'aéroport de l'OACI et un ingénieur en électromécanique de l'OACI ont examiné l'avant-projet détaillé et la construction des installations côté piste et des installations électromécaniques à l'aéroport international d'Hyderabad pour en vérifier la conformité avec les SARP et les lignes directrices de l'OACI, et ils ont publié leurs constatations dans des rapports circonstanciés.

Étude aéronautique — Aéroport international de Mumbai

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité aéroportuaire de l'Inde (AAI), est d'effectuer des études aéronautiques à l'aéroport international de Mumbai pour établir quelles seraient les incidences de nouvelles constructions sur la sécurité et la régularité des vols, d'après les critères des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs* (PANS-OPS) de l'OACI. Le projet, commencé en 2006 pour une durée prévue de deux mois, a été prolongé pour inclure une étude supplémentaire en 2007.

Réalisations du projet

Un expert en procédures PANS-OPS de l'OACI s'est rendu sur place pour une période de trois semaines pour déterminer si les 28 obstacles au voisinage de

l'aéroport international de Mumbai respectent les SARP applicables de l'OACI, et pour examiner les itinéraires où s'appliquent les règles de vol à vue (VFR) ainsi que les incidences sur la sécurité et les pénalisations opérationnelles éventuelles. Ses constatations ont été publiées dans des rapports circonstanciés.

Étude préliminaire sur l'exploitation de deux aéroports desservant Goa

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'État de Goa, est d'étudier la viabilité et l'efficacité économiques de l'exploitation simultanée de l'aéroport Dabolim et d'un nouvel aéroport qui serait construit à Mopa. Le projet a été mis en œuvre dans un délai d'un mois en 2007.

Réalisations du projet

Une équipe d'experts de l'OACI, formée d'un expert en exploitation/planification d'aéroport et d'un expert des prévisions de trafic aérien/économiste du transport aérien, s'est rendue sur place pour une période de deux semaines afin d'examiner les prévisions de trafic, les programmes d'immobilisations et les données du marché en vue de déterminer les incidences financières et économiques de l'exploitation éventuelle de deux aéroports et de formuler des recommandations à ce sujet. Les constatations de l'étude ont été publiées dans un rapport circonstancié.

Étude aéronautique — Belgaum

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité aéroportuaire de l'Inde, est d'effectuer une étude pour évaluer les incidences de la construction d'un parc éolien au voisinage de l'aéroport de Belgaum. Le projet a été mis en œuvre dans un délai d'un mois en 2007.

Réalisations du projet

Un expert des procédures PANS-OPS de l'OACI, qui a travaillé sur place pendant un mois, a analysé les incidences que les constructions prévues pourraient éventuellement avoir sur la sécurité et l'efficacité opérationnelle, et a préparé une analyse des risques que présentent des obstacles aéronautiques au voisinage de l'aéroport de Belgaum. Les constatations de l'étude ont été publiées dans des rapports circonstanciés.

Vérification de la conformité avec les SARP — Aéroport international de Bangalore***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par la société Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), est de vérifier la conformité avec les SARP de l'OACI des installations et de l'équipement de BIAL. Le projet, d'une durée proposée de huit mois, a commencé en novembre 2007.

Réalisations du projet

La première phase du projet a été mise en œuvre par une équipe de l'OACI, formée d'un ingénieur aéroportuaire, d'un ingénieur en électromécanique aéroportuaire et d'un expert en sécurité des systèmes d'avitaillement d'aéronefs, qui a effectué un examen technique de la conception des installations et de l'équipement de BIAL. Les constatations de l'étude ont été publiées dans un rapport circonstancié.

Développement/modernisation — Aéroport international de Delhi***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par la société Delhi International Airport Ltd. (DIAL), est de prêter assistance pour l'examen technique de la conception, de la construction et de la mise en place des installations coté piste confiées à l'entrepreneur offrant des services d'ingénierie-approvisionnement-construction, l'accent étant mis principalement sur la vérification de la conformité avec les SARP de l'OACI des installations et de l'équipement de l'aéroport international de Delhi. Le projet, d'une durée proposée de 13 mois, a commencé en novembre 2007.

Réalisations du projet

La première phase du projet a été mise en œuvre par une équipe de l'OACI formée d'un ingénieur aéroportuaire, d'un expert en chaussées d'aéroport, d'un expert en sauvetage et lutte contre l'incendie et d'un expert en sécurité des systèmes d'avitaillement d'aéronefs, qui a effectué un examen technique du rapport sur la base de conception, y compris des dessins, des spécifications techniques et des cahiers des méthodes de construction pour l'aéroport international de Delhi. Les constatations ont été publiées dans un rapport circonstancié.

Comité d'examen des limitations d'obstacles***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité aéroportuaire de l'Inde, est d'aider le Comité d'examen des limitations d'obstacles relevant de l'Autorité aéroportuaire

à formuler une politique sur les études aéronautiques concernant le franchissement des obstacles au voisinage des aéroports. Le projet a été mis en œuvre dans un délai de deux semaines en décembre 2007.

Réalisations du projet

Un expert de l'OACI en surface de franchissement d'obstacles aux aérodromes a participé aux délibérations du Comité d'examen des limitations d'obstacles, aidant ainsi l'Autorité aéroportuaire à formuler une politique sur la portée des études aéronautiques à effectuer pour déterminer si les critères de franchissement des obstacles au voisinage des aéroports sont respectés, comme le prescrivent les SARP de l'OACI.

MISSION DES NATIONS UNIES AU KOSOVO

Création d'un Bureau de réglementation de l'aviation civile (CARO)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la Mission des Nations Unies au Kosovo (MINUK), est de collaborer avec la MINUK à la création des éléments institutionnels nécessaires pour mettre en place une infrastructure d'aviation civile sûre et efficace qui soit conforme aux SARP de l'OACI et aux règlements de la Commission européenne. Ce projet, commencé en 2003 pour une durée prévue d'un an, a été prolongé jusqu'à la fin juin 2007.

Réalisations du projet

Les progrès continuent vers l'établissement d'un système de réglementation civile efficace au Kosovo et le développement d'une expertise locale pour le CARO, actuellement dirigé par un expert de l'OACI. Tout le personnel travaillant dans le domaine de la sécurité et de la sûreté a continué à recevoir une formation axée sur les compétences ; une formation d'inspecteur a également été dispensée. Au cours de l'année, le CARO a atteint le nombre d'effectifs suffisants pour répondre aux besoins d'un bureau de réglementation. Il est estimé que les principaux domaines de la supervision tels que la sécurité et la sûreté, le transport aérien et les services de navigation aérienne sont très bien compris. Le personnel a continué à améliorer ses compétences par le biais de cours formels, de formation professionnelle et d'ententes de partenariat avec d'autres AAC européennes. Des guides supplémentaires ont été produits à l'intention de l'industrie. La mise en œuvre des règlements et des directives de la Commission européenne applicables au Kosovo dans le cadre de l'accord sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE) s'est poursuivie dans toutes les activités aéronautiques. La conformité du Kosovo à l'accord EACE a

été évaluée en novembre 2007 et le projet de rapport rendait compte des progrès positifs réalisés jusqu'alors.

NIGÉRIA

Programme TRAINAIR pour le Nigéria

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Ministère fédéral de l'aviation du Nigéria, est de moderniser et de développer les moyens du système de formation méthodologique du Collège nigérien de technologie aéronautique par la mise en œuvre de la méthode TRAINAIR de l'OACI dans la division de formation. Le projet, d'une durée prévue d'un an, a commencé en 2007.

