



Doc 9916

Organisation de l'aviation civile internationale

RAPPORT ANNUEL DU CONSEIL



2008

« 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 2008, 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.

Le contraste entre le début de 2008 et le quatrième trimestre de l'année a été très marqué comme on peut l'imaginer. À l'automne, le début de ce qui était déjà perçu comme une crise financière mondiale a touché toutes les principales parties prenantes et a eu des répercussions en chaîne sur l'ensemble du transport aérien et des industries qui s'y rattachent.

Dans ce contexte, la transition à l'OACI vers un style de gestion axé sur les performances et fondé sur les résultats, qui a été lancée il y a quelques années, démontre l'efficacité avec laquelle l'Organisation aide les États contractants à réaliser des améliorations constantes en matière de sécurité, de sûreté, de durabilité et d'efficacité du système mondial de transport aérien.

Au cours de l'année, de nombreuses réalisations concrètes ont découlé de cet accent de plus en plus marqué mis sur la planification des performances et la prise de décisions, ce qui à mon avis a renforcé le programme de travail de l'OACI et l'a rendu encore plus pertinent pour l'aviation civile.

La recherche de solutions aux questions de sécurité en Afrique a mis l'accent sur l'investissement de ressources financières et humaines, ce qui a produit des résultats plus significatifs. Le Programme de mise en œuvre complet Afrique-océan Indien (AFI) a élaboré une approche stratégique sur trois fronts pour permettre aux États d'établir et d'entretenir un système durable de supervision de la sécurité, les aider à déceler les carences et promouvoir une culture de la sécurité parmi les prestataires de services aéronautiques de la région AFI. Une réunion régionale spéciale de navigation aérienne Afrique-océan Indien a permis de renforcer l'engagement à l'échelle du continent en matière de sécurité de l'aviation grâce à des programmes de travail fondés sur des objectifs de performance spécifiant des résultats attendus quantifiables et les moyens de les mesurer.

La planification des performances a aussi mis l'accent sur la continuité de l'application et l'élargissement du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde de l'OACI, qui constitue une approche holistique faisant intervenir une gamme complète d'initiatives telles que des plans nationaux de sécurité, des systèmes de gestion de la sécurité et la modernisation du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité. Toutes ces activités visent à répondre aux questions et aux défis existants et émergents partout dans le monde, depuis les incursions sur piste jusqu'aux systèmes d'aéronef sans pilote et au nombre de personnel aéronautique qualifié.

Cet accent nouveau mis sur les performances s'est aussi traduit par le fait qu'une plus grande importance a été accordée à l'idée de réagir rapidement et solidairement face aux menaces touchant la sûreté de l'aviation civile, d'une façon de plus en plus harmonisée et cohérente à l'échelle mondiale. Pour ce faire, gouvernements, industrie et organismes d'application de la loi du monde entier sont intervenus. Ce sont les décalages, le « maillon faible de la chaîne », qui représentent le plus grand risque. Nombre de mesures entreprises ou envisagées en 2008 ont eu une incidence positive sur la réduction de ces risques et le renforcement de la confiance du public dans les voyages aériens. La révision des normes, procédures et éléments indicatifs relatifs à la sûreté a complété l'assistance accordée aux États, l'assistance régionale, la coopération mondiale et la formation en matière de sûreté de l'aviation.

Concernant la protection de l'environnement, l'accent a été mis sur des solutions pratiques visant à réduire le bilan mondial des émissions produites par l'aviation et sur des mesures visant à limiter l'incidence d'ensemble du transport aérien sur l'environnement. La création du Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques de l'OACI a renforcé la coopération avec la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques pour ce qui est de déterminer la meilleure méthode de gestion des émissions provenant de l'aviation internationale, en vue d'un accord futur sur les changements climatiques à élaborer en décembre 2009 à Copenhague. La création d'un calculateur de carbone convivial sur le site web public de l'OACI — pour évaluer le bilan carbone de chaque voyageur dans les déplacements aériens — a donné un élan supplémentaire aux efforts consentis dans un programme visant à mieux informer le public des activités de l'OACI. Les États membres qui fournissent des ressources humaines et financières au Programme de protection de l'environnement ont reconnu la valeur de ces efforts et des nombreux autres qui ont été consentis.

Par définition, les opérations aériennes prospèrent avec le renforcement constant de l'efficacité. Tout au long de l'année, l'idée de réaliser de substantiels renforcements des normes de performance a été au cœur des réunions et des activités, depuis le très fructueux Forum sur l'intégration des systèmes de navigation aérienne Next Generation (NextGen) des États-Unis et du Programme de recherche ATM dans le cadre du Ciel unique européen (SESAR) de l'Europe, jusqu'à l'actualisation et l'achèvement des documents traitant de la navigation fondée sur les performances et l'introduction de nouveaux avions très gros porteurs. La Conférence de l'OACI sur la négociation relative aux services aériens (ICAN2008) a constitué une première en réunissant « sous un même toit » un certain nombre d'États pour négocier et conclure des accords bilatéraux sur les services aériens. Durant la Conférence, un symposium s'est tenu sur les organisations régionales, qui a conduit à une meilleure compréhension du pouvoir de la coopération mondiale face à des défis communs.

En définitive, c'est cela l'OACI — une enceinte mondiale consacrée à promouvoir la coopération internationale entre tous les membres de la communauté mondiale de l'aviation, où des intérêts nationaux divers et parfois divergents peuvent être entendus et examinés en vue d'élaborer un vaste dispositif de normes, procédures et politiques qui constituent le cadre réglementaire mondial, ce qui fait de l'aviation civile un mode extraordinairement efficace de transport de masse.

Le présent rapport annuel pour 2008 reflète le changement de paradigme actuellement en cours à l'OACI — une focalisation plus grande sur les performances et les résultats.

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.
C.P. 11570
México

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

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

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

Bureau Moyen-Orient
Egyptian 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)
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 de Moldova
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
Brésil
Cameroun
Canada
Chine
Égypte
El Salvador
Émirats arabes unis
Équateur
Espagne
États-Unis
Fédération de Russie
France
Ghana

Inde
Islande
Italie
Japon
Malaisie
Mexique
Namibie
Nigéria
Ouganda
République de Corée
République dominicaine
Roumanie
Royaume-Uni
Singapour
Suisse
Tunisie
Uruguay
Venezuela

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

© OACI 2009

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.



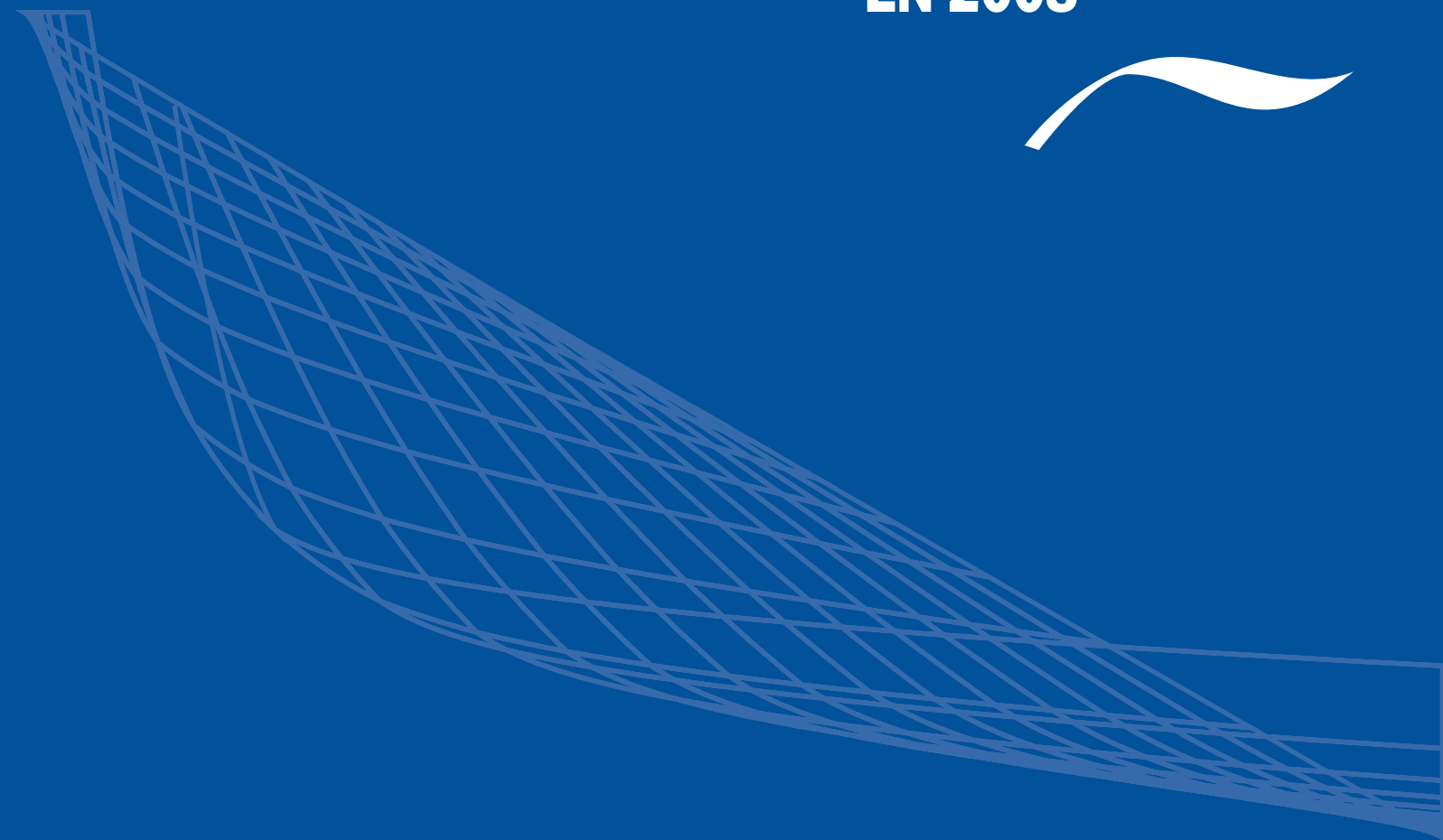
TABLE DES MATIÈRES

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

Le monde du transport aérien en 2008	3
Le Plan d'activités de l'OACI	17
Sécurité	23
Sûreté	37
Protection de l'environnement	49
Efficacité	57
Continuité	69
Principes de droit	73
Stratégies d'exécution de soutien	79
Programme de coopération technique	85
Finances	95
Appendices	www.icao.int/RapportAnnuel



**LE MONDE DU
TRANSPORT AÉRIEN
EN 2008**



LE MONDE DU TRANSPORT AÉRIEN EN 2008

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

L'économie mondiale a connu en 2008 un fort ralentissement qui a été provoqué par la combinaison de l'augmentation des prix de l'énergie et des matières premières pendant le premier semestre et par la dégradation de la situation financière mondiale pendant le second. Il en a résulté que l'augmentation estimative du produit intérieur brut (PIB) mondial a été de 3,2 % en termes réels (voir Figure 1).



Figure 1. Évolution du PIB dans le monde en prix constants
variations annuelles, 1999 – 2008

Le ralentissement de l'économie des pays industrialisés s'est aggravé, leur PIB ayant connu une croissance de 0,8 % seulement. L'économie nord-américaine a progressé de 1 % à mesure que la crise financière empirait et que la confiance des producteurs et des consommateurs chutait. Aux États-Unis, le PIB a enregistré une croissance de 1,1 %, les effets du déclin de la construction résidentielle et le ralentissement de la consommation étant partiellement contrebalancés par les exportations et la santé relative des entreprises nationales pendant presque toute l'année. L'économie canadienne a été touchée plus gravement (0,5 %) en raison de la forte chute des coûts de l'énergie et des matières premières.

La croissance des marchés émergents et des pays en développement a connu un ralentissement de 6,1 % car la demande intérieure (en particulier les investissements

des entreprises) et les exportations nettes ont fléchi, n'en demeurant pas moins au-dessus de la moyenne mondiale, mais avec d'importantes différences régionales.

Le PIB de l'Afrique a augmenté de 5,2 %, les pays exportateurs de pétrole ayant profité d'une hausse constante des prix du brut pendant le premier semestre tandis que les autres bénéficiaient de termes de l'échange avantageux et d'améliorations des politiques intérieures.

Dans l'ensemble, l'économie de la Région Asie et Pacifique a continué sur sa lancée, avec un taux de croissance de 5 %. Les pays en développement de cette région y ont notablement contribué, avec 7,7 % de croissance moyenne de leur PIB ; les PIB de la Chine et de l'Inde ont eux aussi commencé à fléchir respectivement de 9 % et 7,3 % en raison d'un ralentissement de leurs exportations, bien que leur activité économique ait continué d'être soutenue par la croissance continue des investissements et l'accélération de la consommation. Les économies nouvellement industrialisées de l'Asie ont connu un ralentissement, leur PIB ayant affiché une croissance de 1,5 %. Le PIB du Japon a subi une légère baisse de 0,6 %, tandis que les économies australienne et néo-zélandaise fléchissaient considérablement avec respectivement une croissance de 2,1 % et de 0,3 %.

La Région Europe a connu une croissance moyenne de son PIB de 1,3 %. Le taux de 0,9 % affiché par la zone de l'euro a été nettement inférieur à celui de 2007 car la récession a menacé ou touché plusieurs pays. Tandis qu'il était de l'ordre de 2,9 % pour les économies de l'Europe centrale et orientale, le taux de croissance moyen du PIB des économies de la Communauté d'États indépendants (CEI) atteignait en moyenne 5,5 %.

Dans la Région Amérique latine et Caraïbes, la croissance économique a continué à fléchir, la progression n'y étant que de 4,2 %, en raison d'un ralentissement des exportations, de la faiblesse du prix des matières premières et de situations financières plus difficiles, en particulier pendant le deuxième semestre de l'année.

Bénéficiant de prix élevés du pétrole, d'une robuste demande intérieure et de l'amélioration de son environnement économique pendant presque toute l'année, la Région Moyen-Orient a réalisé un taux de croissance de 5,9 %.

Il est estimé que l'accroissement du volume des échanges mondiaux de biens et services n'a été que de 3,3 %, contre 7,2 % en 2007.

Selon les chiffres estimatifs publiés par l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) pour la période comprise entre janvier et avril 2008, les arrivées de touristes internationaux ont augmenté de quelque 2 % par rapport à la même période de 2007 (voir Figure 2). Environ 924 millions de touristes se sont rendus dans des pays étrangers, soit quelque 16 millions de plus que durant la même période de l'année précédente. La plus forte augmentation des arrivées a été enregistrée au Moyen-Orient, à 11 % environ, suivi par l'Afrique (5 %), les Amériques (4 %), l'Asie et Pacifique (2 %), et l'Europe (0,1 %).

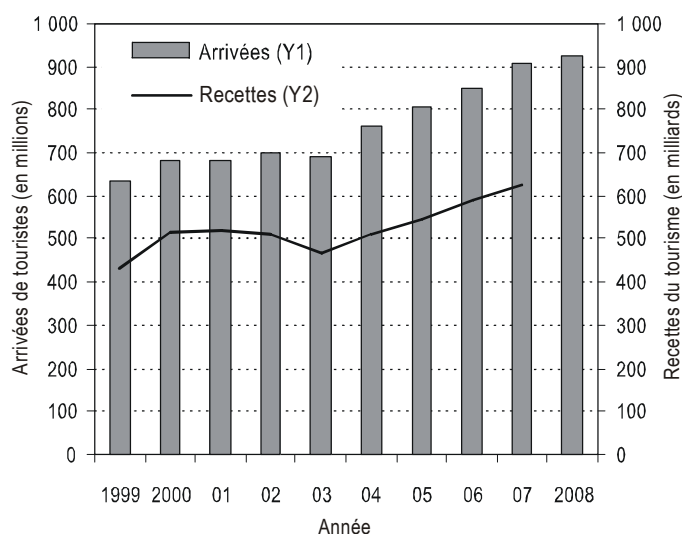


Figure 2. Arrivées de touristes et recettes du tourisme international en dollars US, 1999 – 2008

Réglementation économique

La libéralisation de la réglementation du transport aérien international s'est poursuivie à différents niveaux. Les accords bilatéraux de services aériens « ciel ouvert » et les accords et arrangements régionaux libéralisés ont porté sur environ 31 % de paires de pays avec services aériens internationaux de passagers sans escale et sur près de 57 % des fréquences offertes.

Sur le plan bilatéral, 17 nouveaux accords « ciel ouvert » ont été conclus par 21 États, ce qui porte le total à 153 accords, intéressant 96 États. Ces accords 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.

Au plan régional, au moins 13 accords ou arrangements libéralisés étaient en vigueur, les faits ci-après méritant d'être mentionnés :

- en février, la Mongolie a signé l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international (MALIAT), mais uniquement pour ses activités de transport de fret ;
- en septembre, l'accord de transport aérien de l'Association des États de la Caraïbe (AEC) est entré en vigueur, initialement à l'égard de sept États membres et de deux territoires ;
- en novembre, le nouveau règlement de l'Union européenne (UE) sur le marché unique de l'aviation est entré en vigueur, ce qui a simplifié et ajusté le troisième train de mesures de libéralisation adopté en 1992 ;

- en novembre aussi, l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) a conclu un accord multilatéral sur les services aériens et un accord multilatéral sur la libéralisation totale des services de fret aérien, pour préparer le marché unique de l'aviation dans la région de l'ANASE.

Les interactions entre les régions dans le sens d'une libéralisation plus poussée se sont elles aussi intensifiées. En mars, l'accord de transport aérien conclu entre l'Union européenne et les États-Unis, signé en 2007, a pris provisoirement effet. En juin, le Conseil de l'Union européenne a donné pour mandat à la Commission européenne d'entreprendre des négociations, au nom des États membres de l'Union, avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande sur un accord général qui porterait création d'un Espace ouvert de l'aviation. Elle lui a également donné le mandat d'ouvrir les négociations avec le Liban en octobre, et avec la Tunisie et l'Algérie en décembre, pour la conclusion d'un Accord euro-méditerranéen de transport aérien. En novembre, la Communauté européenne et le Canada ont conclu un accord aéronautique exhaustif qui sera signé officiellement en 2009.

Sur le plan multilatéral, l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a poursuivi le deuxième examen de l'Annexe relative aux transports aériens à l'Accord général sur le commerce des services (AGCS). Le consensus n'a pu jusqu'à présent s'instaurer sur les propositions concernant l'extension de la couverture de l'Annexe ou sur la façon de procéder à leur examen.

Au plan national, environ 15 États ont adopté des politiques de « ciel ouvert », ce qui libéralise en totalité ou en partie, sur une base unilatérale, l'accès des compagnies aériennes étrangères à leur territoire. Plusieurs États ont abordé un examen de leur politique du transport aérien à la lumière de la tendance mondiale à une libéralisation plus poussée.

Parallèlement à la libéralisation des règlements du transport aérien, les lois sur la concurrence dans le secteur du transport aérien ont commencé à se généraliser. Durant l'année, les autorités compétentes dans ce domaine, en particulier la Commission australienne de la concurrence et de la consommation (ACCC), le Bureau de la concurrence du Canada, la Commission européenne et le Ministère de la justice des États-Unis (DOJ) ont procédé à des enquêtes visant plus de 20 grandes compagnies aériennes accusées de collusion dans l'établissement des surtaxes de carburant ajoutées aux tarifs de transport du fret international. Certaines de ces compagnies sont convenues de plaider coupables et de payer des amendes.

La multiplication des fusions et la constante expansion des alliances, concernant en particulier les trois regroupements mondiaux (Star Alliance, Oneworld et Skyteam) ont continué à retenir l'attention des autorités de réglementation et de surveillance de la concurrence. En mai, le Ministère des transports (DOT) des États-Unis a accordé pour la deuxième fois l'immunité antitrust à un accord d'alliance entre six compagnies aériennes membres de Skyteam sur les routes transatlantiques. En octobre, le Ministère de la justice des États-Unis a approuvé la fusion proposée de Delta Air Lines et de Northwest Airlines, créant ainsi la plus grande compagnie aérienne du monde. En novembre, l'ACCC a provisoirement refusé de reconnaître un accord d'alliance entre Air New Zealand et Air Canada.

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 2 271 millions de passagers et quelque 41 millions de tonnes de fret. Le total des tonnes-kilomètres passagers/fret/poste réalisées a augmenté de quelque 0,6 % en 2007, avec environ 1,9 % de tonnes-kilomètres internationales (voir Appendice 1¹, Tableaux 1 et 2). La Figure 3 montre l'évolution de 1999 à 2008.

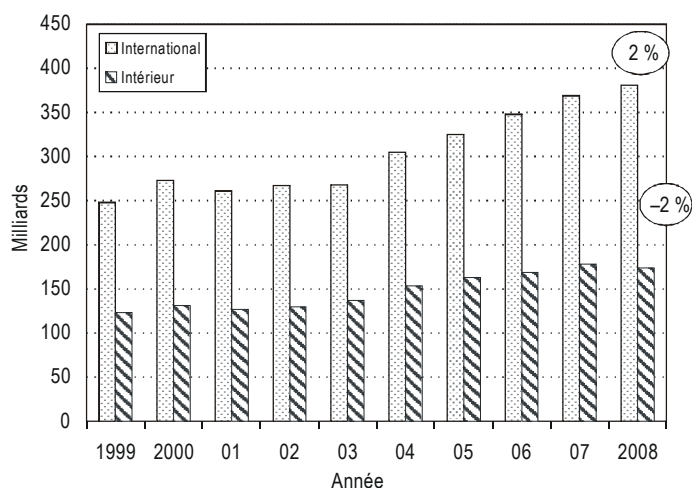


Figure 3. Trafic régulier
tonnes-kilomètres réalisées, 1999 – 2008

La croissance du trafic passagers a été inférieure à l'offre de capacité. C'est ainsi que le coefficient d'occupation moyen sur l'ensemble des services réguliers (intérieurs plus internationaux) est tombé à environ 75,7 %, contre 76,7 % en 2007. Le coefficient de chargement en poids a diminué lui aussi, de 63,3 % à 62,8 %, en raison d'une utilisation des sièges et du transport de fret qui ont laissé à désirer (voir 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 et Pacifique 29 %, ceux de l'Europe 28 %, ceux du Moyen-Orient 6 %, ceux de l'Afrique 4 %, et ceux de l'Amérique latine 2 %.

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

ceux d'Amérique latine et Caraïbes 4 % et ceux d'Afrique 2 % (voir Appendice 1, Tableau 4).

Les chiffres par pays montrent qu'environ 40 % 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 respectivement environ 28 %, 7 % et 5 %. Pour ce qui est des services internationaux, quelque 30 % du trafic total ont été acheminés par les transporteurs aériens des États-Unis, de l'Allemagne et du Royaume-Uni, soit respectivement 16 %, 8 % et 6 %.

Trafic international de passagers

Le taux de croissance du trafic international de passagers est tombé de 7,9 % en 2007 à environ 3,4 % en 2008. La répartition en pourcentages du trafic total acheminé et les taux de croissance des transporteurs s'établissent comme suit : Europe, 41 % et 4,1 % ; Asie et Pacifique, 27 % et 0,1 % ; Amérique du Nord, 17 % et 3,8 % ; Moyen-Orient, 8 % et 7,5 % ; Amérique latine et Caraïbes, 4 % et 10,3 % ; et Afrique, 3 % et 3,1 %.

Trafic intérieur de passagers

Sur le front intérieur, l'incidence du ralentissement de l'économie et du déclin du PIB a plus nui à la croissance du trafic, qui est tombée de 6,4 % en 2007 à -1,9 % en 2008. Le trafic des transporteurs aériens nord-américains, qui réalisent près de 57 % du trafic intérieur mondial, a baissé de 5,1 %. C'est là un déclin significatif sur une large base, qui a ralenti la croissance globale dans le monde. L'augmentation du trafic des transporteurs aériens de la Région Asie et Pacifique, qui acheminent environ 28 % du trafic intérieur, a été de 3,7 % seulement contre quelque 12 % en 2007. Pour les transporteurs européens, qui réalisent 9 % du trafic intérieur mondial, la croissance a baissé de 2,3 %, alors que le taux de croissance des transporteurs d'Amérique latine, qui réalisent environ 5 % du trafic mondial, a enregistré une vigoureuse augmentation de 8,5 %.

Trafic total de fret

Dans son ensemble, le trafic régulier de fret a baissé d'environ 1,2 % en 2008 contre 4,7 % l'année précédente. Le nombre de tonnes de fret transportées dans le monde sur les services réguliers est tombé à environ 40,5 millions de tonnes contre 41,8 en 2007, alors que le rythme de croissance est tombé de 5 % à environ -3,1 %.

Récapitulation du déclin du trafic en 2008

Le déclin de la croissance du trafic passagers et fret est de toute évidence dû à un ralentissement de la croissance économique dans toutes les régions du

monde. La croissance réelle du PIB et de la parité des pouvoirs d'achat² a connu une forte baisse, de 5 % en 2007 à un pourcentage estimatif de 3,2 % pour 2008, ce qui a eu une incidence sur le trafic de toutes les régions. Durant le premier semestre de 2008, la demande de trafic aérien a subi les répercussions de l'augmentation des prix du carburant et des matières premières, ce qui a provoqué la hausse des tarifs aériens et un déclin des dépenses discrétionnaires des consommateurs notamment celles des voyages d'agrément. Cette tendance a été aggravée par les retombées de la crise financière mondiale durant le deuxième semestre, qui a sévèrement porté atteinte aux résultats économiques des pays industrialisés occidentaux ainsi qu'aux économies émergentes de la Région Asie et Pacifique. Ce ralentissement a aussi été ressenti dans la Région Moyen-Orient, qui a cependant bénéficié de la flambée des prix du pétrole pendant presque toute l'année 2008.

Perspectives du trafic pour 2009

Le PIB devant tomber de 1,7 % pour l'année, la croissance du trafic continuera d'être difficile en 2009. L'OACI a prévu un déclin d'environ 3,8 % pour l'année.

Transport commercial non régulier

On estime que le nombre total de passagers-kilomètres du transport international non régulier de passagers a diminué en 2008 d'environ 6 % par rapport à 2007. La part du trafic non régulier dans l'ensemble du trafic international de passagers aériens a baissé d'environ un point de pourcentage, à 8 % approximativement (voir 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.

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.

Services réguliers

D'après les renseignements préliminaires, 12 accidents d'aéronefs de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kg en service régulier ayant entraîné la mort de passagers sont survenus dans le monde en 2008. Le nombre de passagers tués s'est chiffré à 455. Par comparaison, 11 accidents, ayant

2. La parité des pouvoirs d'achat est une théorie qui établit un lien entre les taux de change et le prix des biens et services dans toute paire de pays.

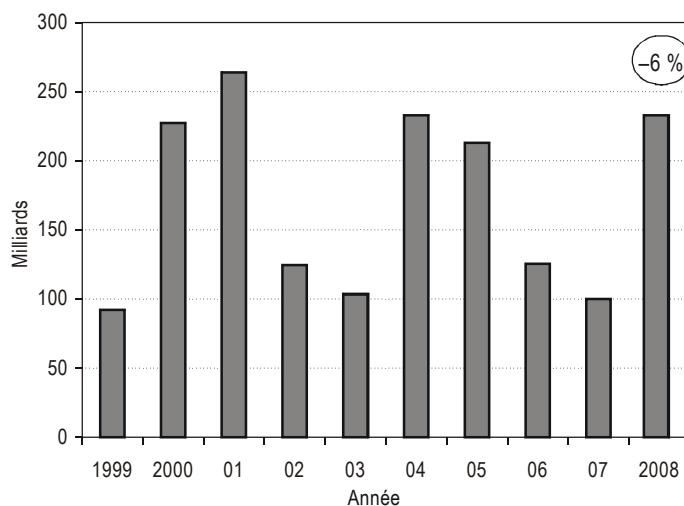


Figure 4. Trafic international non régulier
passagers-kilomètres réalisés, 1999 – 2008

entraîné la mort de 587 passagers, s'étaient produits en 2007 (voir Appendice 1, Tableau 6). L'accroissement du trafic entre 2007 et 2008 (1,3 %) et la diminution du nombre de passagers tués ont fait passer le nombre de passagers tués par 100 millions de passagers-kilomètres de 0,014 à 0,011. Le nombre d'accidents mortels par 100 millions de kilomètres parcourus est cependant passé à 0,037 contre 0,034 en 2007 et le nombre d'accidents mortels par 100 000 atterrissages est passé à 0,047 contre 0,043 en 2007 (voir Figure 5). L'augmentation des taux d'accident est due principalement à une augmentation de 9 % des accidents en 2008 appliquée aux taux de croissance marginaux enregistrés dans les paramètres opérationnels.

Sur les services réguliers de passagers, les niveaux de sécurité varient sensiblement selon les types d'aéronefs. Ainsi, dans le cas des avions à turbo-réacteurs, qui ont assuré plus de 98 % du trafic régulier total exprimé en passagers-kilomètres, il s'est produit pendant l'année 6 accidents dans lesquels 344 passagers ont péri, 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 6 accidents et 111 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 18 accidents d'aéronefs de masse maximale au décollage certifiée supérieure à

2 250 kg ayant causé la mort de passagers se sont produits en 2008, contre 13 en 2007. Ces accidents ont causé la mort de 116 passagers, contre 85 en 2007.

Sur les vols non réguliers effectués avec des aéronefs de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5 700 kg, par des entreprises de transport aérien régulier ou des transporteurs non réguliers, il y a eu pendant l'année 5 accidents ayant causé la mort de 51 passagers.

ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

Au cours de l'année, on a recensé 23 actes d'intervention illicite : une capture illicite, 6 tentatives de capture, 3 attaques d'installations et 13 autres actes d'intervention illicite (voir Appendice 1, Tableau 7). Ces actes ont été inclus dans les statistiques annuelles pour faciliter l'analyse des tendances et de l'évolution (voir Figure 6).

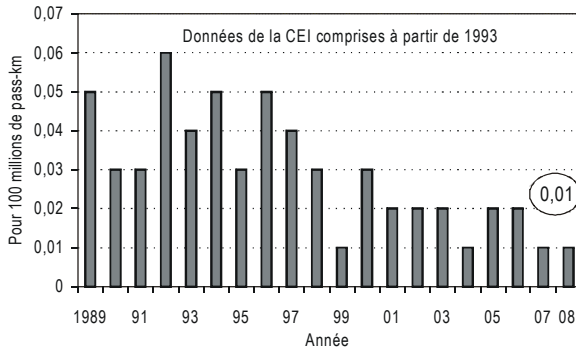
AÉROPORTS

Le récent ralentissement de la croissance du trafic est sur le point de poser un défi à de nombreux exploitants d'aéroports au moment même où plusieurs projets d'accroissement de la capacité ou d'expansion s'achèvent ou s'achèveront très prochainement. En 2008, la capacité a été augmentée aux aéroports de Londres-Heathrow, de Paris-Charles de Gaulle, de Beijing-Capital et de Détroit, alors que de nouveaux aéroports étaient inaugurés à Bangalore et Hyderabad.

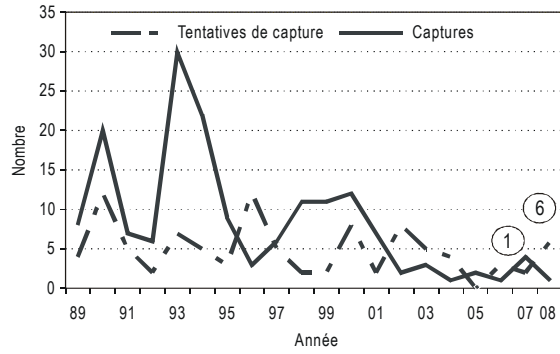
En 2008, peu de changements de propriété et de gestion des aéroports ont été annoncés. Un important exploitant d'aéroports australien a réduit sa participation à l'actif de deux aéroports européens (Bruxelles et Copenhague). La privatisation de l'aéroport Chicago-Midway a été proposée.

Au plan de la réglementation, les activités ci-après ont été annoncées :

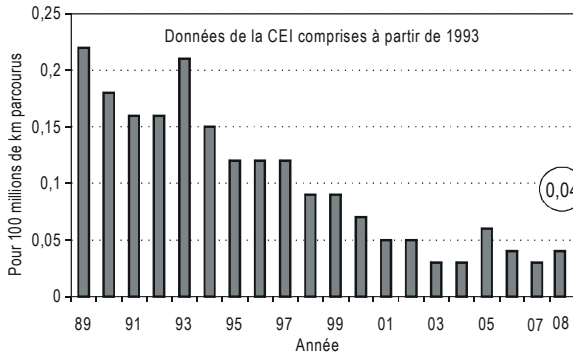
- en juillet, la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis a modifié la politique relative à la fixation des taxes et redevances d'aéroports, afin de donner plus de souplesse aux exploitants d'aéroports très encombrés pour leur permettre de moduler leurs redevances d'atterrissage en fonction de l'heure et du volume de la circulation ;
- en août, la Commission de la concurrence du Royaume-Uni a publié un rapport provisoire contenant les constatations de son enquête sur les aéroports de la BAA Limited et elle a proposé que cette dernière vende deux de ses trois aéroports londoniens et un aéroport écossais ;
- en octobre, le Gouvernement de Singapour a annoncé la séparation, pour l'an prochain, des fonctions de réglementation et d'exploitation à l'aéroport Changi ;



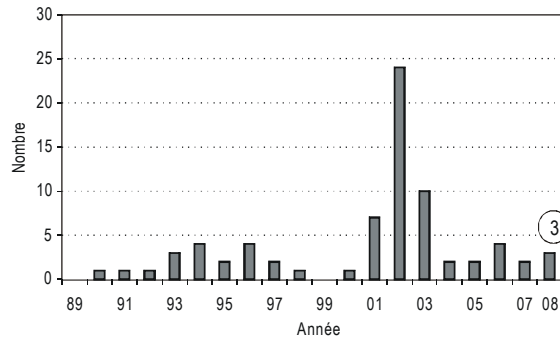
Nombre de passagers tués pour 100 millions de passagers-kilomètres (services réguliers)



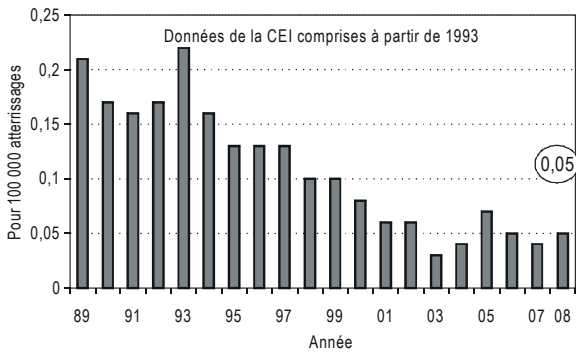
Captures illicites



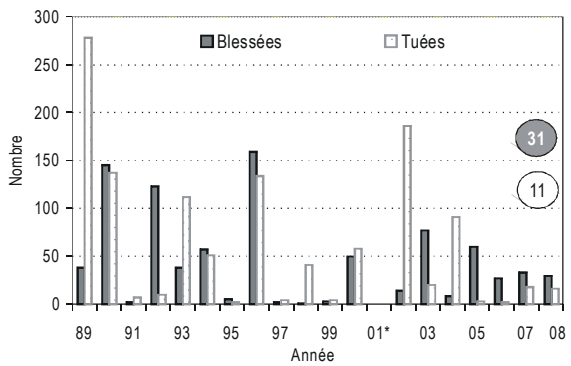
Nombre d'accidents mortels pour 100 millions de kilomètres parcourus (services réguliers)



Attaques d'installations



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



Nombre de personnes tuées ou blessées

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

Figure 5. Statistiques d'accidents d'aéronefs 1989 – 2008

Figure 6. Statistiques de sûreté de l'aviation 1989 – 2008



- en octobre aussi, le Parlement indien a adopté une loi sur l'établissement d'une Administration de réglementation économique des aéroports, organisme indépendant qui réglera les redevances et surveillera la qualité du fonctionnement des aéroports.

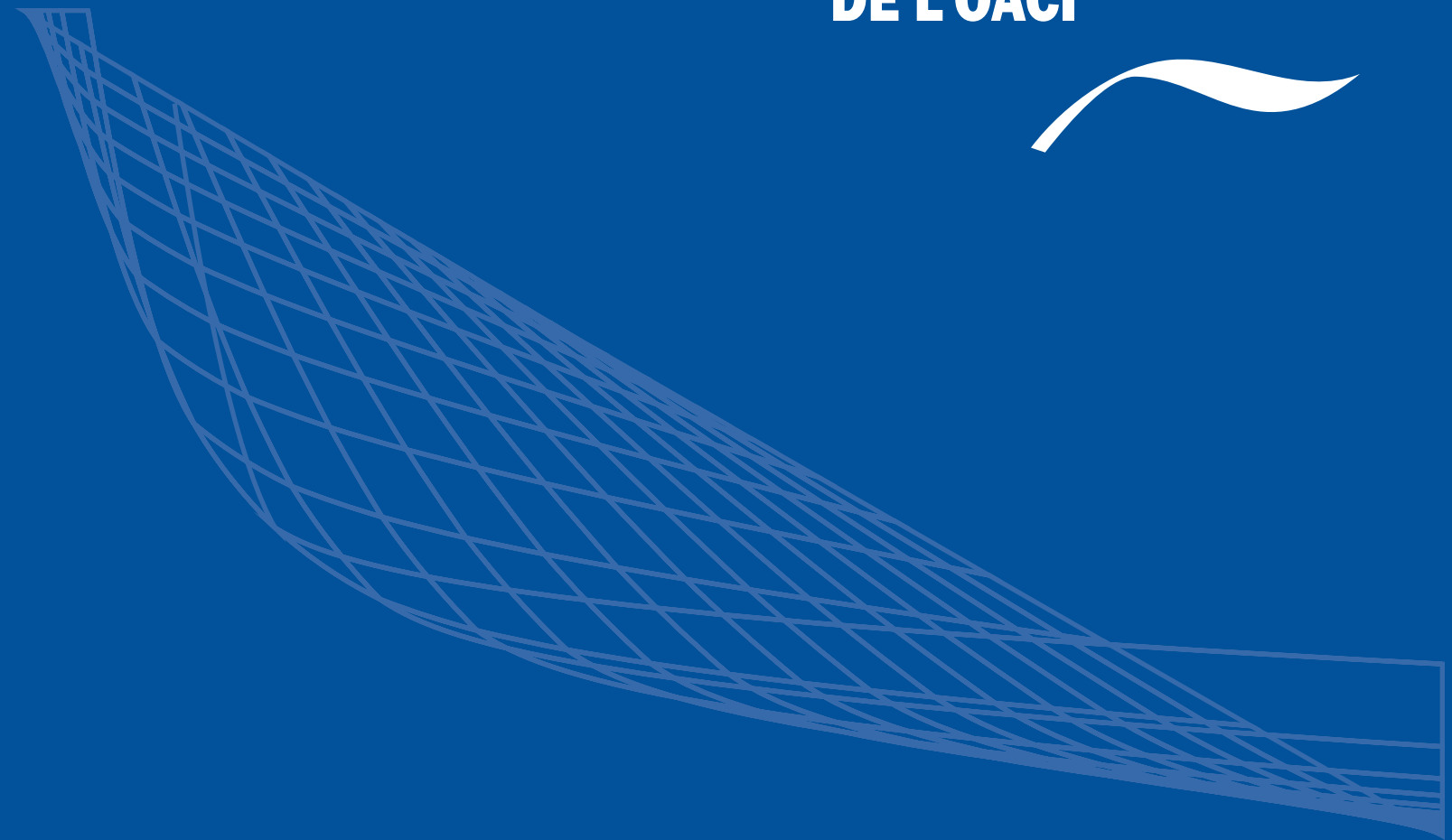
SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Selon une enquête menée par l'OACI en 2008 sur la situation financière des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP), l'amélioration s'est poursuivie, la plupart d'entre eux ayant fait des bénéfices.

En Europe, la Commission européenne a adopté en juin le deuxième train de mesures législatives sur le Ciel unique européen (SES II) pour améliorer la stabilité et l'efficacité des services aéronautiques. Le train propose entre autres l'établissement d'objectifs de performance que les ANSP doivent obligatoirement respecter et il élargit à l'espace aérien inférieur les blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB). Actuellement, huit FAB sont en cours de formation. En octobre, le Conseil de l'Union européenne a adopté une résolution en faveur du lancement de la phase de mise au point du Programme de recherche ATM dans le cadre du Ciel unique européen (SESAR), qui vise à préserver un haut niveau de sécurité, à améliorer la capacité et à établir un système européen de transport aérien qui soit efficace, viable à long terme et convivial pour l'environnement.

Aux États-Unis, la FAA a poursuivi la transformation du contrôle de la circulation aérienne qui, d'un système de radars basé au sol, deviendra un système satellitaire, grâce au Plan national intégré du système de transport aérien de la prochaine génération (NextGen). La FAA et la communauté de l'aviation collaborent étroitement pour appliquer et hiérarchiser les mesures de mise en œuvre des nouveaux moyens opérationnels pour que tous les intéressés puissent en tirer le meilleur parti.

LE PLAN D'ACTIVITÉS DE L'OACI



LE PLAN D'ACTIVITÉS DE L'OACI

Le Plan d'activités et le cadre de gestion des performances

La première année du nouveau Plan d'activités de l'OACI pour le triennat 2008-2010 a fermement établi la méthode de budgétisation axée sur les résultats. Dans le cas du Plan d'activités initial de 2005, le budget triennal avait déjà été approuvé par l'Assemblée en 2004. Pour le cycle triennal actuel, le budget a été établi sur la base des programmes et des priorités du Plan d'activités. Cela signifie que les ressources ont été affectées en fonction d'une série de résultats escomptés clairement définis. Cette méthode de planification-budgétisation vise à permettre d'évaluer systématiquement les progrès et les résultats obtenus dans la poursuite des objectifs stratégiques de l'Organisation.

À cet effet, il convient de disposer d'un jeu d'instruments complémentaires de gestion des performances. Se fondant sur les meilleures pratiques du Système des Nations Unies et de la communauté de l'aviation, l'OACI conçoit actuellement un cadre pour l'évaluation de la performance, fonction qui serait automatisée par le truchement d'un système de planification et de surveillance en ligne appelé Réseau de partage des connaissances de l'OACI (IKSN). Cette plate-forme comprendra tous les programmes et projets de l'OACI et elle permettra de partager l'information et de suivre les progrès en regard des objectifs stratégiques de l'OACI et des stratégies d'exécution de soutien (SES). Elle permettrait aussi d'obtenir des rapports d'avancement en temps réel grâce à des graphiques de situation instantanée. L'IKSN est actuellement un projet pilote dont les premiers jalons ont été posés par la Direction de navigation aérienne et qui est axé sur les objectifs stratégiques concernant la sécurité, la sûreté et l'efficacité. En temps voulu, le projet sera élargi aux trois autres objectifs stratégiques et aux SES. En attendant la mise en œuvre de l'IKSN, un tableau de bord en Excel est en préparation qui suivra le mouvement des indicateurs clés de performance (ICP) et permettra aux gestionnaires d'établir si les stratégies sous-jacentes à leurs besoins budgétaires et aux immobilisations de capital sont efficaces ou appellent des mesures correctrices.

Le défi que l'OACI doit relever pour réussir à se transformer en une organisation véritablement axée sur les résultats consiste à modifier en profondeur sa culture de gestion, pour orienter le processus stratégique de planification et de prise de décisions. Il est crucial d'établir non seulement si l'Organisation s'est acquittée de ses engagements, mais aussi si elle a pris les mesures appropriées pour atteindre les six objectifs stratégiques qu'elle s'est fixés. Les comptes rendus d'évaluation de ses performances traiteront donc de l'efficacité et de l'efficacité des programmes ainsi que de leur incidence concrète sur l'aviation civile.

Les résultats escomptés ci-après ont été établis dans le Plan d'activités actuel pour permettre ou faciliter la réalisation de chacun des objectifs stratégiques.

Objectif stratégique A : Sécurité

Amélioration par l'OACI du règlement des problèmes de sécurité grâce à la mise en œuvre d'un mécanisme OACI de gestion de la sécurité.

Amélioration de la sécurité de l'aviation civile internationale grâce à la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SGS) dans tous les États et dans l'ensemble de l'aviation.

Amélioration des moyens de supervision dont disposent les États grâce à des audits exhaustifs de supervision de la sécurité.