Réalisations du projet

Par sa participation à l'atelier TRAINAIR pour les concepteurs de cours, le personnel de haut niveau du Centre de formation de l'aviation civile (CFAC) a été formé aux principes de l'utilisation efficace des maquettes pédagogiques normalisées (MPN) et d'autres méthodes de formation avancées. Au total, trois nouvelles MPN ont été mises au point dans le cadre du projet. Une nouvelle MPN a été élaborée en conformité avec les normes TRAINAIR et deux sont en préparation. De plus, deux MPN importées ont été adaptées aux besoins locaux. Quatre concepteurs de cours nationaux ont reçu une formation en cours d'emploi sur le processus de conception de cours et ils ont été reconnus par le Groupe central TRAINAIR (TCU) comme concepteurs de cours TRAINAIR qualifiés. Le TCU a accordé la qualité de membre de plein droit du Programme TRAINAIR au Collège nigérien de technologie aéronautique.

OMAN

Développement de l'aviation civile et soutien technique

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Oman, est de fournir un soutien continu à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et de la météorologie pour les questions de contrôle de la circulation aérienne, d'ingénierie aéroportuaire, d'exploitation technique et de navigabilité, et de contribuer à la mise sur pied d'un organe efficace de réglementation tout en encourageant l'établissement d'un système de transport aérien sûr et économiquement viable. Ce projet, commencé en 1993, avait une durée prévue de 8 ans, mais il a été prolongé annuellement à la demande de la DGAC.

Réalisations du projet

La DGAC a demandé la prolongation de ce projet en vue d'améliorer la sécurité des vols. Les activités du projet ont continué de rehausser la structure organisationnelle et les procédures du Département de la sécurité des vols, particulièrement dans les domaines de la navigabilité et des licences, où les objectifs du projet ont été atteints. Il y a eu des progrès dans l'élaboration de règlements et procédures d'aviation civile en conformité avec les SARP de l'OACI.

PANAMA**Renforcement de l'aéroport international de Tocumen****But du projet**

Les objectifs de ce projet, financé par l'aéroport international de Tocumen, sont de collaborer avec le Gouvernement du Panama dans la modernisation des installations aéroportuaires, y compris la gestion de projets pour l'expansion de l'aéroport et les achats d'équipements nécessaires pour son fonctionnement, et de veiller à ce que les opérations aéroportuaires soient exécutées conformément aux SARP de l'OACI. Ce projet, commencé en 2003 pour une durée initiale d'un an, a été prolongé jusqu'à la fin de 2007.

Réalisations du projet

Il y a eu de nouveaux progrès dans l'agrandissement et la modernisation des installations de l'aéroport international de Tocumen, notamment de l'aérogare de passagers. La mise en œuvre de systèmes aéroportuaires intégrés en est à sa phase finale. Le processus d'acquisition d'un groupe électrogène de secours est terminé et l'équipement aéroportuaire requis a été acheté. Un appel d'offres international a été lancé en vue de l'acquisition d'une station de traitement des eaux. La troisième phase de l'expansion de l'aéroport, soit la construction d'une nouvelle aérogare et d'un nouvel immeuble de bureaux administratifs, a été lancée par l'attribution d'un contrat pour l'établissement des dessins requis.

Restructuration de l'aviation civile et développement des ressources humaines**But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Panama, est de renforcer la capacité institutionnelle de l'Autorité de l'aviation civile (AAC) pour en faire une



organisation moderne capable de s'acquitter de ses fonctions conformément aux lois qui régissent sa création et aux responsabilités que la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et ses Annexes imposent au Gouvernement. Le projet, commencé en 1999 pour une période prévue de 5 ans, a été prolongé jusqu'en 2008.

Réalisations du projet

Les activités ont porté sur plusieurs domaines, notamment sur la formation du personnel de gestion du transport aérien, l'inspection de la sécurité, la maintenance des aéroports et les réparations majeures. Une formation de base sur la sûreté de l'aviation (AVSEC) a été dispensée au nouveau personnel. Il y a également eu des consultations sur les sujets suivants : radar, systèmes de sécurité aérienne, systèmes informatiques, système du tableau de bord équilibré (indicateurs de gestion), normes aéronautiques, impacts d'oiseaux, opérations aéroportuaires, taxation, enregistrement et nationalisation des biens aéronautiques, acquisition d'un système de messagerie ATS (AMHS), base de données de services d'information aéronautique (AIS), service automatique d'information de région terminale (ATIS), mise à niveau du système intégré de réglementation aéronautique et équipements et services connexes.

PARAGUAY

Appui à la Direction nationale de l'aéronautique civile

But du projet

L'objectif de ce projet PNUD d'exécution nationale, financé par le Gouvernement du Paraguay, est le renforcement institutionnel de la Direction nationale de l'aéronautique civile (DINAC) et de sa capacité de fournir des services de navigation aérienne, ainsi que la modernisation de l'infrastructure de navigation aérienne en conformité avec le plan régional de navigation aérienne et les SARP de l'OACI. Ce projet, commencé en 2004 pour une durée prévue d'un an, a été prolongé jusqu'à la fin de 2007.

Réalisations du projet

Les activités du projet ont porté principalement sur la modernisation des installations aéronautiques et aéroportuaires. Un système de messagerie ATS (AMHS) a été mis en service. Les activités dans le domaine de la sécurité des vols portaient sur l'actualisation des manuels pour les aéronefs utilisant régulièrement les aéroports paraguayens.

PÉROU

Modernisation de l'infrastructure de l'aviation civile

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Pérou, est de prêter assistance à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour le recrutement d'experts internationaux, d'agents et experts techniques nationaux, la mise en œuvre d'une formation spécialisée pour le personnel d'aviation civile, l'achat d'équipements et la participation d'agents de la DGAC à des missions, lorsque c'est nécessaire, afin que l'Autorité de l'aviation civile puisse développer ses moyens de supervision de la sécurité conformément aux SARP de l'OACI. Le projet a commencé en 2002 et a été achevé en juin 2007.

Réalisations du projet

Les activités du projet ont notamment porté sur le recrutement d'experts et d'inspecteurs en aviation civile pour la DGAC dans les domaines suivants : exploitation technique, navigabilité, sûreté de l'aviation, enquêtes sur accidents, navigation aérienne, avis juridiques, politique d'aviation civile et formation ; toutes ces mesures ont contribué à la constitution d'effectifs stables de professionnels qualifiés en aviation civile. Vingt-trois bourses de formation ont été octroyées dans les domaines suivants : simulateurs de vol, technologie de l'information, facteurs humains, assurance de la qualité et infrastructure de la gestion de l'aviation civile. Trente-trois personnes ont participé à un séminaire sur les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et 22 personnes ont suivi un cours sur des questions relatives à la sécurité de la cabine et les essais en vol donné par la FAA, en coordination avec l'OACI. Le rapport préliminaire sur le Plan stratégique national d'aviation civile a été finalisé. L'étude de faisabilité pour l'acquisition d'un système d'information sur l'aviation civile a été achevée. Les plans de masse pour les aéroports d'Arequipa, Nazca, Puerto Maldonado, Tacna, Ilo, Juliaca, Ayacucho et Andahuaylas ainsi que l'aérodrome de Chivay ont été achevés. La DGAC a obtenu la certification ISO 9001: 2000 dans les domaines de la réglementation, de l'infrastructure, de la circulation aérienne et de la sûreté de l'aviation.

PHILIPPINES

Assistance au Bureau du transport aérien

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement philippin, est d'apporter une assistance au Gouvernement et de le conseiller sur l'amélioration des moyens de supervision de la sécurité du Bureau du transport aérien (ATO), en réalisant des



examens et des inspections des transporteurs aériens, la formation du personnel et l'élaboration de programmes de surveillance. Ce projet, commencé en 1996 pour une durée initiale de 2 ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2007.

Réalisations du projet

Une équipe OACI formée d'un consultant en sécurité de l'aviation, d'un consultant en gestion du trafic aérien et d'un consultant en certification d'aérodromes a effectué trois missions d'une durée de 5, 0,5 et 3 mois respectivement. Un gestionnaire de projet OACI pour le recrutement d'administrateurs de projets sur le plan national a entrepris son mandat de 12 mois et trois experts en assistance opérationnelle se sont joints à lui en octobre, chacun pour une période de 12 mois.