Améliorations de la correction des carences de la sécurité grâce à une assistance coordonnée aux États et au partage de l'information concernant la sécurité.

Objectif stratégique B : Sûreté

Amélioration de l'application des normes de sûreté de l'OACI grâce à une gestion et à une assistance efficaces.

Amélioration du respect des normes de facilitation concernant le passage des frontières, notamment des normes relatives aux documents de voyage lisibles à la machine (DVLM).

Amélioration des moyens de supervision dont disposent les États et amélioration de la sûreté aux aéroports grâce à la réalisation d'audits de sûreté de l'aviation.

Objectif stratégique C : Protection de l'environnement

Recensement efficace et quantification rationnelle des incidences de l'aviation sur l'environnement et formulation de mesures appropriées pour composer avec elles.

Reconnaissance du fait que l'OACI est l'organisation chef de file pour le traitement des questions environnementales liées à l'aviation internationale.

Objectif stratégique D : Efficacité

Services opérationnels à l'appui d'un système de navigation aérienne fondée sur les performances (PBANS).

Technologie et infrastructure à l'appui d'un système de navigation aérienne fondée sur les performances (PBANS).

Cadre de mise en œuvre à l'appui de la transition vers le concept opérationnel.

Libéralisation de la réglementation du transport aérien et efficacité de l'infrastructure.

Objectif stratégique E : Continuité

Prévention et atténuation maximale des perturbations des opérations aériennes.

Objectif stratégique F : Principes de droit

Préparation et promotion de la ratification des instruments de droit aérien international ; fonctions de dépositaire et de règlement des différends qui leur sont associés ; enregistrement des accords aéronautiques ; et préparation d'une législation type.

Stratégies d'exécution de soutien

Des critères fondés sur les performances visant à améliorer l'efficacité et l'efficacité ont été appliqués aux stratégies d'exécution de soutien dans plusieurs domaines : Secrétariat de l'Assemblée et du Conseil ; Services linguistiques et publications ; Relations extérieures ; Direction exécutive ; Gestion budgétaire et financière ; Perfectionnement des ressources humaines ; Technologie de l'information ; Bureau du Directeur de l'administration et des services — Infrastructure ; Supervision et évaluation ; Services juridiques ; Gestion de la sûreté. Cette nouvelle approche intéresse aussi d'autres activités : le Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF), la Direction de la coopération technique, et les Activités de financement collectif.

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

L'approche de plus en plus proactive et axée sur les résultats utilisée par l'OACI en matière de sécurité a été plus évidente en 2008, grâce à d'importants programmes et activités menés partout dans le monde. Un accent particulier a été mis sur la sécurité de l'aviation en Afrique, et l'OACI a consacré des ressources considérables pour s'attaquer aux problèmes dans cette région.

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

Le rôle de l'USOAP est d'évaluer la capacité des États d'assurer une supervision efficace de leur 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 constatations des audits mènent à un plus grand respect des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et, au bout du compte, au renforcement de la sécurité.

En 2008, des audits ont été effectués dans 35 États contractants conformément à l'approche systémique globale (ASG), qui a pris effet en 2005. Le mandat élargi de l'USOAP englobe les dispositions liées à la sécurité qui figurent dans toutes les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* concernant la sécurité. Conjugué à la législation et à l'organisation de l'aviation d'un État, il permet d'obtenir un tableau complet de son système d'aviation civile. Fin 2008, l'OACI avait effectué 114 audits ASG dans le cadre de son cycle d'audits actuel de six ans, qui se termine en 2010.

La Figure 7 montre le degré de mise en œuvre effective à l'échelle mondiale des huit éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité.

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 pratique courante. Tous les États contractants de l'OACI audités dans le cadre de l'USOAP ont maintenant consenti à ce que l'OACI rende publics des renseignements sur les résultats de leur audit. Cette transparence peut encourager les États à corriger plus rapidement les carences restantes et aider les donateurs potentiels à déterminer ceux qui ont besoin de ressources financières ou humaines pour combler les lacunes de leur système. La transparence renforcera davantage la sécurité de l'aviation partout dans le monde et aidera le public à mieux comprendre les questions cruciales touchant l'aviation civile.

À sa 36^e session, tenue en septembre 2007, l'Assemblée a chargé le Conseil 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

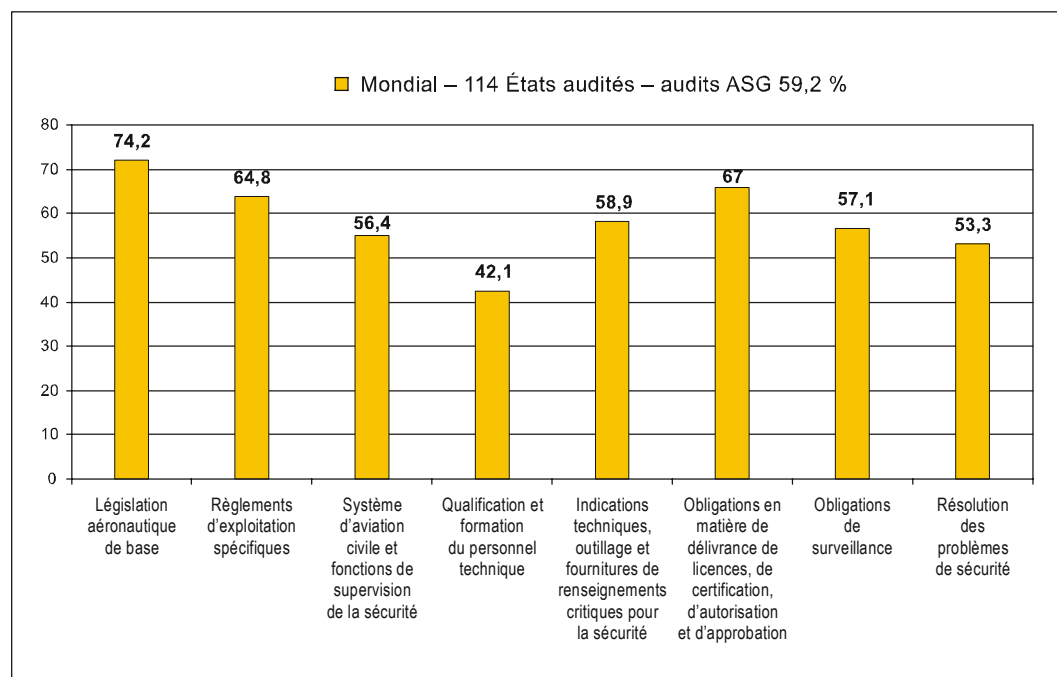


Figure 7. Degré de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité (%)

en œuvre à la fin du cycle actuel d'audits en 2010. À cette fin, la Sous-Direction des audits de sécurité et de sûreté (SSA) a créé un groupe d'étude ad hoc composé de représentants des Sections des audits de supervision de la sécurité (SOA) et des audits de sûreté de l'aviation (ASA), de la Section de la technologie de l'information et des communications (ICT), et de la Direction de la navigation aérienne (ANB), assisté d'un groupe consultatif formé de représentants de la Commission de navigation aérienne (ANC), de la Direction du transport aérien (ATB), des bureaux régionaux de l'OACI et d'organisations internationales et régionales. L'étude en cours présentera diverses solutions à examiner pour l'évolution de l'USOAP et proposera une série de recommandations relatives à l'affectation des ressources humaines, techniques et financières de l'Organisation.

En 2008, l'OACI a continué à faire connaître l'approche systémique globale pour les audits au moyen de séminaires et d'ateliers régionaux. Huit séminaires ont ainsi eu lieu à Casablanca, en Chine (RAS de Hong Kong), et à Kyiv, Lima, Lisbonne, Moscou, Nairobi et Téhéran. De plus, trois cours de formation d'auditeurs ont été donnés à Mexico, Montréal et Nairobi.

Les États contractants et les organisations régionales apportent encore un soutien précieux à l'OACI en détachant des experts pour des périodes longues ou courtes, afin qu'ils participent aux activités de l'USOAP.

Systemes de gestion de la sécurité (SGS)

Dans le cadre de l'effort continu entrepris en 2005 pour harmoniser les dispositions relatives à la gestion de la sécurité qui figurent dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et l'Annexe 14 — *Aérodromes*, une proposition a été présentée qui porte sur l'introduction de deux cadres, l'un pour la mise en œuvre et la tenue de programmes nationaux de sécurité, l'autre pour la mise en œuvre et la tenue de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par les fournisseurs de services.

Le *Manuel de gestion de la sécurité (MGS)* (Doc 9859) a été entièrement révisé.

On a continué de mettre l'accent sur la formation des États et des parties prenantes : 43 cours de l'OACI sur le SGS ont été donnés partout dans le monde. Des cours ont également été dispensés à des organisations œuvrant dans le domaine de l'aviation, notamment deux à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), deux au Projet Euromed Aviation, deux à la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne — Région Amérique du Sud (IFALPA SAM) et quatre au Programme alimentaire mondial (PAM).

De plus, trois ateliers de gestion avancée de SGS d'une durée d'une journée ont eu lieu en Éthiopie, en Indonésie et dans les Émirats arabes unis, et quatre ateliers de trois jours sur la mise en œuvre régionale du SGS ont été tenus en France (Bureau Europe et Atlantique Nord [EUR/NAT]), au Mexique (Bureau Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes [NAM/CAR]), en Thaïlande (Bureau Asie et Pacifique [ASIA/PAC]) et dans les Émirats arabes unis.

Le premier cours sur le programme national de sécurité (PNS) dispensé à l'appui du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) a eu lieu en Éthiopie en septembre. Cet atelier de trois jours destiné aux responsables de la réglementation a donné aux États les orientations nécessaires pour élaborer et mettre en place un PNS conformément aux prescriptions de l'OACI. Il a été précédé d'un séminaire d'une journée à l'intention des décideurs de haut niveau des autorités africaines de l'aviation civile et de l'industrie de l'aviation. Cet atelier était axé sur les tâches et responsabilités de la gestion de haut niveau en rapport avec le PNS et le SGS de l'OACI et mettait l'accent sur la sécurité comme activité commerciale appuyant efficacement le fonctionnement de base de l'industrie et sa capacité de faire face à la concurrence mondiale.

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

Le GASP, initialement formulé en 1997 pour apporter une vision d'ensemble de la sécurité de l'aviation, a été élargi en 2007 pour prendre en compte la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR), mise au point par l'industrie avec la coopération de l'OACI. Son objectif primordial est de réduire le risque d'accidents en apportant un cadre de référence commun pour toutes les parties prenantes, facilitant ainsi une approche plus proactive de la sécurité de

l'aviation et aidant à mieux coordonner et orienter les politiques et initiatives en matière de sécurité dans le monde entier.

La mise en œuvre du GASP dans la Région Afrique-océan Indien (AFI), en collaboration avec le Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie (ISSG), est un élément essentiel du renforcement de la sécurité à l'échelle mondiale. Elle a été encouragée à la réunion régionale spéciale de navigation aérienne AFI tenue à Durban en novembre 2008, où des fiches de cadre de performance ont été adoptées comme outils de gestion destinés à être utilisés par les États ainsi que par l'ensemble de la Région AFI pour suivre l'avancement de la mise en œuvre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) et celle du GASP.

Groupes régionaux pour la sécurité de l'aviation (RASG)

La première réunion du Groupe régional panaméricain pour la sécurité de l'aviation (RASG-PA) s'est tenue en novembre à Puntarenas. Le Groupe fait office de coordonnateur chargé d'assurer l'harmonisation et la concertation des efforts de sécurité visant à réduire les dangers et les risques de l'aviation en Amérique du Nord, en Amérique centrale, dans les Caraïbes et en Amérique du Sud. Il sert aussi de plate-forme pour centraliser et faciliter la coordination des activités de mise en œuvre de la sécurité conformément au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et à la Feuille de route de l'industrie pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) entre les États, les organisations internationales, les compagnies aériennes, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les aéroports, les constructeurs et les organismes régionaux pour la sécurité de l'aviation dans l'ensemble des Amériques. À sa première réunion, le RASG-PA a effectué une analyse d'écart en vue de la mise en place de systèmes de gestion de la sécurité suivant le processus GASP/GASR de l'industrie.

Dans la Région Moyen-Orient (MID), l'Équipe de haut niveau sur la sécurité (TLST) a tenu sa première réunion en novembre à Abou-Dhabi. Les priorités suivantes ont été établies : mise en œuvre des normes internationales ; procédures de supervision réglementaire ; respect des exigences réglementaires ; compte rendu et analyse des erreurs et des incidents ; enquête sur les incidents et les accidents ; élaboration de programmes nationaux de sécurité (PNS) et mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) ; utilisation de la technologie pour renforcer la sécurité ; et disponibilité de ressources humaines qualifiées et ayant reçu une formation. Par l'intermédiaire de la TLST, les États et les organisations internationales concernées échangent des idées et s'entendent sur les priorités, compte tenu des cadres du GASP et de la GASR, ainsi que sur les buts et objectifs fixés par l'OACI et par l'ISSG.

Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP)

L'ACIP a été établi le 1^{er} janvier 2008 pour donner effet au Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI). Le

programme de travail de l'ACIP a été élaboré sur la base de trois domaines d'attention : 1) aider les États à acquérir la capacité de mettre en place et de tenir un système viable de supervision de la sécurité (développement de l'infrastructure et des moyens) ; 2) aider les États à résoudre les carences constatées dans des délais raisonnables ; 3) renforcer la culture de la sécurité de l'aviation des fournisseurs africains de services aéronautiques. Une grande partie du travail accompli résulte d'un effort de collaboration entre l'OACI (siège et bureaux régionaux) et d'autres parties (Commission africaine de l'aviation civile [CAFAC], Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar [ASECNA] et ISSG).

Les activités suivantes sont en cours :

Premier domaine d'attention :

Quatre ateliers sur le Plan/la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ont été tenus (Burkina Faso, Mozambique, Nigéria et République-Unie de Tanzanie).

Des analyses d'écart fondées sur le GASP ont été effectuées dans sept États membres du Groupe de l'accord de Banjul (BAG), et des priorités ont été décidées qui portent essentiellement sur l'établissement d'un organisme régional de supervision de la sécurité (RSSO) et d'une Agence régionale d'enquête sur les accidents (RAIA). Des analyses d'écart ont également été réalisées dans trois États de l'Afrique orientale. Les analyses concernant les États restants seront terminées d'ici le premier trimestre de 2009.

Deuxième domaine d'attention :

Des équipes de sécurité des bureaux régionaux ont été créées pour veiller à la mise en œuvre continue du Plan AFI, aider les États à résoudre les carences constatées, surveiller en permanence les projets de mise en œuvre et en assurer le suivi.

Troisième domaine d'attention :

Des éléments d'orientation et de formation sur le programme national de sécurité (PNS) et les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) ont été élaborés expressément pour l'environnement africain. De plus, un programme d'information sur le SGS destiné aux administrateurs de haut niveau a été mis au point.

Un séminaire d'une journée à l'intention des décideurs de haut niveau (autorités de l'aviation civile et industrie de l'aviation africaines, notamment compagnies aériennes, aéroports et gestion du trafic aérien) a eu lieu à Addis-Abeba en septembre, en présence de 112 participants de 19 États africains et 4 organisations régionales.

Un séminaire/atelier d'une durée de trois jours sur le PNS, destiné aux responsables de la réglementation, a été tenu à Addis-Abeba en septembre ; 87 délégués y ont participé.

Un cours sur les SGS à l'intention des responsables de la sécurité de l'industrie et des autorités de l'aviation civile a été donné à Addis-Abeba en septembre, devant 81 participants.

En plus des activités et programmes ci-dessus, des représentants de l'ACIP ont participé à de nombreuses réunions et conférences de haut niveau en Afrique afin de mieux faire connaître le programme et de recueillir l'appui des plus hautes autorités possible du continent en vue de sa mise en œuvre effective.

Réunion régionale spéciale de navigation aérienne (RAN) Afrique-océan Indien (AFI)

La réunion spéciale AFI RAN a porté sur des sujets se rapportant à la fois à l'Objectif stratégique A (Sécurité) et à l'Objectif stratégique D (Efficacité). Elle a eu pour résultat de renforcer l'engagement de l'ensemble du continent à améliorer la sécurité et l'efficacité, résoudre les carences et s'occuper des questions critiques. Elle a aussi produit un rapport complet proposant un ensemble de programmes de travail fondés sur des objectifs de performance, avec des résultats mesurables et des paramètres, ce qui constitue une première dans l'histoire de l'Organisation. Cela facilitera la gestion régionale et mondiale, l'assistance technique et financière et permettra de définir un ensemble complet et étayé de besoins et d'exigences pour la Région AFI. Les objectifs de la réunion ont été orientés par le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP). Ils ont aussi été alignés et basés sur l'ACIP, afin de garantir l'harmonisation et l'intégration des travaux du siège de l'OACI et de la Région AFI.

Dans le domaine de la sécurité, les sujets examinés par la réunion étaient entre autres la coopération régionale pour l'établissement d'organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSSO), de bureaux régionaux d'enquête sur les accidents (RAIO) et d'équipes régionales pour la sécurité de l'aviation (RAST), la formation, la résolution des carences relevées, le rôle des programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et la coordination et l'harmonisation de l'assistance.

Les résultats de la réunion AFI RAN dans le domaine de l'efficacité figurent dans la partie du rapport concernant l'Objectif stratégique D.

Considérations de sécurité relatives au minimum de séparation verticale réduit (RVSM) en Afrique

Le RVSM a été mis en œuvre en Afrique au cours du mois de septembre. Il a permis non seulement d'accroître le nombre d'altitudes disponibles et d'améliorer ainsi la capacité du système mais aussi de renforcer la sécurité en réduisant la densité de la circulation dans un segment donné de l'espace aérien. Grâce à cette seule initiative, la sécurité de l'exploitation a augmenté dans l'ensemble de l'espace aérien continental AFI. Ses autres avantages sont notamment des

économies annuelles estimées à 85 millions de dollars pour la Région AFI et une diminution de 250 000 tonnes de CO₂ par année.

Réunion enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division

La huitième réunion AIG à l'échelon division, à laquelle ont participé 225 délégués de 75 États contractants et 12 organisations internationales, s'est tenue au siège de l'OACI en octobre. Sous le thème « Développer les enquêtes pour accroître la sécurité dans le monde entier », la réunion a mis l'accent sur l'amélioration et l'élargissement de la portée des enquêtes dans un environnement présentant un bon rapport coût/efficacité. Les propositions et recommandations formulées par la réunion visaient à améliorer l'AIG pour renforcer la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale. La réunion a constaté que les réalités actuelles touchant l'évolution des technologies et la limitation des ressources disponibles exigeaient des façons novatrices d'aborder les enquêtes sur les accidents et les incidents. Elle a aussi examiné l'avenir des enquêtes, dans le but d'aider les États par l'établissement d'organismes régionaux d'enquête. D'autres sujets portaient sur la mise à la disposition du public des comptes rendus finaux, aux fins de la prévention des accidents, et l'évaluation des carences par rapport à l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* relevées par le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

Notification des incursions sur piste

Un des facteurs clés de la sécurité de l'aviation est la réduction du risque. Or la réduction du risque global passe fondamentalement par la détermination des tendances et l'évaluation des dangers actuels et potentiels pour la sécurité grâce à une base de données détaillées sur la sécurité telle que le système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) de l'OACI. Pour trouver les causes communes des incursions sur piste, il faut toutefois améliorer la portée et le détail des données et renseignements ADREP disponibles concernant la sécurité. À cette fin, des amendements proposés ont été apportés à l'Annexe 13 et aux *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) qui renforcent les dispositions relatives à la notification des incursions sur piste classées selon le degré de gravité A. Cela facilitera une approche mondiale de la collecte des données et, au bout du compte, aidera à reconnaître les causes communes, ce qui correspond à un élément important des programmes nationaux de sécurité (PNS) et des systèmes de gestion de la sécurité (SGS).

Base de données de l'OACI sur les projets d'assistance (IDAP)

La Base de données de l'OACI sur les projets d'assistance (IDAP) a été mise sur pied comme outil de référence pour toutes les parties prenantes de l'aviation ;

elle donne des renseignements sur les projets d'assistance en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation afin d'éviter le dédoublement des efforts de développement. La phase I de la base a pris fin en mai, avec la livraison d'un prototype de travail, qui a été testé par un nombre limité de parties prenantes. Certains organismes de financement et États donateurs ont récemment été invités à donner un retour d'information et à faire des observations avant la mise en route de la phase II, qui clarifiera plus avant les attentes des parties prenantes en ce qui concerne l'utilisation de la base de données.

Conception et exploitation des aérodromes

La Commission de navigation aérienne a examiné une proposition d'amendement de grande envergure de l'Annexe 14 — *Aérodromes*, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes* et Volume II — *Hélistations*, ainsi que des amendements corrélatifs de l'Annexe 4 — *Cartes aéronautiques* et de l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*. La proposition vise à renforcer la sécurité et l'efficacité des aérodromes par l'introduction de dispositions concernant l'indication de l'état de certification des aérodromes dans les publications d'information aéronautique (AIP), de nouvelles aides visuelles pour la prévention des incursions sur piste et la représentation des éoliennes sur les cartes, des systèmes perfectionnés de guidage visuel pour l'accostage pour améliorer la sécurité sur l'aire de trafic, le renforcement des mesures de sauvetage et de lutte contre l'incendie aux aérodromes, la réduction des impacts avec des animaux ainsi que l'inspection et l'entretien des aires de mouvement. L'amendement du Volume II vise à prendre en compte les caractéristiques des hélicoptères modernes.

Harmonisation des systèmes de niveaux de vol

Il existe actuellement des espaces aériens pour lesquels l'unité de mesure principale est le mètre et des espaces aériens pour lesquels l'unité utilisée est le pied. Afin de réduire le nombre et la complexité des zones de transition entre les espaces aériens voisins qui utilisent des unités de mesure différentes, de nouveaux tableaux des niveaux de croisière ont été mis au point, qui normalisent les systèmes de niveaux de vol métriques en usage. Ils ont été incorporés à l'Annexe 2 — *Règles de l'air*. En plus d'accroître la sécurité de l'exploitation, l'harmonisation des systèmes de niveaux de vol sera très utile à la mise en œuvre mondiale du RVSM.

Systèmes d'aéronefs sans pilote (UAS)

Le Groupe d'étude sur les systèmes d'aéronefs sans pilote (UASSG) a entrepris des travaux sur une nouvelle circulaire de l'OACI qui donnera une vue d'ensemble des normes et pratiques recommandées (SARP) en vigueur et documents d'appui qui seront touchés par l'exécution de vols internationaux d'UAS dans les espaces aériens sans ségrégation. La circulaire est la première étape de ce qui sera un long

processus visant à harmoniser la terminologie, fournir aux États des orientations pour l'élaboration de leurs cadres de réglementation respectifs et établir de nouvelles SARP.

Turbulence de sillage

Un groupe ad hoc a produit des orientations révisées sur les questions liées à la turbulence de sillage de l'Airbus A380-800, sous les auspices de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), des Autorités conjointes de l'aviation/de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et de l'avionneur concerné. Elles ont été distribuées à toutes les régions de l'OACI.

Des études sont en cours en vue de l'élaboration, par un autre groupe ad hoc FAA-EUROCONTROL-JAA/AESA-avionneur, d'orientations relatives à la turbulence de sillage du Boeing B747-800, dont la mise en service est prévue pour 2010 ou 2011.

Actualisation des dispositions de l'Annexe 6 relatives au permis d'exploitation aérienne

Le Conseil a adopté des amendements de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, 1^{re} Partie — *Aviation de transport commercial international* — *Avions* et 3^e Partie — *Vols internationaux d'hélicoptères*, qui visent à améliorer la sécurité en renforçant la supervision des exploitants étrangers et les conditions qu'ils doivent respecter ainsi qu'à créer un permis d'exploitation aérienne (AOC) harmonisé et normalisé. La teneur des AOC et les spécifications d'exploitation connexes ont été actualisées, et leur présentation graphique a été fixée.

Pour appuyer les nouvelles exigences, une mise à jour du *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335) a été élaborée et affichée sur le site ICAO-Net en attendant la révision et la publication.

Marchandises dangereuses

Suite à un incident grave survenu le 3 décembre 2007, causé par une bouteille contenant un mélange de chlorure d'éthyle qui a éclaté violemment, le Conseil, le 11 juin 2008, a approuvé une proposition urgente visant à apporter aux *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, édition 2007-2008 (Doc 9284), un amendement concernant les mélanges qui contiennent du chlorure d'éthyle ou des matières dangereuses semblables. L'amendement interdit l'utilisation de bouteilles en aluminium pour le chlorure d'éthyle et certains mélanges de substances dangereuses et donne des orientations sur l'attribution des désignations officielles de transport aux mélanges ou solutions.

Médecine aéronautique

La Commission de navigation aérienne a examiné une proposition d'amendement actualisant les dispositions médicales de l'Annexe 1 — *Licences du personnel* et de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*. L'amendement prévoit entre autres le passage à des SARP de médecine aéronautique fondées sur les performances ainsi qu'une révision des lignes directrices relatives aux fournitures médicales de bord.

Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS)

Le mécanisme a continué à recevoir des contributions des États (4 474 553 \$US à la fin de 2008) et a financé 10 projets concernant 56 États.

Initiatives régionales — Sécurité

Trente autres aéroports ont été certifiés, dont 22 aéroports internationaux situés en Indonésie, ce qui porte le nombre total d'aérodromes certifiés à 101, et le processus de certification se poursuit. Dans la Région ASIA/PAC, 24 États ont mis au point et testé des plans d'urgence d'aérodrome et 12 États ont créé des comités nationaux de lutte contre le risque aviaire.

L'organisme de la Chine chargé de la surveillance régionale du RVSM a reçu l'agrément d'agence de surveillance régionale (RMA). Il s'agit de la cinquième RMA ASIA/PAC qui assure des services d'évaluation et de surveillance de la sécurité pour appuyer la généralisation de l'exploitation RVSM dans la région.

Un organisme central de compte rendu (CRA) a été établi dans la Région ASIA/PAC, sur la base d'accords entre l'Inde, la compagnie Boeing et l'IATA. Le CRA analysera les performances techniques de la liaison de données ADS/CPDLC (surveillance dépendante automatique/communications contrôleur-pilote par liaison de données). Il s'agit d'un élément indispensable pour s'assurer que ces performances sont suffisantes pour appuyer la mise en œuvre généralisée de séparations horizontales réduites fondées sur la spécification de la navigation de surface (RNAV 10) de la navigation fondée sur les performances (PBN) dans les régions du golfe du Bengale et de la mer d'Arabie.

L'autorité de l'aviation civile de Singapour a créé une agence de surveillance de la sécurité (SMA) pour l'espace aérien de la mer de Chine méridionale. L'organisme s'occupera des activités d'évaluation, de surveillance et d'analyse de la sécurité en vue de l'application de séparations horizontales réduites.

Une liste complète de mesures à prendre pour la normalisation de l'infrastructure de communications, navigation et surveillance (CNS) en Iraq a été convenue afin d'améliorer la sécurité de l'exploitation dans la FIR Baghdad.

Une formation d'inspecteur gouvernemental de la sécurité (GSI) approuvée par l'OACI a été donnée à Sal en mai en collaboration avec la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, à l'intention des sept États membres du COSCAP-Groupe de l'accord de Banjul (BAG) afin d'aider à renforcer la capacité régionale en matière de supervision de la sécurité.

Le premier essai SIGMET dans la Région AFI a été mené en collaboration avec le directeur du centre d'avis de cendres volcaniques (VAAC) de Toulouse et les bases de données régionales OPMET AFI (RODB).

Des ateliers sur les spécifications de compétence linguistique ont été organisés dans toutes les régions afin de soutenir les États dans leurs efforts pour se conformer aux dispositions de l'OACI.



Une stratégie d'harmonisation et de mise en œuvre de la PBN pour la Région Europe a été établie afin d'aider à atténuer les risques de sécurité qui découlent des différences entre les procédures opérationnelles.

Des éléments indicatifs ont été élaborés sur la gestion des zones critiques et sensibles du système d'atterrissage aux instruments (ILS), en particulier pour les avions gros porteurs.

Vingt-cinq des 27 règlements d'aviation latino-américains (LAR) tenant compte des Annexes 1, 2, 6 et 8 ont été approuvés par le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP) en Amérique latine. Les États membres du SRVSOP ont décidé d'élargir la portée des LAR à d'autres Annexes de l'OACI.

Projets et activités de coopération technique

Il y a eu 71 projets nationaux et 17 projets régionaux de coopération technique qui ont contribué à améliorer davantage la sécurité de l'aviation partout dans le monde.

De l'appui est venu aussi du recrutement de 116 experts internationaux qui ont apporté leur concours à des administrations nationales de l'aviation civile dans un large éventail de domaines, tels 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, le balisage de terrains d'aviation, l'exploitation technique des aéronefs, l'exploitation et l'entretien — compagnies aériennes, la médecine aéronautique, l'administration de l'aviation civile et l'établissement de plan-cadre pour l'aviation civile, 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, 148 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 des inspecteurs (délivrance des licences du personnel, exploitation aérienne et navigabilité), des systèmes de gestion de la sécurité, et de la formation sur simulateur de vol. En outre, plus de 1 500 personnes ont reçu dans leur pays une formation donnée 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 d'importants contrats de matériel, notamment des systèmes de balisage lumineux et de l'équipement auxiliaire, tel que des groupes électrogènes, ainsi que des véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie, des ambulances et d'autre matériel. Le processus d'acquisition de ces équipements a inclus la formation de 39 ressortissants nationaux dans divers pays.

La Direction de la coopération technique met en œuvre actuellement 10 projets COSCAP avec la participation de 84 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 de l'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 malettes 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

Neutralisation des menaces nouvelles et émergentes qui pèsent sur la sûreté de l'aviation

À sa 19^e réunion, qui s'est tenue au Siège de l'OACI à Montréal en mai, le Groupe d'experts de la sûreté (AVSEC) a examiné son mandat et ses procédures de fonctionnement afin d'éliminer ce qui semblait limiter ses possibilités d'examiner l'ensemble des questions concernant la sûreté de l'aviation. Les modifications que le Conseil a approuvées par la suite permettent au Groupe de riposter rapidement et de manière concertée aux menaces qui pèsent sur l'aviation civile et de formuler des orientations stratégiques visant à prévenir de futurs actes d'intervention illicite. Pour faire progresser l'examen de plusieurs activités concernant la sûreté de l'aviation, le Groupe d'experts a décidé de poursuivre leur examen par le truchement de plusieurs groupes de travail, par thèmes ou par domaines de préoccupation en matière de sûreté.

C'est ainsi que le Groupe a réactivé le Groupe de travail sur les menaces nouvelles et émergentes pour procéder à une analyse complète des éléments potentiellement vulnérables de la sûreté de l'aviation et de la manière dont ils cadrent avec les SARP actuelles de l'Annexe 17 — *Sûreté*. L'objectif était de mettre en évidence les questions à examiner dans une révision dynamique de l'Annexe pour veiller à ce que des mesures appropriées de neutralisation des futures menaces soient proposées dans l'Amendement n^o 12.

À la suite de son examen des SARP de l'Annexe 17, le Groupe d'experts a établi un Groupe de travail sur l'Amendement n^o 12 de l'Annexe qui a été chargé de rédiger de nouvelles SARP à insérer dans cet amendement, pour veiller à ce que les mesures soient appropriées à l'environnement actuel et prévisible de la sûreté de l'aviation civile dans le monde. Les propositions doivent tenir compte de plusieurs principes : gestion du risque, études d'impact applicables, clarté nécessaire, interprétations communes, harmonisation, précision et obtention de résultats observables et mesurables en matière de sûreté. Le Groupe d'experts a déjà dressé une liste de questions à examiner en vue de leur insertion dans l'Amendement n^o 12 : amendements de la définition des actes d'intervention illicite ; passagers clandestins ; systèmes de gestion de la sûreté ; une nouvelle recommandation sur la mise en œuvre d'une barrière secondaire pouvant être déployée lorsqu'il faut ouvrir la porte du poste de pilotage ; concordance des bagages ; et propositions d'inclure des dispositions concernant les prestataires de services de la circulation aérienne dans le Programme national de sûreté de l'aviation civile.

Pour procéder à un examen et formuler de nouveaux éléments indicatifs destinés aux États pour la mise en œuvre de l'Annexe 17, le Groupe d'experts a établi un Groupe de travail sur les éléments indicatifs qui, avec l'aide du Groupe de travail

sur la formation, a achevé l'examen du projet de septième édition du *Manuel de sûreté*.

Le Groupe a insisté sur la nécessité d'harmoniser et d'uniformiser la liste des articles interdits, car les différences pourraient beaucoup nuire à la sûreté. L'harmonisation entre les règles de sûreté devrait consister aussi à fournir aux passagers et aux membres d'équipage des renseignements clairs et coordonnés sur les articles qu'il est interdit, pour des raisons de sûreté ou de sécurité, d'introduire à bord d'un aéronef. Il a été jugé que des règles harmonisées au niveau international sont particulièrement souhaitables pour renforcer la confiance que la sûreté de l'aviation doit inspirer. À cet égard, le Groupe a approuvé la liste des articles interdits qui a été portée à la connaissance des États en août. Il a recommandé que la liste ait surtout valeur indicative et que les États devraient l'appliquer avec une certaine souplesse.



Le Groupe a aussi approuvé des éléments indicatifs sur les contrôles de sûreté des liquides, aérosols et gels (LAG) établis par le Groupe d'étude du Secrétariat sur le transport et l'inspection/filtrage des liquides, gels et aérosols. Ces éléments visent à aider les États à appliquer de façon uniforme les lignes directrices recommandées par le Conseil. Les éléments en question ont été portés à la

connaissance des États en octobre 2008. Le Groupe d'experts a conclu aussi que les contrôles volumétriques sur les LAG et les initiatives de procédures concernant les sacs de sûreté à indicateur d'effraction (SSIE) ne devraient pas être considérés comme constituant une solution permanente au problème que présentent les LAG transportés dans les bagages à main.

La dix-septième réunion du Groupe ad hoc des spécialistes de la détection des explosifs et la septième session de la Commission internationale technique des explosifs, qui se sont tenues en octobre à Montréal, ont conclu qu'il n'existe pas de solutions technologiques à court terme permettant d'inspecter les LAG contenus dans des sacs. Ces deux organismes ont été informés de ce que la Communauté européenne (CE) recherche actuellement une solution à long terme aux contrôles de sûreté des LAG. Elle a recommandé une approche comportant plusieurs mesures :

- obtenir la participation de l'industrie ;
- élaborer une méthodologie d'essai ;
- tester en laboratoire l'équipement existant ;
- effectuer des essais pilotes dans un contexte opérationnel portant sur certaines catégories de passagers ;
- moduler la réglementation.

Les États ont été encouragés à appuyer les travaux de mise au point et d'évaluation de technologies permettant d'inspecter/filtrer promptement et avec précision les LAG, d'une manière qui puisse être intégrée aux mesures de sûreté actuelles.

Il est essentiel de contrer les menaces qui pèsent sur l'aviation civile et que les organismes nationaux et les services de réglementation de la sûreté de l'aviation des États contractants concertent leurs efforts et coopèrent étroitement. À cet égard, l'Organisation a continué d'inviter instamment les États à participer au réseau OACI des points de contact de la sûreté de l'aviation, établi pour s'échanger des renseignements sur les menaces imminentes dirigées contre l'exploitation du transport aérien civil.

Amendements de l'Annexe 9 — *Facilitation*

Le Groupe d'experts de la facilitation a entre autres pour tâche de formuler des recommandations concernant l'insertion dans l'Annexe 9 de SARP nouvelles ou modifiées, en tenant compte de l'évolution récente des technologies applicables, des défis d'actualité et de la nécessité future d'améliorer l'efficacité et l'efficacité des inspections frontalières et des autres mécanismes de contrôle aux aéroports.

À sa cinquième réunion (FALP/5), qui s'est tenue du 31 mars au 4 avril, le Groupe d'experts a examiné et révisé les SARP du Chapitre 6 (Aéroports internationaux — aménagements et services intéressant le trafic). La réunion a notamment examiné la question de savoir comment les aéroports privatisés peuvent répondre aux besoins des services d'inspection frontaliers, les mesures de nature à prévenir la

propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens et des questions relatives aux systèmes d'inspection modernes. Le Groupe a aussi suggéré que ce chapitre soit remanié en supprimant certaines de ses SARP devenues caduques.

Le Groupe d'experts a formulé des recommandations visant à renforcer les SARP relatives aux programmes de renseignements préalables concernant les passagers (RPCV) figurant au Chapitre 3 de l'Annexe (Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages) et à aligner sur les meilleurs usages mondiaux les régimes existants et émergents d'échange de données sur les passagers. De nombreux États contractants appliquent déjà ou sont sur le point d'appliquer des programmes RPCV. Or, certains de ces programmes n'ont pas toujours tenu compte des meilleurs usages internationaux convenus par l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'OACI et l'Association du transport aérien international (IATA). C'est pourquoi les changements suggérés par le Groupe d'experts, s'ils sont adoptés, atténueraient les difficultés auxquelles les compagnies aériennes sont actuellement confrontées en raison du manque d'uniformité des régimes RPCV.

Audits de sûreté de l'aviation

Le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), lancé en juin 2002, consiste à procéder à des audits universels, obligatoires et réguliers des systèmes de sûreté de l'aviation de tous les États contractants de l'OACI. Les audits mettent en évidence les carences éventuelles des systèmes de sûreté de l'aviation de tous les États et recommandent les moyens de les éliminer.

Au total, 182 audits ont été effectués pendant le premier cycle du programme, dans 181 États contractants et dans une Région administrative spéciale. Des audits de suivi ont été entrepris en 2005 pour évaluer les améliorations apportées par les États dans l'application des recommandations des audits OACI initiaux, améliorations qui sont décrites dans les plans d'action correctrice des États. En 2008, 41 missions de suivi ont ainsi été effectuées, portant leur total à 142 depuis 2005. Ces missions de suivi continuent de confirmer que, dans l'ensemble, les États ont bien progressé dans l'application de leur plan d'action correctrice.

En mai, l'OACI a publié une analyse détaillée des résultats du premier cycle des audits USAP qui portait sur une période de cinq ans s'achevant en décembre 2007. Cette analyse détaillée a permis de mettre en lumière et de chiffrer les préoccupations que suscite la sûreté aux plans national et des aéroports, pour des États, aux niveaux régional et mondial.

Un deuxième cycle d'audits USAP a été lancé en janvier 2008 : il est axé sur l'application effective par les États des éléments critiques d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation. La portée des audits a aussi été élargie pour couvrir les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* concernant la sûreté, notamment la vérification des mécanismes de contrôle de l'établissement et de la délivrance des documents de voyage.

À cet égard, un programme de recertification des auditeurs a été lancé en décembre 2007 pour former les auditeurs USAP à la méthodologie utilisée pour le deuxième cycle. Il consiste en des exposés interactifs sur le web et en un programme d'apprentissage à distance. Cette formation s'est achevée en 2008 et presque tous les 120 auditeurs USAP actifs ont été recertifiés pendant l'année. De plus, un cours de formation de base des auditeurs USAP a été dispensé à Nairobi, et des colloques USAP visant à familiariser les États avec les instruments et la méthodologie utilisés pour préparer et mener les audits et établir les rapports correspondants dans le cadre du deuxième cycle ont été organisés à Casablanca, Moscou, Nairobi et Singapour.

En 2008, les équipes d'audits de sûreté de l'OACI ont effectué des audits dans 22 États. La Figure 8 illustre les résultats initiaux, au niveau mondial, de ces audits du deuxième cycle, avec une indication de la suite donnée à leurs éléments critiques.

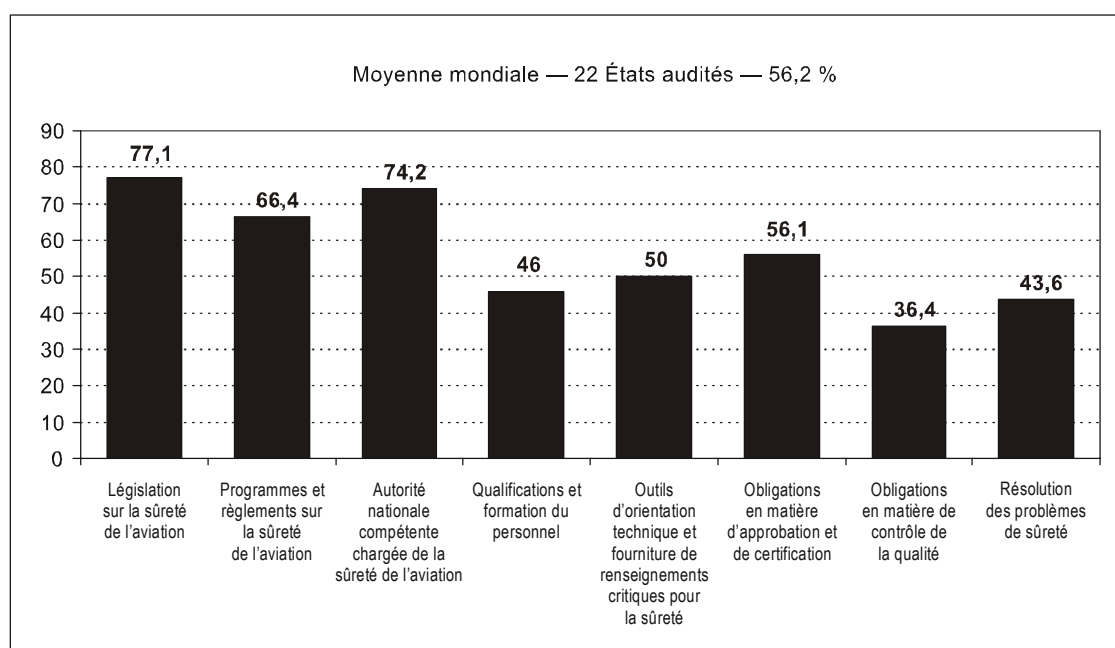


Figure 8. Niveau de mise en œuvre des éléments critiques d'un système de supervision de la sûreté (%)

Ainsi que l'Assemblée lui demandait de l'envisager, à sa 36^e session, le Conseil a décidé d'introduire un degré limité de transparence des résultats des audits de sûreté de l'aviation et il a donc approuvé en juin une proposition dans ce sens. Pour donner suite à cette proposition et équilibrer la nécessité pour les États d'être informés des préoccupations de sûreté qui n'ont pas été dissipées et celle de ne pas divulguer au grand public des renseignements délicats et sensibles concernant la sûreté, des graphiques illustrant la suite donnée aux éléments

critiques observés dans les États audités ont été diffusés aux États contractants sur le site web USAP sécurisé.

En septembre, l'OACI et la Communauté européenne (CE) ont conclu un mémorandum de coopération concernant leur programme respectif d'audits et d'inspections de sûreté de l'aviation effectués dans les 27 États membres de l'Union européenne (UE). Le mémorandum établit une coopération mutuelle dans le domaine des audits et des inspections de sûreté pour qu'il soit fait le meilleur usage des ressources limitées et pour éviter les doubles emplois, vu que la plupart des normes de l'Annexe 17 — *Sûreté* correspondent aux règlements correspondants de la Communauté. Il est prévu que les audits effectués sur place par l'OACI ne seront pas exigés pour les États membres de l'Union européenne, mais le mémorandum n'écarte pas la possibilité de tels audits, et l'OACI continuera d'avoir des rapports directs avec les États membres de l'UE.

Le Programme de documents de voyage lisibles à la machine (MRTD)

L'OACI a publié la troisième édition du Doc 9303, Partie 3 — *Documents de voyage officiels lisibles à la machine*. Les dispositions de ce document n'ont pas pour objet de servir de normes pour des documents d'identité nationaux. Néanmoins, tout État qui conclut des accords bilatéraux avec d'autres États et qui autorise que ses documents d'identité puissent être utilisés pour traverser les frontières qui les séparent devrait veiller à ce que ses documents d'identité soient conformes aux spécifications du Doc 9303, Partie 3.

Cette troisième édition comporte deux volumes : le Volume I, qui est une version à jour de la deuxième édition et qui contient toutes les spécifications que doit appliquer un État qui souhaite émettre un document de voyage officiel lisible à la machine qui ne comporte pas de moyens d'identification biométriques, et le Volume II, qui contient les spécifications pour l'amélioration de ce document consistant à employer le système mondialement interopérable d'identification biométrique et la mise en mémoire des données qui lui est associée et qui utilise un circuit intégré sans contact. L'OACI continue aussi de publier un Supplément au Doc 9303, actuellement le septième. Il contient une mise à jour de l'Appendice 1 à la Section III — Critères de sécurisation des documents de voyage lisibles à la machine.