QATAR

Développement aéroportuaire

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Qatar, est d'aider l'Autorité de l'aviation civile dans la conception et la construction du nouvel aéroport international de Doha (NDIA), qui sera tout à fait indépendant de l'aéroport existant. L'assistance de l'OACI consiste à fournir des avis spécialisés en ingénierie d'aérodrome, ainsi qu'à représenter l'Autorité de l'aviation civile auprès des entrepreneurs et des consultants. Le projet, d'une durée prévue de 5 ans, a commencé en 2003.

Réalisations du projet

Le comité directeur NDIA, qui est chargé de gérer la planification, le développement et la construction de l'aéroport, a continué à recevoir l'assistance d'experts dans le domaine de l'ingénierie aéroportuaire. Une assistance technique a été fournie au stade de la conception et les avant-projets ont été approuvés pour la majorité des éléments du projet. L'OACI a aidé à évaluer les propositions soumises par des consultants internationaux et à choisir les entrepreneurs ; jusqu'à présent, 32 contrats de construction ont été octroyés après un appel d'offres. À ce propos, les contrats de mise en valeur de terrains et les contrats connexes ont été achevés, 40 % du contrat d'aérodrome est terminé, la construction de la tour de contrôle de la circulation aérienne a débuté, la conception de l'équipement de contrôle de la circulation aérienne est terminée, le processus d'appel d'offres est achevé et l'évaluation des soumissions est en cours, et les systèmes d'avitaillement des aéronefs et le parc de réservoirs sont en construction. L'assistance d'experts de l'OACI dans le cadre de ce projet a assuré la conformité avec les SARP de l'OACI.

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO

Projet de remise en état d'aéroports/de terrains d'aviation

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Département des opérations de maintien de la paix (DOMP) des Nations Unies, est d'améliorer l'infrastructure et les services aéronautiques aux 13 aéroports/terrains d'aviation désignés pour être utilisés par la Mission de l'Organisation des Nations Unies en République démocratique du Congo (MONUC), en fournissant des avis techniques et en donnant des cours de rappel pour contrôleurs de la circulation aérienne. Ce projet, commencé en 2003 pour une durée initiale de 18 mois, a été prolongé jusqu'à la fin avril 2008.

Réalisations du projet

Des cours sur les services d'information de vol d'aérodrome (AFIS) ont été conçus pour la formation du personnel actuellement affecté aux tours de contrôle de la circulation aérienne de 8 aéroports de la République démocratique du Congo (RDC). Le degré de sécurité a été relevé avec succès grâce à un programme de formation complet. La formation sur place porte essentiellement sur la gestion du trafic aérien (ATM), les besoins opérationnels en communications, navigation et surveillance (CNS) et les services de recherches et de sauvetage, en vue de la modernisation de services désuets. Un comité directeur de l'aviation en RDC a été créé et toutes les parties intéressées ont présenté des lignes directrices et des orientations. Les données enregistrées au cours de la dernière campagne de levé aux aéroports sur la base du Système géodésique mondial géocentrique — 1984 de l'OACI seront actualisées dans le cadre d'un programme de maintenance du GNSS qu'il est prévu de commencer au début de 2008. Le projet devrait renforcer la sécurité à tous les aéroports où des procédures d'approche classique (NPA) en navigation de surface (RNAV) au système mondial de navigation par satellite (GNSS) ont été publiées. L'aéroport de Goma a été rouvert dans le cadre du projet géré par l'OACI à l'intention des exploitants après l'éruption volcanique de janvier 2002 au cours de laquelle des coulées de lave ont endommagé la piste et la voie de circulation. Grâce au resurfaçage d'asphalte, la piste, la voie de circulation et l'aire de trafic pourront recevoir des avions de passagers de la taille d'un Boeing 727. Des spécifications techniques ont été élaborées et utilisées à des fins d'appel d'offres.

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE POPULAIRE LAO

Conformité avec les SARP — Développement de l'aéroport de Louang Namtha

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la Banque asiatique de développement (BAD), est d'examiner et de surveiller l'exécution du projet et de rendre compte de sa



mise en œuvre à des intervalles prédéterminés pour vérifier que la conception de l'aéroport est conforme aux normes pertinentes d'exploitation et de sécurité prescrites dans les SARP de l'OACI et d'autres pratiques acceptées dans toute l'industrie. Ce projet, d'une durée proposée de 24 mois, a commencé en 2006.

Réalisations du projet

Un architecte d'aérodrome de l'OACI s'est rendu sur place en avril pour une durée de 4 jours afin d'examiner les paramètres de conception, ainsi que la conception du projet d'aérodrome. Ses constatations ont été publiées dans un rapport circonstancié.

SINGAPOUR

Validation de l'étude aéronautique — Aéroport Changi de Singapour

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité de l'aviation civile de Singapour, était d'aider l'Autorité à examiner une étude aéronautique des obstacles situés dans le voisinage de l'aéroport Changi de Singapour. Le projet a été réalisé en novembre 2007 et a duré un mois.

Réalisations du projet

Un expert en procédures PANS-OPS de l'OACI s'est rendu sur place en novembre pour évaluer si les obstacles situés dans le voisinage de l'aéroport Changi étaient conformes aux SARP de l'OACI et pour quantifier les risques supplémentaires qu'ils pourraient représenter pour les vols. Les résultats de l'étude ont été publiés dans un rapport circonstancié.

SOMALIE

Administration provisoire de l'aviation civile somalienne (CACAS)

But du projet

Ce projet, entièrement financé par les redevances aéronautiques perçues par l'intermédiaire de l'Association du transport aérien international (IATA), repose

sur l'autorisation que le Secrétaire général de l'ONU a donnée à l'OACI pour agir sur les questions d'aviation civile en Somalie. L'objectif est d'organiser, sous la supervision du Directeur de la coopération technique de l'OACI, l'exploitation et la maintenance des installations, équipements et services essentiels pour le transport aérien international, y compris vols humanitaires, vols de secours et vols locaux dans la région d'information de vol (FIR) Mogadishu, autant que possible sur une base d'autofinancement, afin de répondre aux impératifs immédiats en matière de sécurité ; de collaborer à la remise en état et au développement de l'infrastructure aéronautique, là où cela est réalisable et à condition que les activités soient financées à partir de sources autres que les redevances de navigation aérienne ; de planifier, programmer et développer un noyau essentiel d'une structure fonctionnelle d'administration de l'aviation civile au bénéfice du futur gouvernement de la Somalie. Ce projet, commencé en 1996 pour une durée initiale de 7 ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2006. En raison de l'instabilité permanente et de l'absence de gouvernement national fonctionnel, le projet sera encore prolongé jusqu'en 2009.

Réalisations du projet

Le projet a continué d'effectuer la gestion et l'administration de la CACAS en collaboration avec le Coordonnateur résident des Nations Unies pour les questions humanitaires en Somalie et le Directeur régional de l'OACI au Bureau régional Afrique orientale et australe, ce qui a permis à la CACAS de se tenir au courant du progrès technologique et des développements opérationnels dans la Région Afrique-Océan Indien (AFI). La CACAS a continué d'assurer 24 heures sur 24, à partir du bureau du projet à Nairobi, les services d'information de vol (FIS), y compris services d'information aéronautique (AIS), communications aéronautiques (AEROCOM) et services de météorologie aéronautique (AEROMET). Elle a aussi assuré des services d'information de vol d'aérodrome (AFIS), des services de sauvetage, de lutte contre l'incendie et des services de guidage au sol aux aéroports de Hargeisa, de Berbera et de Bosasso, et a assuré le fonctionnement d'une station d'observation à l'aéroport de Boroma. Le projet a continué de faire fonctionner des sous-stations AEROCOM aux aéroports de Hargeisa et Garowe et un service de briefing AIS à l'aéroport de Hargeisa. Des balises rétro-réfléchissantes ont été installées à l'aéroport de Bossaso. Le projet a terminé les études de sites pour l'installation d'une microstation (VSAT), qui fera partie du réseau VSAT du nord-est AFI (NAFISAT) et fournira des circuits internationaux du réseau RSFTA et des circuits de radiotéléphonie directe dans les services de la circulation aérienne (ATS) avec les FIR voisines. L'installation de l'équipement a commencé en octobre 2007. Six bourses de formation ont été octroyées dans les domaines de la cartographie, des prévisions et de la sécurité sur Internet et les réseaux, et un cours sur la qualification et la validation du centre d'information de vol (FIC) de Mogadishu a été dispensé. La CACAS a aussi aidé les autorités locales, le PNUD et d'autres institutions de l'ONU en leur fournissant des conseils techniques et en effectuant des missions de courte durée pour l'évaluation d'aéroports ; les aéroports de Garowe, de Hargeisa et de Wajid ont été évalués.