Conformément à son approbation par la 18^e réunion du Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine (TAG-MRTD/18), l'OACI a publié un document intitulé « Lignes directrices sur les documents de voyage lisibles à la machine et la facilitation des passagers » (version électronique seulement). Ce document illustre comment les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) électroniques peuvent être utilisés dans les formalités d'inspection trans-frontière assistée (semi-automatique) ou totalement automatisée pour accélérer l'acheminement des passagers aux aéroports, aux gares maritimes et aux frontières terrestres. Ce document est disponible sur le site web MRTD : <http://www2.icao.int/en/mrtd/Pages/default.aspx>.

Le Groupe TAG/MRTD a aussi appuyé la création d'un nouveau groupe de travail, le Groupe de travail sur la mise en œuvre et le renforcement des capacités (ICBWG) qui aura pour mandat d'examiner et d'évaluer les aspects de l'application opérationnelle des normes et spécifications des DVLM.

Le Groupe de travail des technologies nouvelles (NTWG) a réalisé sa troisième initiative de demande de renseignements (RFI) pour trouver de nouvelles technologies qui apporteront des bienfaits futurs au programme MRTD et à son application. Pour les RFI 2007-2008, ce groupe de travail a dressé une liste des domaines présentant de l'intérêt, qui ont été divisés en neuf catégories générales classées et examinées au regard de plusieurs critères qualitatifs et quantitatifs dont notamment le coût, l'innovation et la compatibilité avec les mécanismes actuels et futurs de délivrance des documents et de contrôles frontaliers. Le groupe a examiné les futurs objectifs de l'OACI concernant la facilitation, la sûreté et l'interopérabilité mondiale.

Créé en mars 2007, le répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI compte maintenant 13 participants. Il est prévu que d'autres États contractants se joindront à eux dans les prochains mois.

La diffusion et le partage de renseignements sur tous les aspects des DVLM ont retenu une attention prioritaire pendant toute l'année. Le quatrième Symposium et Exposition sur les documents de voyage lisibles à la machine, la biométrie et les normes de sûreté s'est tenu au siège de l'OACI en octobre. Il y a été question des nouvelles tendances dans la délivrance des DVLM et des systèmes de lecture frontaliers. De plus, deux ateliers sur la sûreté des documents de voyage et l'application des normes et spécifications de l'OACI sur les DVLM se sont tenus à l'invitation de l'Organisation des États américains (OEA), du Secrétariat du Comité interaméricain contre le terrorisme (CICTE) et de la Direction du comité contre le terrorisme des Nations Unies (CTED). Le Rapport MTRD est dorénavant publié trois fois par an et il est disponible sur papier et en version électronique sur le site web MRTD.

En plus de renseignements et d'avis, l'OACI a fourni à de nombreux États une assistance opérationnelle à la mise en œuvre des projets liés aux DVLM : Algérie, Arménie, Bangladesh, Bosnie-Herzégovine, Cameroun, Colombie, El Salvador, Équateur, Érythrée, Indonésie, Kiribati, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Maurice, Mexique, Namibie, Ouzbékistan, Panama, Paraguay, Pérou, Philippines et Thaïlande. Une assistance a également été fournie au département de la gestion des Nations Unies, Section des voyages et des transports, au sujet du Laissez-passer des Nations Unies.

Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD)

Conformément à la Résolution A36-20 de l'Assemblée — *Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*, le mandat opérationnel

des activités de sûreté de l'aviation de l'ISD peut être vu sous l'angle de ses quatre pierres angulaires : assistance aux États, assistance régionale, coopération mondiale et formation à la sûreté de l'aviation.

Le programme aide les États contractants dans les efforts qu'ils font pour corriger les carences mises en évidence par le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) à se conformer aux normes de l'Annexe 17. Le programme analyse les données des rapports d'audit pour établir les priorités relatives à l'assistance aux États. Cette analyse conduit à la formulation de projets d'assistance de courte durée et sert de base à l'assistance à plus long terme fournie par la Direction de l'assistance technique (TCB) de l'OACI.

À la suite de l'analyse régionale des constatations de l'USAP, des éléments de formation ponctuels ont été établis pour aider les États. Le Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP), le Programme national de contrôle de la qualité (NQCP), le Programme de sûreté d'aéroport (ASP), le Programme de certification des préposés à l'inspection/filtrage et le Programme national de formation à la sûreté de l'aviation (AVSEC) sont dispensés dans les Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) et aussi dans les États.

Pour poursuivre l'assistance aux États au niveau des régions dans le domaine de la sûreté de l'aviation et continuer d'encourager la coopération et les partenariats régionaux, des experts régionaux, sûreté de l'aviation (ASRO) ont été nommés dans les bureaux régionaux de Bangkok, Dakar, Mexico et Nairobi. Les ASRO sont les coordonnateurs principaux auxquels les États qui ont besoin d'assistance peuvent s'adresser pour ce qui concerne les audits et l'assistance générale dans l'application des dispositions de l'Annexe 17. Ils ont aussi pour charge de coordonner toutes les activités de formation dans la région où ils sont affectés.

Pour donner suite à la Conférence sur le développement de la Feuille de route pour la sûreté de l'aviation en Afrique, qui s'est tenue à Addis-Abeba en novembre 2007, un programme de travail détaillé a été formulé et présenté à la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC). Ce programme fixe le calendrier de préparation de la réunion de suivi, il réactive le comité technique régional et comporte des dispositions relatives à la formation AVSEC régionale.

L'ISD continue d'appuyer les efforts que font les États pour éliminer les carences en tentant d'obtenir des ressources auprès d'États en mesure de leur prêter assistance, de partenaires et de parties prenantes de l'industrie. À cette fin, des partenariats et des alliances ont été contractés pour être utilisés pendant tout le triennat. D'autres directions de l'OACI ont déjà tenu des réunions avec des États et des entités partenaires. Cette collaboration a été à l'origine de la création d'une base de données commune des projets d'assistance qui sera soumise à l'examen des partenaires et des États. Cette base de données constituera une source de renseignements concernant les activités d'assistance dans le domaine de la sécurité et de la sûreté de l'aviation. Elle vise à mieux mettre en évidence les projets d'assistance complémentaires ou se chevauchant afin d'éliminer ceux qui sont redondants et pour éviter les activités de développement qui font double emploi.

Pour aider les États contractants des régions Amérique latine et Caraïbes, Transports Canada et le programme ISD/AVSEC ont établi un partenariat financier pour l'organisation d'ateliers sur des sujets AVSEC dans le cadre de la Phase II du Programme régional de sensibilisation à la sûreté de Transports Canada.

Les malettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) continuent d'être un élément important de la formation à la sûreté de l'aviation. Il en existe actuellement neuf : Base, Compagnie aérienne, Exercices, Fret, Gestion, Gestion de crise, Inspecteurs nationaux, Instructeurs et Superviseurs.

Conformément au plan d'activités de l'OACI, de nouveaux éléments didactiques sont actuellement mis au point. Il est envisagé qu'ils traiteront de sujets tels que l'analyse des menaces, la gestion du risque et la facilitation. Ces éléments seront formulés en collaboration directe avec la Section des politiques de sûreté de l'aviation et de facilitation de l'OACI.

De manière générale, la formation à la sûreté de l'aviation a bénéficié du rôle croissant et indépendant des centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA). En plus de la formation qu'ils dispensent sous les auspices de l'ISD, ces centres sont régulièrement utilisés dans la formation AVSEC des diverses régions. En outre, plusieurs d'entre eux ont conclu des accords bilatéraux pour faire de la formation dans leurs locaux mêmes ou dans ceux des administrations nationales de l'aviation civile et des aéroports. En raison toutefois de la demande croissante pour ce type de formation et de l'apparition constante de nouvelles menaces, il est admis qu'il faut continuer de développer et de renforcer le réseau de ces centres.

En octobre, la sixième réunion des directeurs des CFSA s'est tenue à Dakar. Les débats de la réunion ont notamment porté sur la mise au point d'une nouvelle méthodologie, de nouveaux moyens de formation et de nouveaux matériels didactiques sur la sûreté de l'aviation. À la conclusion de la réunion, un programme de travail prévoyant plusieurs mesures a été établi. Ce programme contribuera à élargir et à mieux coordonner le réseau des CFSA.

Seize cours de gestion professionnelle ont été dispensés en anglais et en français. Au total, 204 participants ont passé avec succès les examens de fin de cours et ils sont dorénavant désignés officiellement gestionnaires professionnels AVSEC.

En plus des objectifs mentionnés ci-dessus, le cours a créé une communauté de diplômés qui participent à un échange très actif de renseignements. Le programme est aussi caractérisé par un fort accroissement de la coopération bilatérale et multilatérale. Il a été signalé en particulier que les États commencent à ajuster les critères d'emploi des cadres moyens et supérieurs en exigeant qu'ils aient obtenu la désignation de gestionnaire professionnel avant de pouvoir être recrutés.

Projets et initiatives de coopération technique

Deux projets régionaux et 17 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.

Au titre du Programme de coopération technique, l'OACI a recruté 37 experts internationaux en sûreté de l'aviation pour aider à l'examen et à l'élaboration 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 classe et 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 et de matériel de sûreté.

Une bourse de formation en sûreté aéroportuaire a été octroyée à un inspecteur de la sûreté de l'aviation, et plus de 120 participants ont assisté à des séminaires et ateliers sur des questions liées à la sûreté de l'aviation.

La mise en œuvre du projet CASP (Programme coopératif de sûreté de l'aviation) s'est poursuivie dans la Région Asie et Pacifique, avec la participation de 23 États. L'objectif final de ce projet est l'établissement d'une structure régionale qui favorise la coopération et la coordination en matière de sûreté de l'aviation et l'échange de renseignements entre les autorités chargées de la sûreté de l'aviation, 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.

Dans la Région Moyen-Orient, un important aspect du projet COSCAP-GS (États du Golfe) vise à créer une structure régionale de coopération et de coordination pour les questions de sûreté de l'aviation et pour la formation du personnel de sûreté de l'aviation. Il comprend l'élaboration de programmes nationaux modèles de sûreté de l'aviation incorporant des SARP de l'OACI et des mesures et procédures renforcées de sûreté ainsi que des activités liées à la mise en œuvre des recommandations de l'OACI concernant les liquides, aérosols et gels (LAG) et les sacs de sûreté à indicateur d'effraction (SSIE).

Les principaux achats intéressant la sûreté ont porté sur des équipements aéroportuaires de radioscopie des bagages et des véhicules blindés. La formation connexe par les fournisseurs de ces équipements a été donnée à 16 ressortissants d'un État.

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

En 2008, une priorité élevée a été donnée de nouveau à la protection de l'environnement, dans l'esprit de la Résolution A36-22 de l'Assemblée, qui oriente les travaux de l'Organisation dans ce domaine et demande à l'OACI de jouer sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de gaz à effet de serre (GES). L'accent a donc été mis sur des solutions visant à améliorer le bilan en matière d'émissions de l'aviation à l'échelle mondiale et sur des mesures pour limiter les incidences globales du transport aérien sur l'environnement.

Les principales activités de 2008 ont été notamment :

- la poursuite des travaux en vue de la huitième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/8) de 2010, dans le cadre de l'établissement de normes, la définition d'objectifs environnementaux et l'élaboration d'orientations, politiques et procédures visant à réduire les incidences de l'aviation sur l'environnement ;
- la mise au point d'outils et de méthodes, tels que le calculateur de carbone de l'OACI, pour quantifier les émissions de l'aviation et leurs incidences ;
- la coopération avec d'autres organismes des Nations Unies, en particulier avec la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), pour ce qui est des questions relatives aux changements climatiques ;
- l'assistance dans l'élaboration par le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC) d'un Programme d'action OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques ;
- le renforcement des activités d'information pour accroître la sensibilisation aux questions d'environnement en aviation.

Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP)

Le principal fait nouveau au CAEP a été la mise en route d'examens à réaliser des experts indépendants (EI) en vue d'établir des objectifs technologiques et opérationnels à moyen terme (10 ans) et à long terme (20 ans) en ce qui concerne le bruit, la consommation de carburant et les NO_x.

Ces examens EI définissent les gains d'efficacité rendus possibles par des améliorations technologiques et opérationnelles, qui peuvent servir de base pour l'établissement d'objectifs à moyen et à long terme. Ces objectifs aident à

orienter et à coordonner les développements technologiques à l'échelle mondiale, tout en servant de référence pour la mesure des progrès technologiques, ce qui vient compléter le processus d'établissement des normes. La deuxième réunion du Groupe directeur (SG) du CAEP, en préparation de la réunion CAEP/8, s'est tenue à Seattle, en septembre.

Émissions des moteurs d'aviation

Le CAEP a continué d'étudier des options pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation, en concentrant ses efforts sur des mesures techniques, opérationnelles et fondées sur le marché. Un pas important dans cette direction a été la mise en place de la « mesure du rendement du carburant des systèmes d'aéronefs commerciaux », à utiliser de concert avec les analyses des tendances et des objectifs environnementaux.

Un atelier technique sur les avantages environnementaux des mesures opérationnelles, tenu en décembre, a facilité la préparation des examens EI mentionnés ci-dessus. Les travaux se sont poursuivis dans l'analyse des utilisations possibles des carburants de remplacement pour l'aviation, ce qui prépare le terrain pour un atelier sur ce sujet en février 2009.

Le CAEP mène actuellement une analyse des options de renforcement de la rigueur des normes applicables aux NO_x tenant compte des interdépendances. On s'attend à ce que la réunion CAEP/8 définisse un degré de rigueur fondé sur cette analyse. Au chapitre des mesures fondées sur le marché, le CAEP étudie les principales questions à prendre en compte pour ce qui est de l'établissement de liens entre les différents régimes d'échange de droits d'émission, y compris ceux qui concernent l'aviation. Il analyse également les possibilités offertes par les mesures de compensation des émissions pour l'atténuation des incidences de l'aviation sur les changements climatiques.

Bruit des aéronefs

Un atelier technique, suivi d'un examen EI des technologies de réduction du bruit, s'est tenu en septembre, et le CAEP a entrepris d'analyser comment l'imposition de couvre-feux dans une région peut avoir des incidences environnementales néfastes dans une autre région.

D'autres améliorations ont été apportées aux dispositions de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume I — *Bruit des aéronefs*, concernant les procédures d'essai et au *Manuel technique des procédures de certification acoustique des aéronefs* (Doc 9501), pour garantir qu'ils sont clairs et alignés sur les pratiques de certification les plus récentes.

Données et modélisation

Le CAEP a continué d'élaborer des outils pour évaluer le bruit, la qualité de l'air locale et les gaz à effet de serre afin de fournir des projections quantifiées qui

seront prises en compte dans les recommandations de politique et les décisions de la réunion CAEP/8.

L'évaluation des tendances concernant le bruit, la qualité de l'air locale et les gaz à effet de serre sera projetée pour 2016, 2026 et 2036 par rapport aux valeurs de référence de 2006. En outre, des prévisions spécifiques seront établies qui incluront les résultats des examens EI.

Calculateur de carbone de l'OACI

Le calculateur de carbone de l'OACI a été officiellement mis en service durant la Journée mondiale de l'environnement (le 5 juin) après avoir été mis au point et harmonisé par le CAEP. Cet outil convivial, offert sur le site web public de l'OACI, est à la disposition du grand public. Les pourparlers se poursuivent avec le Groupe des Nations Unies pour la gestion de l'environnement concernant l'adaptation du calculateur pour en faire un outil de calcul du bilan du transport aérien pour tout le système des Nations Unies. L'idée est de perfectionner le calculateur et de le faire adopter par toutes les parties prenantes en aviation qui le jugeront utile. Il est prévu aussi d'élargir le système pour estimer les émissions de CO₂ attribuables au fret aérien transporté à bord d'aéronefs de passagers ou d'aéronefs tout-cargo.



Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC)

L'Assemblée (36^e session) a demandé au Conseil de constituer un Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques — le GIACC. Ce groupe, créé en janvier 2008, est composé de 15 cadres supérieurs des gouvernements, qui représentent toutes les régions de l'OACI, avec une participation équitable de pays en développement et de pays développés.

Le GIACC a été chargé d'élaborer, avec le soutien technique du CAEP, un programme d'action OACI dynamique sur l'aviation internationale et les changements climatiques, fondé sur un consensus, et traduisant la vision commune et la volonté de tous les États contractants. Le programme d'action doit être examiné en temps opportun, compte tenu de la quinzième réunion de la Conférence des Parties (COP 15) à la CCNUCC, qui se tiendra en décembre 2009.

Le GIACC s'est réuni deux fois en 2008, en février et en juillet. Après un examen initial complet de ses tâches et des domaines dans lesquels des décisions devront être prises, le GIACC est convenu d'établir des objectifs ambitieux à court, moyen et long terme, en rapport avec la consommation/le rendement du carburant. Les groupes de travail ci-après ont été créés pour accélérer les travaux sur chacun des trois éléments clés du Programme d'action de l'OACI :

- Groupe de travail sur les objectifs ambitieux mondiaux, qui doit établir la faisabilité des éventuels objectifs ambitieux et d'élaborer une série d'options pour des objectifs ambitieux mondiaux sous forme de rendement du carburant, qui sera soumise à l'examen de la GIACC/3.
- Groupe de travail sur les mesures pour réduire les émissions, qui doit apporter de l'information sur des mesures et des exemples de bonne pratique sur lesquels les États pourront se baser pour aborder la question de l'incidence de l'aviation internationale sur les changements climatiques.
- Groupe de travail sur le suivi et la mise en œuvre, qui doit recommander au GIACC les meilleures méthodes de suivi et de compte rendu des progrès en vue de la réalisation des objectifs ambitieux, conformément aux obligations internationales.

Ces groupes de travail ont été chargés de formuler des propositions concrètes qui seront examinées à la troisième réunion du GIACC en février 2009. En parallèle avec les activités du GIACC, le CAEP a fait avancer ses travaux techniques qui appuieront le processus du GIACC et continueront à lui fournir des renseignements, surtout pour ce qui est de l'établissement des objectifs et des activités d'atténuation.

Les membres du GIACC ont aussi demandé que l'OACI rende disponibles des données sur la consommation de carburant liée aux opérations aériennes, en faisant appel à la coopération de ses États contractants. Par la suite, il a été demandé aux États, en mai, de fournir des données sur la consommation de carburant des transporteurs aériens commerciaux. Ces données seront regroupées et analysées par le Secrétariat de l'OACI.

Coopération avec d'autres organismes des Nations Unies

La collaboration avec d'autres organismes des Nations Unies et l'aide à leur apporter, en particulier pour les activités concernant les changements climatiques, ont été au cœur des travaux du Groupe de l'environnement tout au long

de l'année. Comme les années précédentes, l'accent a été mis principalement sur la coopération avec la CCNUCC.

L'OACI a fait des exposés et présenté des documents aux quatre réunions de la CCNUCC tenues en 2008 — les pourparlers sur les changements climatiques de Bangkok en avril, de Bonn en juin et d'Accra en août, et la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques à Poznań en décembre. Des renseignements ont été donnés sur les politiques de l'OACI concernant la quantification, l'atténuation et l'adaptation, ainsi que sur les difficultés de la collecte de données sur les émissions de l'aviation internationale, y compris les implications juridiques et au niveau de la méthodologie.

En décembre 2007, la treizième réunion de la Conférence des Parties à la CCNUCC (COP 13) a inauguré la « feuille de route de Bali », programme complet visant à permettre l'élaboration d'un futur accord sur les changements climatiques. Depuis la création du GIACC, les activités de l'OACI et de la CCNUCC suivent deux courants parallèles, qui devraient arriver à terme à la fin de 2009. L'OACI coordonne ses activités avec celles de la CCNUCC et optimise l'échange de renseignements entre les deux organismes.

Afin de renforcer le rôle de premier plan que l'OACI joue sans relâche en ce qui concerne les émissions des aéronefs et les changements climatiques, une lettre (ENV 1/1-08/44) envoyée aux États en mai soulignait combien il importe que, lorsque les représentants des États participent à des réunions d'autres institutions des Nations Unies, leurs positions et points de vue soient harmonisés et coordonnés avec ceux convenus à l'OACI. Les membres de l'OACI sont virtuellement les mêmes que les États qui sont parties à la CCNUCC.

En outre, l'OACI a collaboré avec le Conseil des chefs de secrétariat (CCS) des organismes des Nations Unies pour la coordination et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) au projet ONU « Unis dans l'action » et à un autre projet de l'ONU sur la neutralité climatique. Les contacts ont été maintenus avec l'Organisation maritime internationale (OMI) pour harmoniser les méthodes visant à réduire les émissions, étant donné la similarité des questions auxquelles sont confrontés le transport international aérien et le transport international maritime.

Activités de diffusion et de sensibilisation du public

Les 18 et 19 juin, l'Organisation a tenu l'atelier de l'OACI sur l'aviation et les marchés du carbone, auquel participait, comme conférencier d'honneur, M. Yvo de Boer, Secrétaire exécutif de la CCNUCC. L'objectif de l'événement était de familiariser les participants avec les questions clés liées aux émissions de l'aviation et aux marchés du carbone. Diverses approches, y compris les échanges de droits d'émission et les programmes de compensation des émissions de carbone, ont été abordées, et il y a eu un vaste débat sur d'autres mécanismes souples prévus par le Protocole de Kyoto et sur les possibilités d'un marché mondial des émissions de carbone provenant de l'aviation.

En marge de la réunion d'Accra, le Secrétariat a organisé un événement parallèle en coopération avec les constructeurs aéronautiques (le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales [ICCAIA]), les compagnies aériennes (l'Association du transport aérien international [IATA]) et les fournisseurs de services de navigation aérienne (la Civil Air Navigation Services Organisation [CANSO]), intitulé « Mesures et initiatives de l'aviation concernant les changements climatiques ». Cet événement parallèle a réuni de nombreux participants, qui ont reçu des renseignements sur les principales réalisations et les activités actuelles visant à réduire les émissions de l'aviation internationale, tant au niveau technologique qu'au niveau opérationnel.