SRI LANKA

Programme TRAINAIR pour le Sri Lanka

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la société Airport and Aviation Services of Sri Lanka Ltd., est de moderniser et de développer les moyens du système national civil de formation méthodologique au Sri Lanka par la mise en œuvre de la méthode TRAINAIR de l'OACI au Centre de formation de l'aviation civile (CFAC). Le projet, d'une durée prévue de 4 ans, a commencé en 2006.

Réalisations du projet

Grâce à sa participation à l'atelier pour gestionnaires de formation TRAINAIR, le personnel supérieur du CFAC a été formé aux principes de l'utilisation efficace des malettes pédagogiques normalisées (MPN) et d'autres méthodes de formation avancées. Deux nouvelles MPN ont été élaborées conformément aux normes TRAINAIR, et deux MPN importées ont été adaptées aux besoins locaux. Deux concepteurs de cours nationaux ont reçu une formation en cours d'emploi sur le processus d'élaboration de cours et ils ont été reconnus par le Groupe central TRAINAIR (TCU) comme concepteurs de cours TRAINAIR qualifiés. Le TCU a accordé le statut de membre de plein droit du Programme TRAINAIR au CFAC.

THAÏLANDE

Programme de formation de la société Airports of Thailand

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la société Airports of Thailand (AOT), était de fournir des cours de formation au personnel AOT. Ce projet a été réalisé en trois semaines en 2007.

Réalisations du projet

En juin, un fonctionnaire du siège de l'OACI a donné un cours de 9 jours sur la gestion des malettes pédagogiques sur la sûreté de l'aviation et, en juillet, un atelier de 5 jours sur le processus de certification des préposés à l'inspection/ filtrage.

VENEZUELA

Modernisation du contrôle de la circulation aérienne aux aéroports

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Venezuela, est d'aider l'Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) à moderniser le contrôle de la circulation aérienne et les services aéroportuaires afin d'assurer la sécurité et le développement de l'aviation civile au Venezuela. Ce projet, d'une durée prévue de 4 ans, a commencé en 2004.

Réalisations du projet

Il y a eu de nouveaux progrès dans la mise en œuvre du programme national de modernisation du contrôle de la circulation aérienne au Venezuela et la transition au système CNS/ATM, notamment l'installation d'équipements de communication, de navigation et de surveillance et d'équipements aéroportuaires, y compris des systèmes radar et des aides de navigation, du système mondial de prévisions de zone (SMPZ), d'un équipement de communication pour les recherches et le sauvetage, d'une tour de contrôle, d'équipements de sauvetage et de lutte contre l'incendie et d'autres équipements connexes. Une formation a été donnée au personnel technique de l'INAC participant à la mise en œuvre des systèmes pour lui permettre d'améliorer ses compétences. Les coordonnées du système géodésique mondial — 1984 (WGS-84) ont été établies pour 33 aéroports du Venezuela.

Programme TRAINAIR pour l'INAC

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'INAC, est de moderniser et de développer les moyens du système de formation méthodologique de formation du Centre de formation de l'aviation civile (CFAC) « Miguel Rodríguez » par la mise en œuvre de la méthode TRAINAIR de l'OACI dans sa division de formation. Ce projet, d'une durée prévue d'un an, a commencé en 2007.

Réalisations du projet

Grâce à sa participation à l'atelier pour gestionnaires de formation TRAINAIR, le personnel supérieur du CFAC a été formé aux principes de l'utilisation efficace des mallettes pédagogiques normalisées (MPN) et d'autres méthodes de formation avancées. Trois MPN seront élaborées au total dans le cadre de ce projet. Une nouvelle MPN a été élaborée conformément aux normes TRAINAIR et elle est presque achevée, et deux autres sont en préparation. En outre, deux MPN importées ont été adaptées aux besoins locaux. Trois concepteurs de cours nationaux ont reçu une formation en cours d'emploi sur le processus d'élaboration

de cours et ils ont été reconnus par le Groupe central TRAINAIR (TCU) comme concepteurs de cours TRAINAIR qualifiés. Le TCU devrait accorder le statut de membre de plein droit du Programme TRAINAIR au CFAC « Miguel Rodríguez » en 2008.

LISTE DES PROJETS MULTINATIONAUX ET INTERRÉGIONAUX

RÉGION AFRIQUE

Projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité dans les États membres du Groupe de l'Accord de Banjul (COSCAP-BAG) et étude de faisabilité sur son institutionnalisation

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par les États membres du Groupe de l'Accord de Banjul (Cap-Vert, Gambie, Ghana, Guinée, Libéria, Nigéria et Sierra Leone) et un apport financier de l'Agence française de coopération, de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), de la société Boeing et de la Banque africaine de développement, sont de rehausser la sécurité du transport aérien ; de faciliter une approche coordonnée à l'égard du partage de connaissances techniques ; d'augmenter les connaissances techniques et les compétences des inspecteurs nationaux grâce à une formation théorique et en cours d'emploi ; d'exécuter des tâches de surveillance et de certification d'exploitants aériens régionaux pour le compte des Autorités de l'aviation civile (AAC) dont les moyens de supervision sont actuellement limités ; et d'établir un programme d'inspection d'aérodromes qui mènera à la création d'une organisation de sécurité aéronautique entre les États membres. Ce projet, commencé en 2005 pour une durée prévue de 2 ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2009.

Réalisations du projet

Le projet COSCAP-BAG a été doté d'un expert international en navigabilité/ conseiller technique principal et de trois inspecteurs régionaux (deux en exploitation aérienne et un en navigabilité). Des mesures ont été prises pour combler les postes de conseiller technique principal et d'inspecteur de l'exploitation aérienne. Le Groupe de travail sur la sécurité des vols (FSWG) a été mis sur pied ; il a tenu deux réunions qui ont eu pour résultat l'élaboration d'une version préliminaire d'un ensemble révisé de règlements types COSCAP. Ces règlements ont été soumis à la 5^e réunion du Comité directeur, tenue à Monrovia en octobre, et ils ont été approuvés. Le conseiller technique principal a donné une formation en navigabilité en Gambie, au Ghana, au Cap-Vert et au Nigéria, à la demande des pays hôtes. Une formation en navigabilité et en exploitation aérienne, parrainée par le Département des transports des États-Unis, a été donnée aux inspecteurs régionaux. Des cours de base ont également été

dispensés gratuitement aux inspecteurs nationaux de l'École de formation d'Afrique de l'Est, à Nairobi. Un cours sur les systèmes de gestion de la sécurité (SGS), parrainé par le Cap-Vert, a été donné dans ce pays. Des missions d'assistance ont été effectuées en Sierra Leone par le conseiller technique principal et l'inspecteur régional de l'exploitation aérienne, et en Gambie par l'inspecteur régional de l'exploitation aérienne ; un audit simulé, semblable à l'audit d'évaluation de la sécurité de l'aviation internationale (IASA) de la FAA, a été réalisé à l'Autorité de l'aviation civile du Nigéria.

Projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité dans les États membres de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (COSCAP-CEMAC)

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par les États membres de la CEMAC (Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, Tchad et Sao Tomé-et-Principe), avec un apport financier de l'Agence française de coopération, de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), de la société Boeing et de la Banque africaine de développement, sont de rehausser la sécurité du transport aérien, de faciliter une approche coordonnée à l'égard du partage de connaissances techniques, d'augmenter les connaissances techniques et les compétences des inspecteurs nationaux grâce à une formation en classe et en cours d'emploi, d'exécuter des tâches de surveillance et de certification d'exploitants aériens régionaux pour le compte des Autorités de l'aviation civile (AAC) dont les moyens de supervision sont actuellement limités, et d'établir un programme d'inspection d'aérodromes qui mènera à la création d'une organisation de sécurité aéronautique entre les États membres. Ce projet, approuvé en 2005, a une durée prévue de 3 ans.

Réalisations du projet

La réunion du Comité directeur s'est tenue à Brazzaville, en mai. La prochaine réunion devrait en principe se tenir à Douala (Cameroun) en avril 2008. Le bureau du projet est actuellement situé à N'djamena (Tchad).

Projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité — Communauté de développement de l'Afrique australe (COSCAP-SADC)

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par les États membres de la SADC (Afrique du Sud, Angola, Botswana, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Swaziland, Zambie et Zimbabwe), sont de rehausser la sécurité du transport



aérien, de faciliter une approche coordonnée à l'égard du partage de connaissances techniques, d'augmenter les connaissances techniques et les compétences des inspecteurs nationaux grâce à une formation en classe et en cours d'emploi, d'exécuter des tâches de surveillance et de certification d'exploitants aériens régionaux pour le compte des Autorités de l'aviation civile (AAC) dont les moyens de supervision sont actuellement limités, et d'établir un programme d'inspection d'aérodromes qui mènera à la création d'une organisation de sécurité aéronautique entre les États membres. Le projet, d'une durée prévue de 30 mois, a commencé en 2007.

Réalisations du projet

Les formalités de mise en œuvre et de lancement du projet se poursuivent en vue du recrutement des membres de l'équipe de projet.

Projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité dans les États membres de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (COSCAP-UEMOA)

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par les États membres de l'UEMOA (Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo), l'Agence française de coopération, la Commission européenne, l'IFFAS et la société Boeing, sont de rehausser la sécurité du transport aérien, d'augmenter les connaissances techniques et les compétences des inspecteurs nationaux grâce à une formation théorique et en cours d'emploi, d'exécuter des tâches de surveillance et de certification d'exploitants aériens pour le compte des AAC dont les moyens de supervision sont actuellement limités, et d'établir un programme d'inspection et de certification d'aérodromes qui mènera à la création d'une organisation de sécurité aéronautique entre les États membres. Ce projet, d'une durée prévue de 3 ans, a commencé en 2004.

Réalisations du projet

Un expert en exploitation aérienne/conseiller technique principal a été nommé pour compléter l'équipe de projet COSCAP-UEMOA, composée d'un expert international en navigabilité et de quatre inspecteurs régionaux : un en exploitation aérienne, un en licences du personnel et deux en navigabilité. La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de la France a dispensé la formation aux inspecteurs régionaux de la navigabilité. Les inspecteurs régionaux ont également participé aux cours d'inspecteur public de la sécurité de l'aviation et de formation des formateurs organisés par le Département des transports des États-Unis en collaboration avec le COSCAP-BAG. Il y a eu de nouveaux progrès dans la mise en place de mécanismes régionaux pour assurer la formation et le soutien techniques nécessaires à la délivrance de certifications en exploitation aérienne et en navigabilité harmonisées à l'échelle régionale et

conformes aux Annexes 1, 6 et 8 de l'OACI, et pour harmoniser les pratiques et les procédures relatives aux licences et à la formation du personnel.

Projet SAR

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de la France, est d'améliorer la qualité des services de recherches et de sauvetage (SAR) dans les États participants de la Région Afrique-Océan Indien (AFI). Le projet offre une assistance technique et de la formation pour la mise en œuvre des recommandations formulées à l'issue d'une évaluation complète des systèmes SAR. Ce projet, d'une durée prévue de 5 ans, a commencé en 2003.

Résultats du projet

Des missions d'évaluation ont été effectuées au Togo et en Guinée-Bissau, soit un total de 40 missions d'évaluation SAR depuis le lancement du projet. Des missions d'assistance réalisées au Gabon, en Éthiopie, au Maroc et aux Seychelles, ont permis d'élaborer une documentation juridique et technique conforme aux normes internationales et d'exécuter des exercices SAR. Les résultats de l'étude sur l'établissement d'un fonds régional SAR en Afrique occidentale et centrale ainsi qu'à Madagascar ont été présentés au Conseil des Autorités africaines et malgache de l'aviation civile (AAMAC). Deux groupes de travail, composés d'experts SAR africains et européens, ont élaboré un ensemble de documents SAR types qui ont été adoptés par une Conférence SAR tenue en novembre 2007. Des programmes d'exercices SAR sont en train d'être élaborés sur la base des éléments d'orientation élaborés dans le cadre du projet.

Programme TRAINAIR pour l'ASECNA/EAMAC

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), est de moderniser et de développer les moyens du système de formation méthodologique de l'École africaine de la météorologie et de l'aviation civile (EAMAC), par la mise en œuvre de la méthode TRAINAIR de l'OACI dans cette division de formation. Le projet, d'une durée prévue d'un an, a commencé en 2007.

Réalisations du projet

Grâce à sa participation à l'atelier pour concepteurs de cours TRAINAIR, le personnel supérieur du centre de formation de l'aviation civile (CFAC) a été formé aux principes de l'utilisation efficace des malettes pédagogiques normalisées (MPN) et d'autres méthodes de formation avancées. Trois MPN seront élaborées

au total dans le cadre de ce projet. Une nouvelle MNP a été élaborée conformément aux normes TRAINAIR et deux autres MPN sont en préparation. En outre, deux MPN importées ont été adaptées aux besoins locaux. Quatre concepteurs de cours nationaux ont reçu une formation en cours d'emploi sur le processus d'élaboration des cours et ils ont été reconnus par le Groupe central TRAINAIR (TCU) comme concepteurs de cours TRAINAIR qualifiés. Le TCU a accordé à l'université le statut de membre de plein droit du Programme TRAINAIR.

RÉGION AMÉRIQUES

Transition au GNSS dans la Région CAR/SAM — Solution pour le renforcement dans les Caraïbes, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud (SACCSA)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par les Gouvernements du Chili, de la Colombie, de Cuba, de l'Espagne et du Venezuela et par la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) et avec des contributions en nature de la Commission européenne (CE) et de l'Agence spatiale européenne à travers l'entreprise commune Galileo (GJU), est de planifier le développement des aspects techniques, financiers et opérationnels d'un SBAS préopérationnel pour la Région CAR/SAM, en tenant compte du développement évolutif du GNSS, des recommandations de la Conférence AN-Conf/11 et des conclusions du Groupe régional Caraïbes/Amérique du Sud de planification et de mise en œuvre (GREPECAS). Ce projet, d'une durée prévue de 4 ans, a commencé en 2003.

Réalisations du projet

Les conclusions de la deuxième phase de ce projet, axée sur une coopération soutenue pour la mise en œuvre d'un modèle opérationnel du GNSS dans la région, y compris un SBAS, ont été présentées à la 5^e réunion de coordination régionale, qui s'est tenue au Costa Rica en septembre. Des analyses ionosphériques ont été effectuées pour déterminer s'il était possible de mettre en œuvre le SBAS dans les régions équatoriales en utilisant des récepteurs plus robustes dans les stations de référence. L'outil de simulation de volume de service a été utilisé pour rectifier la topologie proposée pour les stations de référence, et le simulateur de bout en bout a été programmé. Le modèle ionosphérique défini a été utilisé pour exécuter les simulations de bout en bout afin de corriger les performances dans la Région.

Transition au système CNS/ATM dans la Région CAR/SAM

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par 15 pays de la Région CAR/SAM, est d'aider les États à mettre en œuvre les nouveaux systèmes CNS/ATM conformément au

Plan régional de mise en œuvre CAR/SAM et aux SARP de l'OACI. Ce projet, commencé en 1998 pour une durée prévue de 3 ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2008.

Réalisations du projet

Des missions de collecte de données sur l'automatisation ont été effectuées par une équipe d'experts composée de consultants de l'Équateur, du Pérou et du Venezuela (Phase I), de la Colombie, du Honduras et du Panama (Phase II), ainsi que de l'Argentine, du Chili et de l'Uruguay (Phase III). Cet exercice avait pour objectif de rassembler des renseignements sur les types d'interfaces utilisés par les systèmes automatisés installés dans les divers centres de contrôle. Ce projet, qui en est maintenant à sa phase finale, a continué à soutenir l'automatisation des services de navigation aérienne par la réalisation d'études sur les systèmes automatisés disponibles dans la Région CAR/SAM, grâce à l'élaboration de spécifications techniques et de procédures pour la mise en œuvre de l'interconnexion des services automatisés et à la mise en œuvre d'une plateforme préopérationnelle de services de navigation aérienne automatisés.

Concept opérationnel CNS/ATM

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, le Pérou, le Panama, le Paraguay, l'Uruguay et le Venezuela, est l'élaboration et la mise en œuvre d'initiatives du plan mondial de navigation aérienne qui permettront de passer d'un système de gestion du trafic aérien fondé sur les systèmes sol à un système fondé sur les performances des aéronefs ; la mise en œuvre de l'assurance de la qualité pour les services d'information aéronautique (AIS) et de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) conformes aux normes internationales ; et la définition d'une stratégie pour la mise en œuvre et l'intégration opérationnelles de systèmes automatisés de gestion du trafic aérien dans la Région CAR/SAM afin de faciliter l'échange de renseignements et la prise de décisions en collaboration pour tous les éléments du système ATM. Ce projet, d'une durée prévue de 5 ans, a commencé en 2007.

Réalisations du projet

La première réunion du Comité de coordination s'est tenue en décembre 2007. Le Comité a examiné et approuvé le Programme de travail pour 2008, qui comprend des activités visant à obtenir des renseignements sur la situation actuelle des États participants en ce qui concerne la navigation fondée sur les performances (PBN), la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) à l'échelon régional, l'amélioration des moyens CNS pour les opérations en route et en région terminale, l'élaboration d'une stratégie pour la mise en œuvre et l'intégration opérationnelles des systèmes automatisés de gestion du trafic aérien dans la Région SAM et l'élaboration de directives pour les programmes de sécurité opérationnelle.

Essais régionaux de renforcement du GNSS dans la Région CAR/SAM

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par les Gouvernements de l'Argentine, du Brésil, du Chili, de la Colombie, de l'Équateur, des États-Unis, du Panama, du Pérou, du Venezuela ainsi que par la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), est d'élaborer un plan pour tester et évaluer les avantages techniques et opérationnels du système de renforcement de la FAA des États-Unis dans les Régions CAR/SAM, afin de contribuer à l'établissement du modèle opérationnel du système de renforcement satellitaire qu'élabore actuellement le Groupe de coordination de la mise en œuvre CNS/ATM du Groupe régional Caraïbes/Amérique du Sud de planification et de mise en œuvre (GREPECAS). Ce projet, commencé en 2001 pour une durée prévue de 3 ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2008.

Réalisations du projet

Un atelier sur les résultats finals de ce projet a été donné à Washington (D.C.) en juillet 2007. Il s'adressait à des professionnels du domaine de la planification des systèmes CNS qui avaient participé aux activités précédentes du projet et était ouvert à tous les États de la Région CAR/SAM. Ont participé à cet atelier 14 délégués de 7 États membres, d'une organisation internationale, de la Bolivie et du Paraguay, ainsi que des experts de la FAA et de la société MITRE. L'objectif de cet atelier était d'analyser les résultats finals du projet et ses incidences sur la mise en œuvre de systèmes GNSS dans la Région CAR/SAM. Le projet en est maintenant à sa phase finale.

Système régional de supervision de la sécurité

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, Cuba, l'Espagne, le Panama, le Paraguay, le Pérou, l'Uruguay, le Venezuela, Airbus, l'Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA), EMBRAER, LAN (Chili), ENAER (Chili), WAY-Peru, SEMAN-Peru et les compagnies aériennes du Venezuela, est d'établir et de faire fonctionner un système régional de supervision de la sécurité dans la Région Amérique du Sud (SAM). Ce projet, d'une durée prévue de 5 ans, a commencé en 2003.

Réalisations du projet

Les groupes de la réglementation aéronautique latino-américaine sur la navigabilité (LAR AIR) et les licences du personnel (LAR PEL) ont été

harmonisés. Le personnel national des États participants a reçu une formation poussée et a notamment suivi les cours suivants : cours sur les réparations et modifications majeures, module sur la sécurité de la cabine, 4^e cours d'auditeur principal ISO 9001:2001, opérations CAT II/CAT III, séminaire sur la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans les organismes de maintenance, programme d'échange de données d'inspection de la sécurité des aires de trafic (IDISR) et cours sur LAR 145 (organismes de maintenance agréés). Quarante-trois bourses ont été octroyées et un manuel a été préparé pour l'IDISR. Les 16^e et 17^e sessions ordinaires de la Direction générale ont examiné l'avancement du projet et les coordonnateurs se sont réunis lors de la 5^e réunion de coordination. Deux réunions du Groupe d'experts en licences du personnel et en médecine aéronautique ont eu lieu ; le Groupe d'experts de l'exploitation a tenu sa première réunion et le Groupe d'experts de la navigabilité, sa troisième ; le Groupe d'experts des structures LAR a également tenu une réunion et le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP) et le coordonnateur de la supervision de la sécurité de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) se sont réunis en mars. Les activités multinationales comprenaient : des essais de certification d'audit d'organismes de maintenance au Brésil, au Chili et au Pérou ; l'inauguration d'un registre d'auditeurs LAR ; le réaménagement de l'intérieur d'un avion BAW 4100 demandé par le Paraguay et une évaluation de la zone d'exploitation des aéronefs en Bolivie.

Gestion du réseau REDDIG et administration du segment satellitaire

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Équateur, la France, le Guyana, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela, est d'établir un mécanisme multinational pour l'administration du réseau numérique d'Amérique du Sud (REDDIG), compte tenu des développements régionaux, en vue de moderniser les communications du service fixe aéronautique afin de les rendre homogènes, interconnectables et interopérables avec d'autres réseaux numériques de la Région CAR/SAM. Ce projet, d'une durée prévue de 5 ans, a commencé en 2003.

Réalisations du projet

Ce projet a continué à gérer efficacement le réseau REDDIG et à administrer le segment de communication par satellite, assurant à tous les États participants un réseau fiable et robuste pour leurs services de communication par satellite. L'administration du REDDIG et le fournisseur de services MEVA II ont soumis leur proposition d'interconnexion des deux réseaux, et la mise en œuvre en est à sa phase finale. Le Centre de gestion du REDDIG a été temporairement transféré à Ezeiza (Argentine) afin d'amorcer le processus d'alternance des deux centres de contrôle pour renforcer la fiabilité du fonctionnement du REDDIG.



Assistance technique à la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par 22 États participants de la CLAC, est d'apporter une assistance administrative à la gestion du Secrétariat de la CLAC. Ce projet découle de l'accord sur les arrangements de travail signé entre le Président du Conseil de l'OACI et le Président de la CLAC le 21 décembre 2005, compte tenu de l'autonomie administrative et financière de l'organisation au 1^{er} janvier 2007. Le projet, d'une durée prévue de 2 ans, a commencé en janvier 2007.