En juillet, un numéro spécial du *Journal de l'OACI* a été consacré à l'environnement — « Aviation et environnement » (Volume 63, N° 4). Il est prévu de publier un numéro de ce genre chaque année.

Contributions volontaires et dotation en personnel

L'Assemblée (36^e session) a dégagé de nouvelles tâches ne figurant pas au budget du Programme ordinaire mais jugées cruciales pour réaliser pleinement l'Objectif stratégique C. La lettre ENV 1/1.1-08/10 demandait aux États de s'engager à apporter un soutien financier aux activités de l'Organisation relatives à l'environnement.

Plusieurs États contractants ont versé de généreuses contributions, grâce auxquelles on a pu recruter trois experts en environnement qui aideront à exécuter le programme de travail environnemental de l'Organisation. Toutefois, les contributions volontaires reçues jusqu'ici représentent environ 20 % du montant demandé. Faute de contributions financières supplémentaires, le niveau actuel des ressources sera insuffisant en 2009 pour mettre en œuvre le programme environnemental de l'OACI.

La France et l'Italie ont chacune généreusement fourni un administrateur auxiliaire au Groupe de l'environnement.

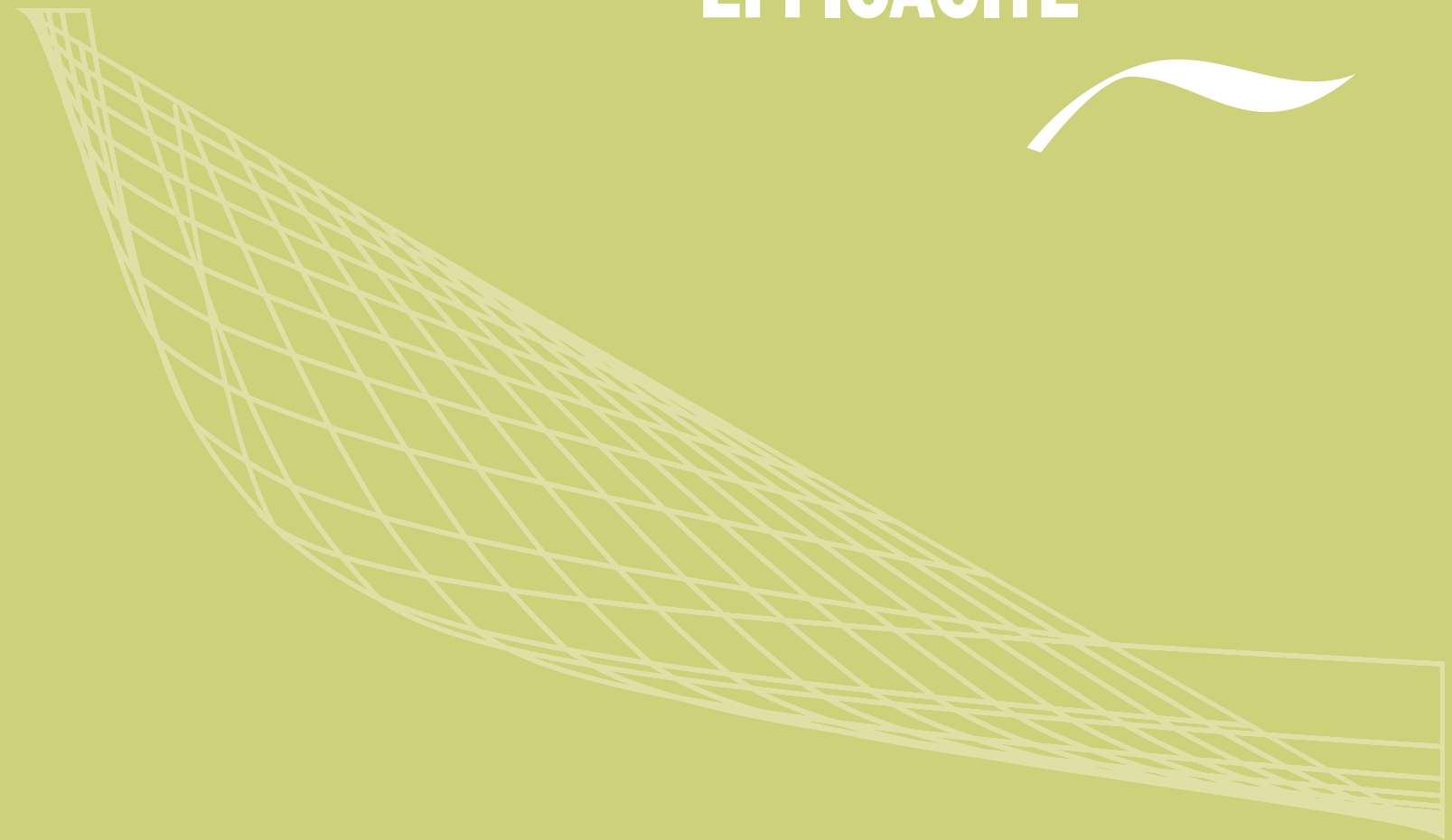
Projets et initiatives de coopération technique

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

Deux 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 sur les incidences environnementales et la mise en œuvre de règles et d'itinéraires pour la réduction du bruit, ainsi que dans la planification et l'exploitation de systèmes d'avitaillement.

Une formation sur le transport aérien et l'environnement a été dispensée, dans le cadre du processus d'acquisition, à 24 ressortissants 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'amélioration de l'efficacité des activités aéronautiques, grâce à l'établissement, à la coordination et à l'application des plans de navigation aérienne, contribue à réduire les coûts d'exploitation unitaires, augmente le trafic et améliore autant que faire se peut l'utilisation des technologies existantes et naissantes. En 2008, plusieurs progrès importants ont contribué à améliorer encore plus l'efficacité.

Approche fondée sur la performance

L'OACI a axé les efforts qu'elle fait pour améliorer constamment le système ATM sur le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854), sur le *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750) et sur l'approche de la planification fondée sur les performances. Cette approche exige qu'un fort accent soit mis sur les résultats grâce à l'adoption d'objectifs et de cibles de performance, à la prise collective de décisions axées sur les résultats et à la prise de décisions fondées sur des faits et des données. Les résultats sont évalués périodiquement par un examen des performances qui, à son tour, exige l'existence de moyens satisfaisants de mesure des performances et de collecte des données.

Pour aider les États et les groupes régionaux de planification à identifier les améliorations les plus appropriées de l'exploitation et aussi pour favoriser la mise en œuvre, l'Organisation a publié le *Manuel sur les performances mondiales du système de navigation aérienne* (Doc 9883). Ce manuel vise à faciliter l'uniformité des stratégies et à établir si les résultats globaux précédemment convenus pour chaque objectif de performance ont été obtenus.

Navigation fondée sur les performances (PBN)

La navigation fondée sur les performances (PBN) est un élément central du Plan mondial de navigation aérienne et elle a pour objet d'atteindre les objectifs du Concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondiale. Elle permet d'harmoniser et de prédire les trajectoires de vol et ainsi de tirer le meilleur parti des performances des aéronefs actuels, d'améliorer la sécurité, d'accroître la capacité de l'espace aérien et de résoudre plus aisément les difficultés environnementales.

La rédaction du *Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)* [précédemment appelé *Manuel sur la qualité de navigation requise (RNP)*, (Doc 9613)] a été achevée en 2008. Des SARP ont été adoptées et des procédures de vol ont été approuvées à l'appui de la navigation fondée sur les performances. De plus, les trois volumes d'un manuel de l'assurance de la qualité pour la conception des procédures de vol (Doc 9906), en préparation, contiendront

des éléments d'orientation destinés aux États sur l'assurance de la qualité nécessaire lors de la conception des procédures de vol PBN. Le Groupe d'étude sur la navigation fondée sur les performances (PBNSG) étudie actuellement les nouveaux besoins de l'exploitation rendus nécessaires par cette technique de navigation.

Les six derniers séminaires de familiarisation, sur les dix qui étaient prévus, se sont tenus à Abuja, Bakou, Lima, Nairobi, Paris, et Santo Domingo pour aider les États à appliquer la PBN. Les équipes spéciales PBN instituées au sein de tous les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ont dressé des plans régionaux.

La faiblesse des moyens de conception des procédures de vol PBN des États constitue une des principales entraves à la mise en œuvre de la PBN. Pour cette raison, des cours de conception des procédures organisés en coopération avec le Projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité dans l'Asie du Nord (COSCAP-NA) et l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) de France ont été dispensés à New Delhi et à Hong Kong. D'autres établissements ont été pressentis en vue d'élargir les moyens de formation. De plus, la création de programmes régionaux de conception des procédures progresse actuellement afin de créer dans ce domaine des capacités viables dans les États.

NextGen/SESAR

Le Forum sur l'intégration et l'harmonisation des programmes NextGen et SESAR dans le cadre de l'ATM mondiale de l'OACI s'est tenu à Montréal en septembre afin d'appeler pour la première fois l'attention du monde entier sur ces deux programmes lancés par l'Europe et les États-Unis, et pour examiner les futurs besoins du système de navigation aérienne. L'Australie, le Brésil, le Canada, la Chine, le Danemark, la Fédération de Russie, l'Inde, le Japon et l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) ont décrit leurs plans futurs, alors que des représentants des aéroports, des fournisseurs de services de navigation aérienne, des entreprises de transport aérien, des pilotes, des contrôleurs de la circulation aérienne, des spécialistes de la maintenance, de l'aviation d'affaires et de l'aviation générale ainsi que des aviateurs y ont tous exposé leurs points de vue spécialisés. Pour leur part, les dirigeants de ces deux organismes techniques à vocation normative ont expliqué la façon d'établir des normes pour favoriser la mise en œuvre des systèmes.

Nouveaux très gros porteurs

Le *Manuel des services d'aéroport* (Doc 9137), 5^e Partie — *Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés* (Doc 9137) a été mis à jour par l'insertion d'éléments indicatifs supplémentaires résultant de la mise en service de nouveaux très gros porteurs à des aéroports existants sur la base des spécifications de la lettre de code F de l'Annexe 14 — *Aérodromes*, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*.

Nouvelle formule de plan de vol de l'OACI

L'OACI a mis au point une nouvelle formule de plan de vol pour répondre aux besoins futurs des aéronefs disposant de moyens avancés et à l'évolution des besoins des systèmes ATM automatisés, en tenant compte de la compatibilité avec les systèmes existants, des facteurs humains, de la formation ainsi que des questions de coûts et de transition. Ce plan de vol représente une étape intermédiaire vers un système entièrement réorganisé qui répondra aux besoins de la gestion de l'information indispensables à la réalisation du concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondiale de l'OACI.

**La Réunion régionale spéciale de navigation aérienne
Afrique-océan Indien (AFI-RAN)**

La Réunion régionale spéciale AFI-RAN a examiné des questions techniques et opérationnelles de mise en œuvre dans de nombreux domaines dont il était jugé qu'ils appelaient les mesures les plus urgentes. Les plus hautes priorités (c'est-à-dire celles dont découlent les plus grands bienfaits pour l'environnement et l'efficacité) ont notamment été affectées à la navigation fondée sur les performances (PBN) et à l'application du système géodésique mondial — 1984 (WGS-84) qui lui est associée, à la mise en œuvre de la surveillance centrale du nouveau minimum de séparation verticale réduit (RVSM), à la certification des aéroports, à la mise en œuvre des systèmes de gestion de la qualité des données météorologiques (MET), à la modernisation des microstations (VSAT), à la planification préalable des réactions aux pandémies et à l'établissement de centres conjoints de coordination des recherches et du sauvetage. Des renseignements complémentaires sur cette réunion figurent au titre de l'Objectif stratégique A.

**Adoption du minimum de séparation verticale réduit (RVSM)
dans la Région Afrique-océan Indien (AFI)**

Pour tenter d'améliorer encore plus l'efficacité de l'espace aérien supérieur, le RVSM est appliqué dans la Région AFI depuis septembre : il a permis d'augmenter de plus de 85 % le nombre de niveaux de vol disponibles, si bien que les aéronefs peuvent voler plus près de leur altitude optimale, ce qui améliore l'efficacité de la consommation de carburant et réduit les coûts ainsi que les émissions de gaz à effet de serre (GES). Il est estimé que la Région AFI pourra ainsi tous les ans économiser 85 millions de dollars des États-Unis et réduire l'émission de 250 000 tonnes de CO₂.

Réunion informelle d'organisations internationales à vocation normative

L'OACI, l'Aeronautical Radio, Incorporated (ARINC), l'Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (EUROCAE), la RTCA Inc. et la Society of

Automotive Engineers (SAE) International se sont réunis en septembre pour examiner la possibilité d'établir des relations de travail plus étroites entre les organisations internationales à vocation normative. Il est prévu que pareilles relations amélioreront la coordination, favoriseront une compréhension commune des besoins généraux de normalisation, à l'appui des systèmes émergents de l'aviation et permettront plus aisément de dissiper toute mésentente éventuelle. Les entretiens ont mis en lumière la nécessité de procédures en faveur d'une meilleure synergie dans la formulation globale de normes afin de mettre en évidence les lacunes et éviter les doubles emplois. Il est prévu que les entretiens face-à-face se poursuivront.

Réseau des télécommunications aéronautiques/Suite de protocoles Internet (ATN/IPS)

Des spécifications techniques et des éléments indicatifs relatifs au Réseau de l'ATN/IPS ont été formulées pour compléter et renforcer les nouvelles SARP contenues dans l'Amendement n° 83 à l'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques* qui est devenu applicable le 20 novembre 2008.

Spectre des fréquences radio — Position de l'OACI à la Conférence mondiale des radiocommunications de 2011 (CMR-11) de l'Union internationale des communications (UIT)

Un avant-projet de position de l'OACI à la CMR-11 de l'UIT a été établi avec l'aide du Groupe de travail F (Fréquences) du Groupe d'experts des communications aéronautiques et modifié par la Commission de navigation aérienne. Il a été diffusé aux États et à certaines organisations internationales en novembre, pour avis. Le projet décrit la position de l'OACI sur tous les points de l'ordre du jour de la Conférence qui présentent de l'intérêt pour l'aviation civile internationale et il traite en particulier de l'incidence de ses travaux sur la sécurité, la régularité et l'efficacité des vols. Il vise principalement à protéger le spectre aéronautique des systèmes de radiocommunication et de radionavigation nécessaires pour assurer la sécurité des vols actuels et futurs. L'OACI insiste en particulier sur la protection appropriée contre le brouillage préjudiciable ainsi que sur la nécessité d'assurer la protection satisfaisante de la capacité future du spectre avant que puisse être envisagé le partage de toutes bandes de fréquences actuellement attribuées aux systèmes aéronautiques critiques pour la sécurité. L'OACI proposera peut-être de nouvelles attributions ou des modifications du spectre à des fins aéronautiques, pour satisfaire la croissance continue du trafic aérien et la nécessité éventuelle de disposer de nouvelles fréquences en raison de l'apparition de nouvelles techniques telles que celles des systèmes d'aéronef sans pilote (UAS).

En application de la Résolution A36-25 concernant l'appui à la politique de l'OACI dans le domaine du spectre des fréquences radio, les États ont été invités à appuyer fermement la position de l'OACI à la CMR-11 ainsi que les activités régionales et autres activités internationales de préparation de cette conférence.

Information aéronautique

L'OACI a dressé un programme de travail pour faciliter la transition mondiale des services d'information aéronautique (AIS) vers le concept plus général de gestion de l'information aéronautique (AIM) qui s'appuie sur une méthode différente de fourniture et de gestion de l'information axées sur les données. La transition est nécessaire pour répondre aux nouveaux besoins découlant du Concept opérationnel de l'ATM mondiale de l'OACI. Les systèmes de navigation actuels et futurs, ainsi que d'autres systèmes ATM dépendent de la disponibilité de données et ils doivent permettre d'accéder à une information aéronautique mondiale et générale, d'une qualité et d'une actualité considérablement meilleures que celles que l'on peut généralement obtenir de nos jours.

Le programme de travail comporte notamment les manifestations clés suivantes :

- le Symposium mondial (de l'OACI) sur la réalisation de l'environnement d'information réseau-centrique (Montréal, 2-4 juin 2008) ;
- la formation du Groupe d'étude de la transition de l'AIS à l'AIM (AIS-AIMSG) qui a tenu sa première réunion en décembre.

Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne

La Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS), à laquelle ont participé 535 délégués provenant de 103 États et 17 organisations internationales s'est tenue au siège de l'OACI en septembre. Elle a été précédée d'un symposium qui a réuni 433 participants et 16 exposants.

La Conférence a adopté des recommandations visant à renforcer la coopération au sein de l'industrie du transport aérien, en particulier entre organismes de réglementation, fournisseurs et usagers, tout en augmentant la rationalisation et l'efficacité des coûts de l'exploitation des aéroports et de la prestation des services de navigation aérienne. Les recommandations invitaient aussi les États à consacrer dans leur législation, leurs règlements ou leurs politiques nationales, ainsi que dans les accords de services aériens qu'ils concluent, les principes fondamentaux de non-discrimination, de prise en compte des coûts, de transparence et de consultation des usagers. D'autres recommandations notables portaient sur l'appui à la séparation dans les États des responsabilités de réglementation et la fourniture de services ; l'application d'une bonne gouvernance des fournisseurs grâce à l'application des meilleures pratiques ; la protection des intérêts des passagers ; une plus grande souplesse dans la fixation des redevances par les aéroports commercialisés et les prestataires de services de navigation aérienne ; et la mise en œuvre efficiente et efficace par rapport à ses coûts du concept opérationnel de l'ATM mondiale.

Les recommandations de la Conférence ont été approuvées, et la révision de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082, huitième édition) a été achevée.

Conférence de l'OACI sur la négociation relative aux services aériens

La Conférence de l'OACI sur la négociation relative aux services aériens (ICAN 2008) s'est tenue à Dubai en novembre sous les auspices de l'Administration de l'aviation civile de Dubai. Y ont participé 106 délégués provenant de 27 États et de deux organisations internationales.

Cette conférence était la première manifestation de ce genre organisée par l'OACI et elle visait à mettre à la disposition des États un lieu de rencontre central pour mener avec leurs partenaires des négociations ou des consultations concernant les services aériens. En permettant à chaque État participant de négocier en un seul endroit avec des interlocuteurs multiples, la Conférence a grandement amélioré l'efficacité du mécanisme de négociation. Pendant trois jours, 26 délégations ont tenu un total de 100 entretiens officiels et officieux qui ont abouti à la conclusion de plus de 20 accords ou arrangements. Dans le cadre de son séminaire, la Conférence a aussi donné l'occasion aux participants de prendre connaissance d'éléments d'orientation connexes de l'OACI et d'échanger des renseignements et des points de vue sur les tendances actuelles et les questions de libéralisation. Les délégués se sont chaleureusement félicités de cette initiative novatrice et ils ont vivement appuyé la tenue de futures manifestations de ce genre.

Colloque de Montréal sur les organisations régionales

En collaboration avec la Commission européenne, l'OACI a tenu à Montréal, en avril, un colloque sur les organisations régionales qui a traité de leur rôle dans l'aviation civile internationale, ainsi que de leur contribution éventuelle aux travaux de l'OACI. Les débats ont en général porté sur la coopération régionale en matière de réglementation, sur l'élimination des entraves au transport aérien au niveau régional et sur la gouvernance régionale de l'aviation civile et de l'OACI.

Efficacité — Initiatives régionales

Un colloque régional de transport aérien (Abuja, 28-30 avril 2008), qui s'est tenu à l'invitation du Gouvernement du Nigéria, a porté à la connaissance d'États africains les travaux de l'OACI dans le domaine du transport aérien et il a recensé les domaines et formulé des mesures auxquelles l'OACI pourrait apporter son assistance. Il y a été question de la réglementation économique et de la libéralisation du transport aérien international, de la gestion et de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, de l'analyse économique et des bases de données de l'OACI ainsi que de la protection de l'environnement en aviation.

En collaboration avec la Banque mondiale, l'OACI a tenu en octobre, à Kuala Lumpur, un Forum sur la croissance du transport aérien pour augmenter le plus possible la contribution de l'aviation civile au développement mondial. Il y a été

traité des enjeux actuels, par exemple de la concurrence entre transporteurs et de leur réaction à la croissance exponentielle de la technologie de l'information ainsi que des stratégies de la concurrence dans la région.

Le Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (APANPIRG) a établi et publié un plan régional de mise en œuvre de la PBN pour orienter et établir sa chronologie dans la région. Un cadre régional et national de performance a été adopté dans la Région Moyen-Orient (MID).

Des routes ATS supplémentaires (UL333, B466) ont été mises en œuvre dans la FIR Kabul, en Afghanistan, ce qui a augmenté la capacité des routes au profit des vols long-courriers entre l'Asie du Sud-Est et l'Europe. La route A419 a été mise en œuvre dans la FIR United Arab Emirates (UAE) : c'est la première route RNP1 de la Région MID.

L'objectif principal du Groupe régional de prévisions du trafic Asie/Pacifique (APATFG) est d'établir des prévisions des activités de l'aviation civile dans les marchés transpacifique et Asie/Pacifique afin d'appuyer les activités de planification des systèmes de navigation aérienne de l'OACI et de ses États contractants. Lors de sa quatorzième réunion, tenue à Bangkok en septembre, l'APATFG a élaboré des prévisions du trafic aérien dans la zone transpacifique et dans la Région Asie et Pacifique à l'horizon 2025 (y compris des prévisions à court terme pour 2008-2010 et des prévisions intermédiaires pour les années 2015 et 2020), et pour un certain nombre de grands marchés de paires de villes transpacifique et Asie/Pacifique jusqu'en 2012. Les prévisions concernent le total des mouvements de trafic de passagers et d'aéronefs, et dans le cas du marché transpacifique, elles concernent aussi les mouvements en heures de pointe sur certains groupes de routes pour l'année 2012. L'analyse des heures de pointe est basée sur un examen détaillé du trafic lors d'une semaine de juillet type en 2007 et 2008.

L'Air Traffic Control Association (ATCA) a décerné son Prix industriel 2008 à l'Équipe spéciale Asie/Pacifique de gestion des courants de trafic aérien (ATFM/TF), qui utilise le système Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management Advisory (BOBCAT). Le prix honore un chef de file de l'aviation pour sa contribution remarquable à la qualité, à la sécurité ou à l'efficacité du contrôle de la circulation aérienne.

Des avis et une assistance ont été fournis au Bureau de gestion du trafic aérien de l'Administration chinoise de l'aviation civile pour l'aider à acheminer environ 1 350 vols, le 7 août 2008, la veille de la cérémonie d'ouverture des Jeux olympiques et paralympiques de 2008.

L'essai opérationnel de la liaison de données surveillance dépendante automatique/communications contrôleur-pilote par liaison de données (ADS/CPDLC) qui a été effectué dans la mer de Chine méridionale a été couronné de succès.

Le Groupe directeur liaison de données pour l'Europe et l'Atlantique Nord (EUR/NAT) (DLSG) a défini une stratégie d'harmonisation des liaisons de données.

Des États de l'Asie du Sud-Est sont convenus de partager leurs données de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) aux fins de l'exploitation. Ils ont établi un modèle d'accord et un cadre pour la répartition des coûts que ce projet occasionnera.

Un projet d'amélioration de l'assistance météorologique à l'aviation dans le Pacifique sud (Arrangements de coopération pour l'amélioration de l'assistance météorologique fournie à l'aviation [CAEMSA-SP]) a été établi par la Direction de l'assistance technique et huit États insulaires du Pacifique sud pour promouvoir la croissance continue des services météorologiques dans cette région.

Dans la Région MID, la phase I du projet de microstations terriennes (MID/VSAT) a été menée à bonne fin.

Les procédures complémentaires de la Publication d'information aéronautique (AIP) en prévision du Hadj de 2008-2009 ont été publiées et elles ont été portées à la connaissance des États et organisations internationales intéressés, en collaboration avec l'ASECNA et l'Association du transport aérien international (IATA).

Dans la Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM), des éléments d'orientation destinés aux États qui appliquent leur propre plan PNB national ont été approuvés sous la forme d'un plan d'action.

Des systèmes de messagerie ATS (AMHS) ont été réalisés en Argentine, en Équateur, au Paraguay et au Pérou pour appuyer et accélérer la mise en œuvre des AMHS en utilisant la suite de protocoles IPv4.

SAFIRE, un instrument régional en ligne pour l'amélioration de la coordination des fréquences aéronautiques et de l'efficacité et pour assurer la pleine transparence de l'utilisation du spectre des fréquences radio aéronautiques, a été mis en œuvre pour les communications en VHF.

Projets et activités de coopération technique

Il y a eu 51 projets nationaux et 20 projets régionaux de coopération technique traitant de l'efficacité des activités de transport aérien.

Des avis ont été donnés par les 196 experts internationaux recrutés dans les domaines suivants : systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), radars et aides de navigation ; matériel de servitude au sol ; aérodromes, routes aériennes et aides au sol ; communications ; gestion du trafic aérien ; météorologie aéronautique ; planification, développement et exploitation des aéroports ; ingénierie aéroportuaire ; privatisation des aéroports et systèmes de navigation aérienne ; et économie du transport aérien.

La formation de 181 boursiers a été assurée dans les domaines des services d'information aéronautique, de l'assistance météorologique aéronautique, de la gestion du trafic aérien, des activités de recherche et sauvetage, de l'exploitation des communications aéronautiques, de la maintenance des aides de navigation, et de l'ingénierie et de la maintenance des aéroports. Pour certains de ces domaines, une formation en groupe a été donnée dans le pays par le biais de séminaires.

Une formation relative à la planification, au développement ou à la modernisation des aéroports et des installations de navigation aérienne a été assurée dans le cadre de l'élément acquisition des projets. Les équipements et services achetés ont concerné le matériel de servitude au sol aux aérodromes, notamment des systèmes de manutention des bagages, des balayeuses de pistes, passerelles d'embarquement et des systèmes de télévision en circuit fermé. Au nombre des autres acquisitions, on compte des aides de navigation, des systèmes de communication, des systèmes de surveillance, des systèmes de gestion du trafic aérien ainsi que des travaux de génie civil, des équipements et des services concernant des aérogares, ainsi que des services d'inspection et de révision d'aéronefs. Une autre acquisition majeure a été l'achat d'une clôture de périmètre d'aérodrome. Une formation connexe, incluant une formation à la maintenance, en usine et en cours d'emploi, a été donnée à 368 ressortissants nationaux provenant de différentes régions.

Des projets régionaux visant à moderniser les systèmes de navigation aérienne pour le passage à l'environnement moderne CNS/ATM ont été mis en œuvre dans les Régions Caraïbes et Amérique du Sud. Ces projets ont été efficaces pour promouvoir la coopération et la coordination interrégionales et assurer la conformité au Plan mondial, aux plans régionaux de navigation aérienne et aux SARP applicables de l'OACI. Ils ont comporté l'achat d'équipement, la fourniture d'expertise et la formation spécialisée de personnel technique et opérationnel dans le domaine de la navigation aérienne.

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

L'OACI a surtout axé les efforts qu'elle fait pour maintenir la continuité de la navigation aérienne sur la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens et sur la planification préalable des interventions en cas d'événements naturels ou humains de nature à perturber les services de navigation aérienne.

En 2008, l'Organisation a tenu deux ateliers de planification préalable en Afrique, et plusieurs États africains sont convenus de participer au projet CAPSCA (Arrangements de coopération pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens), qui est un projet conjoint de la Direction de la navigation aérienne (ANB) et de la Direction de la coopération technique (TCB). Il est prévu que plus d'États se joindront au projet et que les évaluations de son efficacité aux aéroports en regard des lignes directrices de l'OACI commenceront dans la région. En Asie, plusieurs autres États ont décidé de participer au projet CAPSCA. Le Comité directeur et l'Équipe régionale de médecine aéronautique se sont réunis à plusieurs reprises, et quatre aéroports internationaux supplémentaires ont été évalués.

Une évaluation modèle menée conjointement par l'Organisation mondiale de la santé et l'OACI a été entreprise en Chine en vue de procéder à d'autres évaluations éventuelles de ce genre à l'avenir. Vers la fin de l'année, le Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe (CFIA) a provisoirement approuvé une troisième subvention pour permettre au projet CAPSCA d'élargir ses activités à une troisième région, l'Amérique du Sud, en 2009. De plus, des mesures ont été prises pour inclure dans l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* et dans l'Annexe 14 — *Aérodromes* des sujets relatifs à la planification préalable des interventions en cas d'urgences d'hygiène publique.

Initiatives régionales — Continuité

Les plans conjoncturels ATS ont été examinés et mis à jour aux fins de la planification préalable des interventions en cas d'événements naturels ou humains de nature à perturber les services de navigation aérienne. Le Plan conjoncturel ATM national de l'Indonésie, qui a été achevé en 2007, a été diffusé pour servir de modèle dans la Région Asie et Pacifique. La Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, le Pérou et le Venezuela ont mis à jour, coordonné et harmonisé leurs plans conjoncturels nationaux.

Des arrangements de recherche et sauvetage (SAR) ont été conclus dans quatre régions : Caraïbes (CAR), Moyen-Orient (MID) Afrique-Océan Indien (AFI) et Amérique du Sud (SAM).

Des exercices de grande envergure concernant les cendres volcaniques ont été organisés dans les Régions Europe (EUR) et Atlantique Nord (NAT) pour améliorer les plans conjoncturels régionaux dans ce domaine.

Projets et initiatives de coopération technique

Vingt-cinq projets régionaux et 72 projets nationaux ont contribué à la continuité de l'exploitation aérienne.

Les 72 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 30 boursiers nationaux a porté sur la gestion générale de l'aviation civile et les techniques de formation.

Les services sous-traités incluaient des ateliers sur l'anglais aéronautique destinés au personnel et aux instructeurs d'autorités 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 importants, sont en cours de mise en œuvre dans les Régions Asie et Pacifique et Afrique avec la participation respective de dix pays, dans un cas, et de quatre pays, dans l'autre cas.

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

Conformément à une décision prise par le Conseil à sa 184^e session, le programme général des travaux du Comité juridique est le suivant :

- 1) *Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux.*

Cette question constituait le principal point à l'ordre du jour de la 33^e session du Comité juridique, tenue à Montréal du 21 avril au 2 mai 2008. Le Comité est convenu des textes suivants :

- a) projet de Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers, suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs ;
- b) projet de Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs.

Le 23 juin, le Conseil a décidé de convoquer une conférence diplomatique au siège de l'OACI du 20 avril au 2 mai 2009, pour finaliser et adopter les textes de ces deux projets de conventions.

- 2) *Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants.*

Le Sous-Comité du Comité juridique a tenu sa deuxième réunion en février 2008 et a préparé deux projets de textes visant à amender la Convention de La Haye de 1970 et la Convention de Montréal de 1971. Le Conseil est convenu en juin de convoquer la 34^e session du Comité juridique au deuxième semestre de 2009 pour examiner ces textes plus avant.

- 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 Secrétariat a continué à suivre les travaux à cet égard.

- 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 à 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. Le Conseil a envoyé son premier rapport aux États contractants de la Convention et du Protocole du Cap concernant l'accomplissement de ses fonctions d'Autorité de surveillance et, à sa 183^e session, il a approuvé des changements du Règlement et des Procédures du Registre international. En décembre, à sa troisième réunion, la Commission d'experts de l'Autorité de surveillance du Registre international (CESAIR) a recommandé d'autres changements proposés par le Conservateur en vue de leur approbation par le Conseil.

5) *Examen de la question de la ratification des instruments internationaux de droit aérien.*

Le Secrétariat a continué à prendre les mesures administratives nécessaires pour encourager la ratification, telles que l'élaboration et la diffusion de guides 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) *Aspects de sécurité de la libéralisation économique et article 83 bis.*

En juin, le Conseil a demandé au Secrétariat de suivre et d'élargir s'il y a lieu la question des aspects de sécurité de la libéralisation économique et de l'article 83 *bis* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), et d'inscrire ce point au programme général des travaux du Comité juridique.

Groupe de travail sur la gouvernance (politique)

En mars, à sa 183^e session, le Conseil a décidé de créer le Groupe de travail sur la gouvernance (politique) — WGOG, dont les fonctions de secrétariat sont assurées par la Direction des affaires juridiques (LEB). Le WGOG a été chargé principalement d'examiner la gouvernance internationale en fonction de la Convention de Chicago, suivant la demande de l'Assemblée ; l'organisation des futures sessions de l'Assemblée ; et la présentation des décisions de l'Assemblée ainsi que la question des réserves exprimées par rapport à ces décisions. Le WGOG a décidé de prioriser ses travaux sur les questions concernant l'Assemblée, y compris les recommandations relatives à la mise en place d'un système de vote électronique pour les élections au Conseil, de façon à présenter un rapport sur ce sujet au début de 2009.

Le Conseil a également chargé le WGOG, en juin et en octobre respectivement, d'examiner la question de la participation des observateurs au Comité juridique ainsi que le processus d'élection du bureau (président et vice-présidents) de ce comité en vue d'établir une approche plus systématique et plus efficace.

De plus, durant sa 185^e session en novembre, le Conseil a demandé au WGOG de se pencher sur l'utilisation accrue de sessions extraordinaires de l'Assemblée

pour éviter de multiplier chaque année les réunions et pour faciliter le processus décisionnel et le rapport à ce sujet au Conseil. Enfin, lors de la même session, le Conseil a aussi chargé le WGOG d'étudier la question de l'attribution des sièges au Conseil, étant entendu que le Groupe donnerait la priorité à cette question après avoir achevé l'examen de ses autres tâches.

Relations extérieures

Le 18 novembre, le Secrétaire général a annoncé la dissolution du Bureau des relations extérieures et de l'information du public (EPO) et le transfert des fonctionnaires chargés des relations extérieures, qui conservent leur poste, à la Direction des affaires juridiques, rebaptisée Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB).

Ratification des instruments de droit aérien international

Le travail d'élargissement du Recueil des traités de la Direction des affaires juridiques figurant sur le site web de l'OACI a commencé en 2008. Lorsque ce travail sera achevé, le Recueil contiendra des listes à jour des parties aux traités, des tableaux indiquant la situation des divers États par rapport aux traités, un tableau composite indiquant les parties aux traités et la situation des divers États, une chronologie des interventions des dépositaires, et des guides administratifs visant à aider les États à devenir parties aux instruments de droit aérien international. Le Recueil de traités actuel est mis à jour à chaque intervention d'un dépositaire.

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.

Projets et initiatives de coopération technique

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

L'OACI a recruté 13 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.

Dix-huit ressortissants nationaux ont reçu une formation spécialisée dans le domaine du droit aérien et spatial.

STRATÉGIES D'EXÉCUTION DE SOUTIEN



STRATÉGIES D'EXÉCUTION DE SOUTIEN

Services linguistiques et publications

En 2008, la Sous-Direction des services linguistiques et des publications (LPB) a été confrontée à une situation particulièrement difficile. L'année précédente, l'Assemblée (36^e session) avait approuvé un budget d'exploitation fondé sur une série de recommandations du Conseil comprenant la réaffectation de ressources des Stratégies d'exécution de soutien aux Objectifs stratégiques. Pour y parvenir, la stratégie consistait à réduire, entre autres, les ressources de LPB. Au cours du triennat, jusqu'à 60 % des travaux de traduction seraient externalisés sans compromettre la qualité et la ponctualité. Pour qu'une solution aussi radicale puisse réussir, les organes directeurs devaient prioriser leur programme de travail et réduire d'un tiers leur demande annuelle de services d'interprétation et de traduction.

Un rapport concernant les incidences des besoins budgétaires sur la prestation des services linguistiques a montré qu'il y avait consensus sur la nécessité de combler l'écart entre les ressources budgétisées pour les services linguistiques et la demande de services. Une réduction des services linguistiques aurait des incidences négatives sur un grand nombre de parties prenantes de l'OACI, y compris les États contractants et l'industrie.

Il y a également eu consensus sur la nécessité de résoudre la situation des services linguistiques durant le triennat en cours, étant donné que toute solution proposée jettera la base d'une solution à plus long terme dont la mise en œuvre se fera dans le cadre du budget de 2011-2013.

Une solution temporaire a consisté à réduire partiellement la demande de traduction en rationalisant et en priorisant, si possible, les besoins linguistiques, et en faisant passer l'externalisation progressivement de 30 % à 40 %, le financement provenant de la combinaison de l'excédent des recettes accessoires et d'une partie du report de 2007.

Le volume de traduction est tombé de 28 % par rapport à 2007 ; des services d'interprétation ont été assurés à 258 séances ; il y a eu une diminution de 3,8 % des publications mises en vente, en parallèle avec des progrès soutenus dans l'édition électronique et la disponibilité des documents en ligne.

Ressources humaines

Pendant toute l'année, la Sous-Direction des ressources humaines a consacré ses efforts à aider le Comité des ressources humaines (CHR), nouvellement créé, surtout dans son examen du Règlement du personnel et des Règles administratives de l'OACI en vigueur, et des politiques existantes concernant le

recrutement du personnel aux postes d'administrateur général et de directeur (D-1 et D-2), ainsi qu'aux postes des catégories des administrateurs (P-1 à P-5) et des services généraux.

La Sous-Direction des ressources humaines a également examiné les progrès réalisés dans la mise en œuvre du nouveau système de gestion des performances (Système d'amélioration des performances et des compétences — PACE). Un peu plus de 90 % des membres du personnel (661) ont dûment rempli leur rapport PACE à la suite d'entretiens avec leur superviseur. Il est encourageant de constater que le nombre de réfutations a considérablement diminué, et qu'on n'en compte que quatre. En outre, les cotes du personnel traduisent une évaluation plus équilibrée, étant donné que plus de 68,9 % du personnel « a satisfait les attentes » alors que seulement 20,5 % « a dépassé les attentes » et moins de 1 % « n'a pas satisfait les attentes ». Ces résultats montrent une plus grande constance dans les évaluations faites par les superviseurs. L'évaluation préliminaire du système PACE montre qu'il joue pleinement son rôle d'outil de gestion des performances et qu'il contribue sans conteste à améliorer la performance globale du personnel dans la réalisation des objectifs de l'Organisation pour ce qui est des compétences.

En fin d'année, l'Organisation avait un effectif de 576 postes financés par le budget du Programme ordinaire et le Fonds AOSC (dépenses des services d'administration et de fonctionnement), dont 264 dans la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur et 312 dans la catégorie des services généraux. En ce qui concerne le recrutement aux postes d'administrateurs, dans la majorité des cas, les procédures ont été achevées dans le délai de six mois approuvé par le Conseil. Les 11 candidats nommés à des postes soumis à la représentation géographique équitable provenaient tous d'États non représentés ou d'États dont la représentation est inférieure aux niveaux cibles.

Durant l'année, la Sous-Direction des ressources humaines a renforcé son programme de formation, qui comprend des cours dans les catégories suivantes : direction, gestion, technique, administration et technologies de l'information. Malgré une réduction de 50 % du budget de formation, la Sous-Direction a pu offrir 25 cours consistant principalement en une formation en gestion adaptée aux besoins particuliers des directions et des bureaux. Des fonds limités ont aussi été attribués aux divers Bureaux régionaux pour leur permettre de répondre à leurs besoins de formation particuliers. Les cours ont porté notamment sur la gestion et la planification des projets, l'évaluation des risques, le suivi et le contrôle, le comportement dans le cadre de la gestion des performances, les facteurs humains, et la mise en œuvre et la gestion d'un ensemble de projets. Au total, 411 membres du personnel ont participé à au moins un cours de formation. Le programme de formation est jugé fructueux et il a contribué sans conteste à renforcer les compétences et le savoir-faire des effectifs.

Gestion des dossiers

L'accroissement de l'efficacité des processus administratifs était à la base de la décision de s'orienter vers un système de gestion des documents et dossiers

électroniques à l'échelle de l'Organisation. Un groupe du Secrétariat dirigé par la Directrice de l'administration et des services a été créé pour examiner les procédures actuelles et recommander les caractéristiques et fonctions précises que devrait offrir le nouveau système. Cette étude approfondie était aussi jugée essentielle étant donné la complexité et le coût relativement élevé d'une nouvelle infrastructure administrative, quelle qu'elle soit. Les résultats de l'étude serviront de base pour incorporer le projet dans le budget du prochain triennat.

Au cours de 2008, un certain nombre d'initiatives ont contribué à accroître l'efficacité des processus administratifs. À la suite de la restructuration partielle de la Direction de l'administration et des services, les Archives ont été intégrées à la Section de la gestion des dossiers (RMS), ce qui facilite la coordination des dossiers en traitement et des dossiers classés, accroît la transparence en ce qui concerne la situation des dossiers et améliore la qualité des services de référence, le tout avec des effectifs réduits.

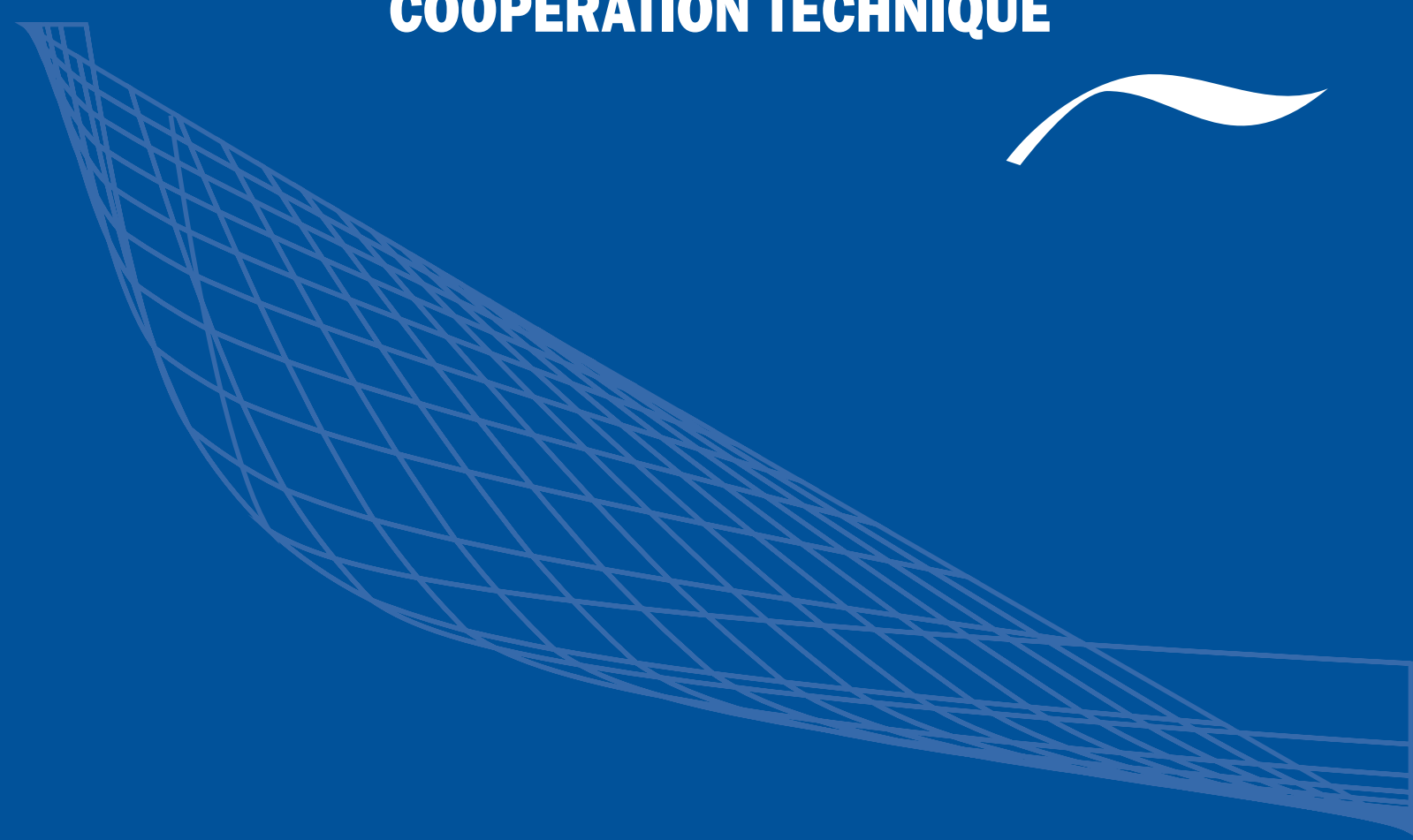
Des initiatives visant à réduire encore le volume de documents imprimés et à recourir davantage à la transmission électronique de documents ont été menées dans le cadre de l'examen d'envergure du *Règlement des publications de l'OACI* (Doc 7231), dont la 11^e édition, restructurée, doit être publiée au début de 2009.