Réalisations du projet

Aide au recrutement et à la gestion du personnel local. Des bourses ont été octroyées pour la participation à des séminaires réalisés dans la Région.

RÉGION ASIE ET PACIFIQUE**Programme coopératif de sûreté de l'aviation — Région Asie/Pacifique (CASP-AP)*****But du projet***

Ce projet, financé par les États/Gouvernements participants (Bhoutan, Cambodge, Chine [RAS de Hong Kong et RAS de Macao], Fidji, Inde, Indonésie, Japon, Kiribati, Malaisie, Maldives, Mongolie, Népal, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire lao, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande, Timor-Leste et Viet Nam), vise à assurer la conformité avec les conventions internationales, les SARP de l'OACI et les textes d'orientation liés à la sûreté de l'aviation. Il vise aussi à créer une structure régionale de coopération et de coordination pour les questions de sûreté de l'aviation et pour la formation de personnel de sûreté de l'aviation. Ce projet, d'une durée prévue de 36 mois, a été approuvé en 2004.

Réalisations du projet

La législation et la réglementation nationales relatives à la sûreté de l'aviation de 18 des 21 États/administrations participant au CASP-AP ont été examinées en fonction des SARP de l'OACI. Des projets de rapports juridiques sur la législation et la réglementation de ces 18 États/administrations ont été élaborés, et 10 de ces rapports ont été examinés avec les équipes de chaque État/administration lors de visites sur place. Le rapport d'évaluation juridique CASP-AP de chaque État

contient des recommandations sur la manière de corriger les carences décelées. Une aide à la rédaction a été apportée à certains États/Gouvernements et une législation ou une réglementation type a été élaborée pour aider ceux qui ne possédaient pas les compétences requises. Des projets de programmes nationaux de formation à la sûreté de l'aviation civile ont été élaborés pour les pays suivants : Bhoutan, Cambodge, Chine, Indonésie, Malaisie, Maldives, Népal, RAS de Macao (Chine), République démocratique populaire lao, Sri Lanka, Thaïlande, Timor-Leste et Viet Nam. Des cours de formation pour instructeurs en sûreté de l'aviation ont été donnés au Bhoutan, au Cambodge, en Chine, aux Maldives, en Mongolie et en Thaïlande, portant à plus de 100 le nombre total d'instructeurs en sûreté de l'aviation formés dans le cadre de ce projet. Un projet de programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile a été préparé pour la Thaïlande.

Projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité — Asie du Sud (COSCAP-SA)

But du projet

Ce projet est un accord de coopération financé par les Gouvernements du Bangladesh, du Bhoutan, de l'Inde, des Maldives, du Népal, du Pakistan et du Sri Lanka, et exécuté au moyen d'un fonds d'affectation spéciale fourni par les États participants, ainsi qu'avec une contribution en nature et un appui financier de la FAA, Transports Canada, la société Boeing, Airbus et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). L'objectif est d'améliorer la sécurité et l'efficacité des services de transport aérien dans la région par l'établissement d'un noyau régional d'inspecteurs hautement qualifiés de l'exploitation technique et de la navigabilité ; d'améliorer les moyens de supervision de chacun des États participants en assurant la formation sur place d'inspecteurs nationaux ; et d'aider les États selon les besoins dans les activités de supervision de la sécurité. Ce projet, commencé en 1998 pour une durée initiale de 5 ans, a été prolongé jusqu'en 2012.

Réalisations du projet

Le programme a atteint la plupart des objectifs fixés par le Comité directeur pour 2007. Il a été élargi pour inclure les nouveaux objectifs prévus pour la Phase III (2007 à 2012). Un manuel contenant un cadre institutionnel et des procédures administratives a été élaboré et adopté dans le cadre de l'exécution de cette activité. Conformément aux principes du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), les États membres ont été encouragés à créer des équipes nationales de sécurité de l'aviation (NAST) pour remédier systématiquement aux problèmes de sécurité de l'aviation civile. Les améliorations de la sécurité recommandées par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) et l'initiative stratégique pour la sécurité en Europe (ESSI) ont été approuvées en vue de leur mise en œuvre dans la région et des mesures ont été prises pour que ces recommandations soient mises en œuvre par l'intermédiaire

des NAST. Depuis le début du programme, et avec l'appui de plusieurs donateurs, plus de 6 100 membres du personnel des autorités de réglementation et de l'industrie ont reçu une formation dans le cadre de 235 séminaires et autres activités de formation ; 650 de ces participants ont reçu une formation cette année. Du matériel didactique et des éléments d'orientation élaborés à l'intention du personnel des autorités de réglementation et de l'industrie ont été diffusés aux États membres. Plus de 1 100 jours-personnes en assistance technique ont été fournis sur place aux États membres.

Projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité — Asie du Sud-Est (COSCAP-SEA)

But du projet

Le projet est un accord de coopération entre les gouvernements des pays suivants : Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine (RAS de Hong Kong et RAS de Macao), Indonésie, Malaisie, Myanmar, Philippines, République démocratique populaire lao, Singapour, Thaïlande, Timor-Leste et Viet Nam. Il est exécuté au moyen d'un fonds d'affectation spéciale fourni par les États participants, ainsi qu'avec une contribution en nature et un appui financier de la FAA, Airbus, la société Boeing, la DGAC de France et l'AESA. Les objectifs sont de renforcer la sécurité et l'efficacité des services de transport aérien dans la sous-région, d'améliorer la formation et le développement professionnel des inspecteurs nationaux de la navigabilité et de l'exploitation technique, d'harmoniser les politiques et les règlements, d'apporter une assistance dans les domaines de la certification et de l'inspection aux États qui ne peuvent pas actuellement s'acquitter de leurs obligations en matière de réglementation, de coordonner les programmes d'assistance technique, et de créer une équipe régionale de sécurité de l'aviation pour appliquer des solutions en matière de sécurité élaborées à l'échelle mondiale. Ce projet, qui a commencé en 2001, a été prolongé jusqu'à la fin juin 2011.

Réalisations du projet

Le projet de règlement de navigabilité pour le Cambodge a été actualisé en fonction des SARP de l'OACI, et une nouvelle législation primaire de l'aviation entrera probablement en vigueur avant la fin de l'année. Des séminaires sur ce projet de règlement se sont tenus au Cambodge à l'intention du personnel des exploitants et de l'Autorité de l'aviation civile, et 418 participants des États du COSCAP-SEA ont reçu une formation en classe et en cours d'emploi dans les domaines suivants : surveillance de la navigabilité, procédures d'audit et d'inspection, certification des exploitants, exploitation sur de grandes distances des avions bimoteurs (ETOPS), contrôle de la fiabilité, maintenance, facteurs humains, certification des organismes de maintenance agréés (AMO), mise sur pied de programmes de maintenance, approbation des listes minimales d'équipements (LME), systèmes de gestion de la sécurité (SGS) d'aérodrome et pistes glissantes. Une subvention de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) a été utilisée pour aider au développement

de la navigabilité dans les pays suivants : Cambodge, Indonésie, Myanmar, Philippines, République démocratique populaire lao, Thaïlande et Viet Nam ; Brunéi Darussalam et Timor-Leste se sont joints au programme en 2007.

Projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité — Asie du Nord (COSCAP-NA)

But du projet

L'objectif de ce projet de coopération, financé par la Chine, la Mongolie, la République de Corée et la République populaire démocratique de Corée, est de rehausser la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la région. La FAA, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), Airbus, la société Boeing, Bombardier et la DGCA de la France ont apporté une contribution en nature ou financière. Le COSCAP-NA est un forum consacré à la promotion du dialogue, de la coordination et de la coopération dans les questions relatives à la sécurité des vols entre les administrations de l'aviation civile, tant pour celles qui sont développées que pour celles qui le sont moins, et qui vise aussi à favoriser un environnement propice à l'harmonisation et à l'avancement des politiques, procédures et règlements de supervision de la sécurité. Il offre une méthode efficace et économique pour l'inspection et la certification d'exploitants, d'aéronefs et d'établissements de formation, et pour la formation de nombreux personnels de supervision de la sécurité. Les États sont aussi en mesure de promouvoir la prévention des accidents grâce à la création et à la supervision de l'Équipe régionale de sécurité de l'aviation d'Asie du Nord (NARAST), proposée dans le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Ce projet, commencé en 2003 pour une durée prévue de 5 ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

Le COSCAP-NA a publié des éléments d'orientation, des bulletins et des circulaires d'information et a tenu des ateliers pour aider les États participants à mettre en œuvre les recommandations de l'Équipe régionale de sécurité de l'aviation d'Asie du Nord (NARAST). Un système de comptes rendus de la situation de la mise en œuvre a été mis au point pour permettre de suivre l'application des recommandations. L'Équipe NARAST a tenu sa 7^e réunion en novembre. Le Comité directeur a attribué une haute priorité à la formation d'inspecteurs nationaux dans la sous-région. Les exploitants aériens et les fournisseurs de services ont aussi été invités à envoyer des participants aux programmes de formation. Depuis l'instauration du programme en février 2003, 2 460 participants ont assisté à 83 cours, séminaires ou ateliers ; 76 de ces participants ont reçu une formation en 2007. Un certain nombre de programmes SGS ont été organisés pour appuyer la mise en œuvre de SGS concernant l'exploitation technique des aéronefs, la gestion du trafic aérien (ATM) et les aérodromes. Le programme COSCAP-NA a continué à aider les États membres à mettre en œuvre les SARP de l'OACI.



Arrangements de coopération pour la prévention de la propagation de maladies transmissibles par les voyages aériens (CAPSCA)

But du projet

Le projet, financé par les administrations de l'aviation civile et les Autorités aéroportuaires des États participants et des régions administratives spéciales, notamment la Chine (RAS de Hong Kong et RAS de Macao), l'Indonésie, la Malaisie, le Népal, les Philippines, Singapour et la Thaïlande, vise à réduire le risque de propagation de la grippe aviaire et de maladies transmissibles du même genre par les voyageurs aériens, grâce à des arrangements de coopération entre les États participants, les administrations et les aéroports. L'étape première consisterait à appliquer et à mettre en œuvre les lignes directrices de l'OACI pour prévenir la propagation de la grippe aviaire aux grands aéroports internationaux. Un expert de l'OACI, affecté par l'intermédiaire du projet, se rendra dans les aéroports participants pour veiller à ce que les lignes directrices soient respectées et entièrement appliquées, ainsi que pour former du personnel des administrations de l'aviation civile, des aéroports et des compagnies aériennes. Il est prévu que ce projet sera élargi à mesure que d'autres États s'y joindront. Ce projet, commencé en septembre 2006 grâce à une subvention du Fonds central des Nations Unies de lutte contre les gripes aviaire et humaine, a été prolongé jusqu'à la fin de 2008.

Réalisations du projet

Lors d'une séance d'information informelle, des exposés sur le CAPSCA ont été présentés au Conseil de l'OACI, à la réunion de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) au Caire, à la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI et à la 44^e réunion DGAC Asie Pacifique en Chine. Des aéroports internationaux de Singapour, de la Chine (RAS de Hong Kong et RAS de Macao) et de la Thaïlande ont été évalués dans le cadre du programme CAPSCA. La 1^{re} réunion du Comité directeur s'est tenue en août, et la 1^{re} réunion de l'Équipe régionale de médecine aéronautique, en octobre. Le programme a continué les préparatifs en vue de l'évaluation des aéroports internationaux d'autres États participants, de la mise en place d'un plan harmonisé de préparation à une pandémie pour le secteur de l'aviation ainsi que de la formation et, au besoin, de l'assistance à la mise en œuvre des lignes directrices élaborées en 2006 sur la prévention de la propagation des maladies transmissibles importantes pour la santé publique.

RÉGIONS EUROPE ET MOYEN-ORIENT

Projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité — États du Golfe (COSCAP-GS)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par les Gouvernements de Bahreïn, des Émirats arabes unis, du Koweït, du Qatar et du Yémen, est de rehausser la sécurité et

l'efficacité du transport aérien dans la sous-région des États du Golfe, par l'harmonisation et l'application efficace des normes internationales et des dispositions, réglementations et procédures nationales sur la supervision de la sécurité, afin de contribuer au développement social et économique de la sous-région et stimuler la coopération entre États participants. Il est aussi destiné à créer une structure régionale pour la coopération et la coordination en matière de sûreté de l'aviation et pour la formation de personnel de sûreté de l'aviation. Ce projet, d'une durée prévue de 5 ans, a commencé en janvier 2006.

Réalisations du projet

Visant un système commun de règlements, la priorité du projet a continué à être l'élaboration de projets de règlements harmonisés sur l'exploitation technique, la navigabilité et la sûreté de l'aviation, inspirés le cas échéant du modèle européen, et la formation d'inspecteurs régionaux. Des programmes nationaux modèles de sûreté de l'aviation, incluant les SARP de l'OACI ainsi que des mesures et procédures rehaussées de sûreté, ont été rédigés en consultation avec les administrations nationales. Des manuels sur les marchandises dangereuses et les enquêtes sur les accidents/incidents ont également été élaborés dans le cadre de ce projet.

Développement de la sécurité d'exploitation et du maintien de la navigabilité dans la Communauté d'États indépendants (CEI)

But du projet

Ce projet est un accord de coopération entre les États de la CEI, à savoir : Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Tadjikistan et Turkménistan. Il doit être mis en œuvre dans le cadre du fonds établi par la CEI, Airbus, la société Boeing, General Electric, la Commission européenne, le Complexe aéronautique Ilyouchine et le Comité aéronautique inter-États, ainsi qu'avec l'appui financier de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS). Le projet a pour but de rehausser les moyens de supervision de la sécurité dans les États participants, par l'établissement d'un centre régional de formation et de services consultatifs en matière de sécurité des vols au siège du Comité aéronautique inter-États (CAI), ainsi que de fournir une assistance pour remédier aux carences observées, former des inspecteurs nationaux et harmoniser les législations aériennes nationales selon les besoins. Le projet, d'une durée prévue de 6 ans, a commencé en 2001.

Réalisations du projet

Depuis le début des activités du projet, 25 séminaires internationaux, conférences et réunions de coordination ont été tenus et plus de 1 500 inspecteurs et experts d'administrations aéronautiques de la région ont reçu une formation. Avec l'appui de Boeing et d'Airbus, les travaux ont continué en vue d'élaborer un

système complet de règlements d'aviation, qui sera introduit progressivement dans la législation nationale des États. Un manuel d'exploitation pour les entreprises de transport aérien a été mis au point et l'élaboration d'une réglementation sur le maintien de la navigabilité est encore en cours. La première phase de la mise en place d'un centre de formation en aviation civile (CFAC) pour pilotes de ligne sur A-320 à l'Université d'aviation civile à Saint-Pétersbourg a été réalisée. Des cours de formation d'inspecteurs de la sécurité des vols ont été organisés au Centre de formation et de conseil du CAI, avec le concours et l'appui financier de l'IFFAS. Plus de 100 inspecteurs et experts en exploitation technique et navigabilité de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de Moldova, de l'Ouzbékistan, du Tadjikistan et du Turkménistan ont participé à ce programme de formation. Des experts de la Commission d'investigation des accidents d'aéronefs du CAI ont donné une formation aux enquêtes sur les accidents d'aéronefs portant notamment sur les analyses de sécurité des vols et les erreurs de pilotage, les défaillances d'équipements aéronautiques et les facteurs humains. Les aspects juridiques ont aussi été examinés sur la base des SARP de l'OACI.