Des mesures ont été prises pour la mise en œuvre totale d'une politique d'impression sur demande en 2009. Le transfert de la gestion et de l'administration des fournitures de bureau de l'OACI à la RMS s'est traduit par une augmentation de la transparence au niveau des stocks et de la consommation des fournitures, et par une amélioration du service.

Prix de distinction

En 2008, l'immeuble du siège de l'OACI a été le premier au Canada à obtenir la certification or du *Leadership in Energy and Environmental Design* (LEED-EB) de l'United States Green Building Council. Cette prestigieuse distinction a été décernée en reconnaissance de la gestion efficace et écologique de l'immeuble.

PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE



PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE

Apportant aux États contractants un appui dans la mise en œuvre des règlements, politiques et procédures de l'OACI, le Programme de coopération technique est une activité prioritaire permanente de l'Organisation, qui complète le rôle technique du Programme ordinaire.

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

En 2008, l'OACI a mis en œuvre un Programme de coopération technique de 157 millions de dollars des États-Unis (\$US). Au titre de différents arrangements de fonds d'affectation spéciale, la TCB a exécuté 320 projets dans 72 pays, dont 36 ont été achevés du point de vue opérationnel au cours de cette année. Les résumés des projets de coopération technique mis en œuvre en 2008 figurent dans le site web public de l'OACI dans les listes de projets par pays et les listes de projets multinationaux et interrégionaux.

Les pays en développement ont financé quelque 99,5 % du Programme total, en finançant leurs propres projets de coopération technique. Les contributions extra-budgétaires versées aux fonds de certains projets par d'autres donateurs (banques de développement, organismes régionaux, institutions de financement et industrie aéronautique) ont représenté 0,5 %, ceci comprenant les contributions volontaires en nature. Le financement de base versé au Programme par le PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement) a représenté 0,5 %.

Au cours de la période 2006-2008, un accroissement de 39,7 % du Programme annuel a été enregistré, principalement du fait de la demande grandissante de la part 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.

Le Programme 2008 est étroitement aligné avec les Objectifs stratégiques de l'OACI et les projets de coopération technique couvrent un large éventail de domaines : plans directeurs d'aviation civile ; planification et perfectionnement des ressources humaines ; administration et législation ; communication et navigation ; sûreté de l'aviation ; météorologie aéronautique ; navigabilité et exploitation aérienne ; systèmes de gestion de la sécurité ; médecine aéronautique ; études de

**Le Programme de coopération technique par région
(en millions de \$US)**

Région	2006	2007	2008	Accroissement (+)/ réduction (-) 2008 vs 2006 (%)
Afrique	9,59	14,58	29,28	19,69 (205,3 %)
Amériques	141,76	182,52	155,39	13,63 (9,6 %)
Asie et Pacifique	5,20	6,12	9,70	4,50 (86,5 %)
Europe et Moyen-Orient	13,32	26,39	42,88	29,56 (221,9 %)
Total	169,87	228,61	237,25	67,38 (39,7 %)

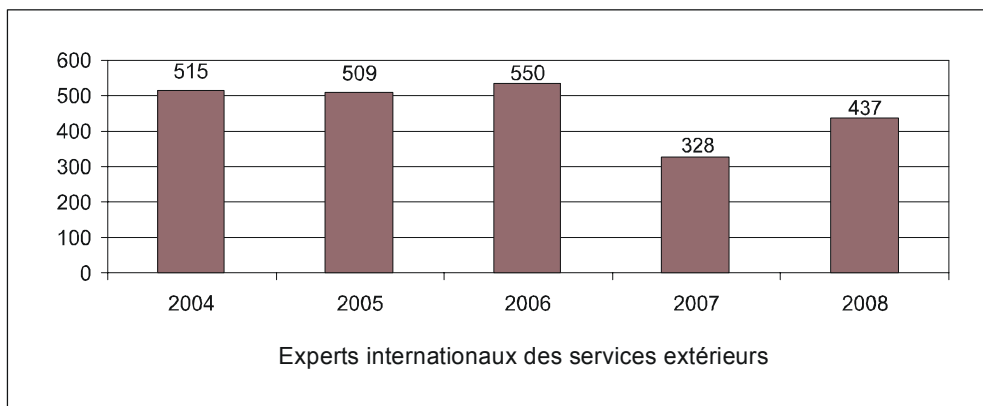
faisabilité pour les aéroports et construction et gestion d'aéroports ; services de la circulation aérienne ; et introduction de la méthodologie TRAINAIR de l'OACI, ainsi que les programmes mondiaux et régionaux de bourses de formation.

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

Recrutement d'experts

Le nombre total d'experts et de consultants internationaux des services extérieurs recrutés en 2008 s'est élevé à 437. Le personnel des projets comptait en outre 1 338 ressortissants nationaux, pour un total de 1 861 fonctionnaires en poste, dont 86 experts et consultants internationaux des services extérieurs qui étaient déjà sur place dans le cadre de projets en cours. Ces experts ont été recrutés comme conseillers auprès d'administrations nationales de l'aviation civile, comme instructeurs soit dans des centres de formation, soit en milieu de travail, ou comme cadres assurant des services opérationnels et administratifs pour le gouvernement, notamment en qualité d'inspecteurs, lorsque les États ne disposent pas des moyens nécessaires.

Le recrutement, la formation et le maintien en poste de professionnels de l'aviation civile et d'inspecteurs de la sécurité nationaux qualifiés, par le biais des projets de coopération technique, ont continué d'améliorer les capacités de surveillance et d'inspection des autorités aéronautiques. En apportant une assistance aux autorités de l'aviation civile, les experts ont contribué à la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI du fait du transfert aux homologues nationaux de connaissances dans différents domaines, à la mise en œuvre des SARP de l'OACI, à l'élaboration de structures organiques d'aviation civile adéquates, au développement institutionnel et au renforcement de la capacité, et à la correction des carences en matière de sécurité et de sûreté.

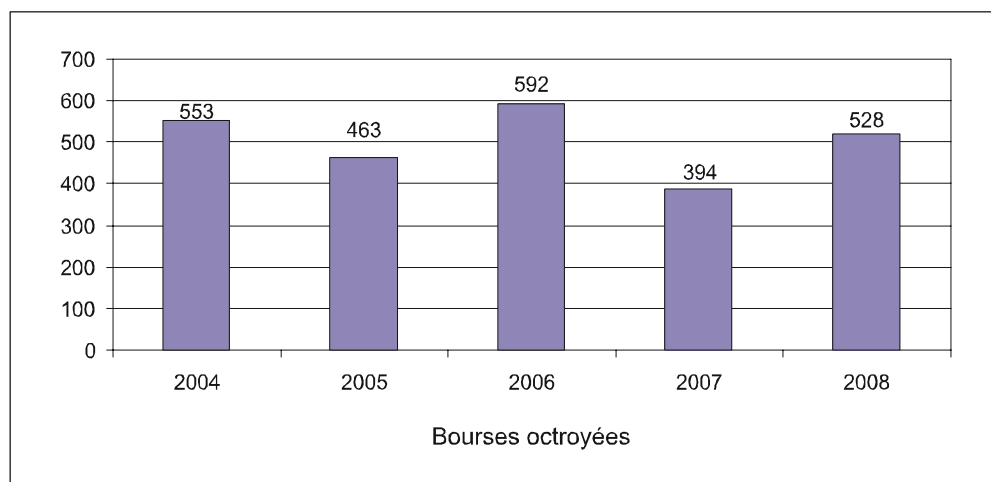


Formation en aviation civile

Au cours de l'année, 528 bourses ont été octroyées pour une durée totale de 359 mois unitaires. Au titre du protocole d'accord signé par l'OACI avec la Chine, l'Inde, la République de Corée, Singapour et la Thaïlande concernant de la formation qui sera financée par ces pays et administrée par l'OACI, un total de 12 bourses ont été octroyées pour une formation à l'Institut NIAMAR de l'autorité aéroportuaire de l'Inde dans les domaines de la certification des aéroports et des systèmes de gestion de la sécurité aéroportuaire ; 51 bourses au Centre coréen de formation d'aviation civile, dans les domaines du système mondial de navigation par satellite (GNSS), du VOR Doppler et de l'approche radar ; un total de 52 bourses ont été octroyées par l'Académie de l'aviation civile de Singapour dans les domaines des enquêtes sur les accidents d'aviation, la gestion de l'aviation civile, l'inspection de la supervision de la sécurité — navigabilité, la supervision de la sécurité — navigabilité/opérations aériennes, la gestion de la supervision de la sécurité et les systèmes de gestion intégrée de la sécurité ; et 36 bourses ont été octroyées à des participants à des cours donnés au Centre de formation de l'aviation civile de la Thaïlande dans les domaines suivants : compétences linguistiques en anglais aéronautique ; CNS/ATM et agent technique d'exploitation.

Outre les bourses octroyées dans différents domaines, les programmes de formation dans les pays, assurés par des instructeurs recrutés au titre de projets de la TCB, ont formé plus de 2 500 agents techniques et personnels de gestion et d'exploitation des administrations de l'aviation civile, ce qui démontre que les États restent sensibilisés à l'importance de la formation en aviation civile.

Pour compenser le faible 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 2008, 447 agents nationaux ont été formés aux technologies nouvelles et à l'utilisation des matériels achetés dans le cadre des projets OACI, ce qui a coûté au total 2,7 millions \$US.



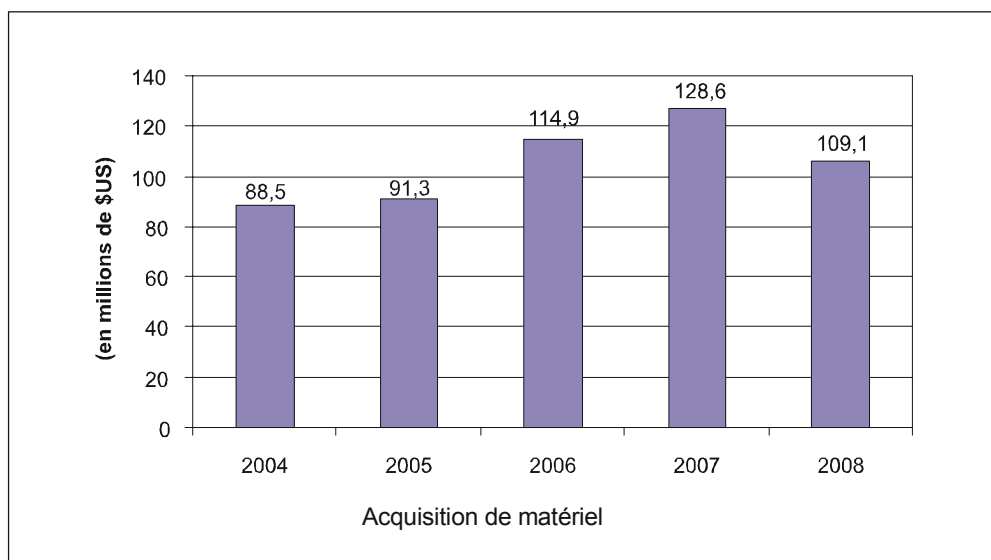
L'élément humain étant un facteur clé de la sécurité de l'aviation civile, la formation de personnel de gestion, technique et d'exploitation a particulièrement contribué à améliorer les capacités de supervision des administrations de l'aviation civile des pays bénéficiaires. Selon les informations reçues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

Matériel et contrats de sous-traitance

En 2008, 486 bons de commande et contrats de sous-traitance ont été établis pour le Programme de coopération technique. Le montant total des acquisitions des services extérieurs s'est élevé à 109,1 millions \$US. L'assistance fournie aux États pour moderniser leur infrastructure d'aviation civile a porté notamment sur l'élaboration de spécifications techniques, les appels d'offres et l'administration de contrats clés en main complexes et en plusieurs étapes, ainsi que sur la mise en service d'équipements ; elle a contribué de manière directe et positive à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté des aéroports et des infrastructures de communication et de navigation aérienne, ce qui a permis d'améliorer l'efficacité et l'économie des opérations aériennes 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 garanti que les spécifications techniques respectent les SARP de l'OACI et les plans régionaux de navigation aérienne applicables.

De plus, 230 bons de commande et contrats de sous-traitance, pour un montant de 8,5 millions de dollars canadiens (\$CAN), ont été établis par la TCB, pour des achats de matériel et de services destinés aux besoins administratifs du Programme



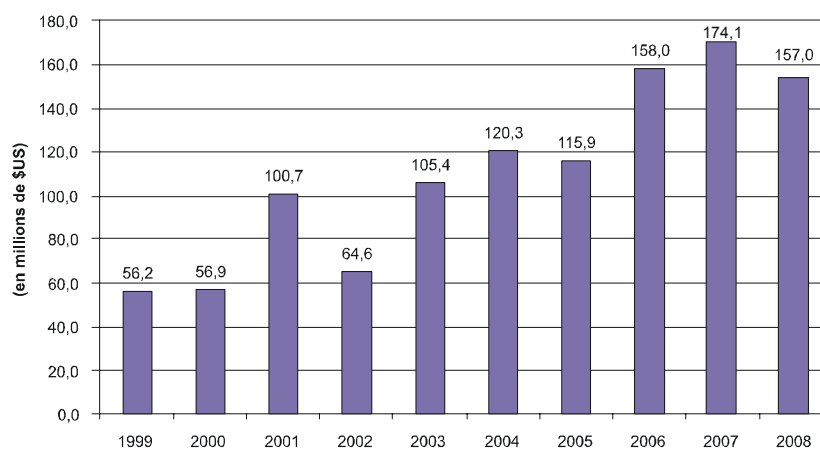
ordinaire de l'OACI et de la Direction de la coopération technique. Le plus important projet mis en œuvre en 2008 a été le contrat relatif au répertoire de clés publiques, Phase II, de 1,5 million \$US. D'autres acquisitions majeures ont porté sur la prorogation de l'entente contractuelle pour la mise en œuvre du système SharePoint (88 000 \$CAN), la modernisation de la base de données ISDB (130 000 \$CAN) et le projet pilote/étude sur le recouvrement des coûts (107 250 \$CAN).

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

L'OACI ne finance pas son Programme de formation technique à même ses sources habituelles ; celui-ci est financé par des ressources extra-budgétaires provenant de donateurs ou des gouvernements qui financent leurs propres projets. 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). Le Fonds AOSC est utilisé pour financer intégralement les dépenses d'administration, de fonctionnement et de soutien du Programme de coopération technique. Il couvre les dépenses de la TCB, telles que les coûts de personnel, les frais généraux de fonctionnement et de matériel. Les dépenses du Programme ordinaire engagées pour des services fournis au Programme de coopération techniques sont aussi recouvertes du Fonds AOSC. Sur la base du mandat approuvé par le Conseil, des consultants externes ont été engagés pour mener une étude afin de proposer des options pour une nouvelle politique harmonisée sur le recouvrement des coûts indirects applicables à toutes les activités extra-budgétaires de l'Organisation, y compris le Programme de coopération technique. L'étude a été entreprise en décembre 2008.

**Volume de mise en œuvre par Objectif stratégique
(en \$US)**

Objectif stratégique	Amériques	%	Afrique	%	Asie et Pacifique	%	Europe et Moyen-Orient	%	Programme total
A (Sécurité)	35 581 350	36,8	2 787 498	13,4	2 844 417	43,0	10 879 719	33,1	52 092 984
B (Sûreté)	483 442	0,5	1 809 793	8,7	396 895	6,0	12 884 742	39,2	15 574 873
C (Environnement)	1 063 573	1,1	0	0	0	0	0	0	1 063 573
D (Efficacité)	41 576 034	43,0	16 017 711	77,0	1 012 083	15,3	8 052 964	24,5	66 658 792
E (Continuité)	17 887 363	18,5	104 011	0,5	2 136 620	32,3	1 051 816	3,2	21 179 811
F (Principes de droit)	96 688	0,1	83 209	0,4	224 907	3,4	0	0	404 805
Total	96 688 451	100,0	20 802 222	100,0	6 614 924	100,0	32 869 241	100,0	156 974 837



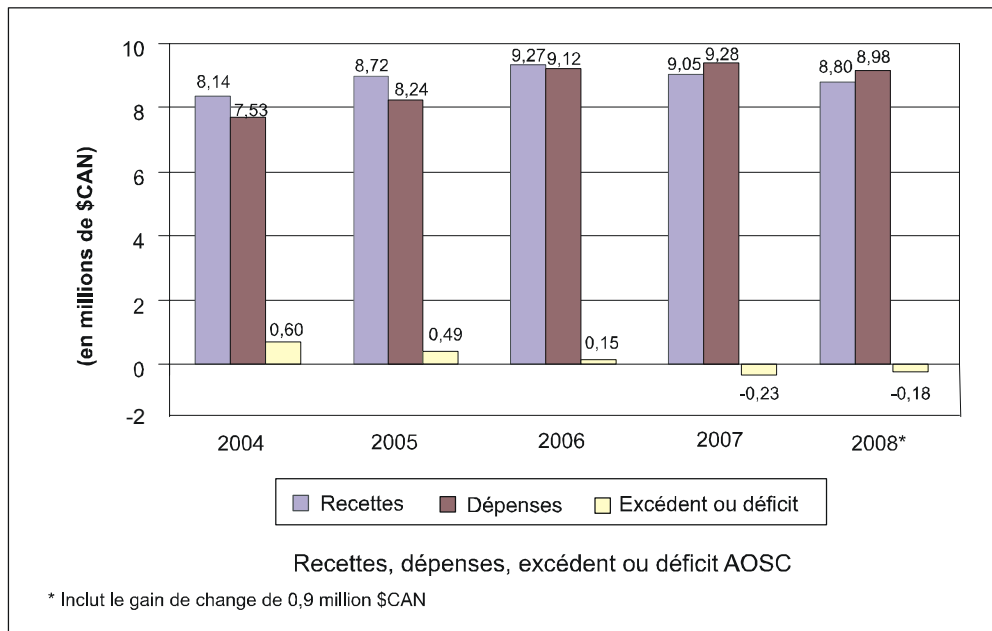
Mise en œuvre totale du Programme de coopération technique*

* La mise en œuvre totale du Programme comprend les dépenses, les obligations non liquidées ainsi que les acquisitions de matériel par l'OACI pour lesquelles les paiements sont effectués directement par les gouvernements aux fournisseurs.

Les prévisions du budget AOSC approuvées par l'Assemblée sont purement indicatives, car le Programme ne peut pas être défini avec précision avant que les gouvernements et les donateurs n'aient décidé des montants à attribuer aux projets d'aviation civile.

En 2008, le dollar canadien a été adopté comme devise de base pour les budgets et les comptes des fonds propres à l'Organisation, y compris le Fonds AOSC. Toutefois, les fonds administrés pour le compte de tiers, comme ceux qui ont été établis pour la gestion de projets de coopération technique, sont comptabilisés en dollars des États-Unis.

Pour permettre la comparabilité, les chiffres du tableau ci-dessous pour les années 2004 à 2007 ont été exprimés en dollars canadiens.



Recettes, dépenses, excédent ou déficit AOSC

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 2008 est estimé à 5,5 millions \$CAN. Ces fonds constituent une réserve pour couvrir d'éventuels déficits dans les activités du Programme, ainsi que pour payer au personnel, s'il y a lieu, des indemnités de cessation d'emploi, celles-ci s'élevant approximativement à 4,5 millions \$CAN au 31 décembre 2008.

Les résultats d'exploitation estimatifs montrent un déficit de 182 000 \$CAN en 2008. Les frais généraux moyens imputés aux projets aux cours des cinq dernières années sont passés de 5,2 % en 2004 à 4,2 % en 2008.

Des renseignements détaillés sur les projets mis en œuvre en 2008 figurent sur le site web du Rapport annuel.

FINANCES



FINANCES

Les crédits budgétaires pour les exercices 2008-2009-2010 et le financement des crédits, approuvés par l'Assemblée, sont présentés au Tableau 1 :

Tableau 1. Crédits pour 2008, 2009 et 2010

	2008 \$CAN	2009 \$CAN	2010 \$CAN
Crédits	79 951 000	80 085 000	85 507 000
Financés par :			
Contributions	74 184 000	74 060 000	79 204 000
Recettes accessoires	1 916 000	1 917 000	1 917 000
Excédent du Fonds de génération de produits auxiliaires	3 851 000	4 108 000	4 386 000

Comme le montre le Tableau 2, les crédits définitifs pour 2008 ont été ajustés à 69 577 000 \$CAN, à la suite :

- 1) du report des crédits de 2007 à 2008 et de l'utilisation de l'excédent des recettes accessoires de 2007 pour un total de 9 137 000 \$CAN conformément aux § 5.2, alinéa c), et 5.11 du Règlement financier et aux décisions du Conseil 182/13 et 184/8 ;
- 2) du virement à d'autres fonds de crédits s'élevant à 8 187 000 \$CAN, conformément aux décisions du Conseil 182/13 et 184/8 ;
- 3) de virements entre objectifs stratégiques ou stratégies d'exécution de soutien, conformément au § 5.9 du Règlement financier et à la décision du Conseil 186/8 ;
- 4) des ajustements suivants, pour un total de 11 324 000 \$CAN, pour diminuer les crédits de 2008 et augmenter les crédits de 2009 :
 - a) les engagements en cours pour un total de 1 167 000 \$CAN conformément aux § 5.6 et 5.7 du Règlement financier ;
 - b) le solde des engagements du triennat, pour un montant de 4 195 000 \$CAN conformément au § 5.6 du Règlement financier et à la décision du Conseil 186/8 ;

- c) les activités reportées pour un total de 1 975 000 \$CAN conformément au § 5.6 du Règlement financier ;
- d) le report de crédits de 2008 à 2009 pour un total de 3 987 000 \$CAN conformément au § 5.6 du Règlement financier et aux décisions du Conseil 186/8 et 186/12.

Les dépenses réelles pour 2008 par rapport aux crédits se chiffraient à 69 577 000 \$CAN.

Tableau 2. Crédits révisés pour 2008

Objectif stratégique/ Stratégie d'exécution de soutien	Crédits						
	Résolution de l'Assemblée A36-29 \$CAN	Report et recettes accessoires de l'exercice antérieur \$CAN	Diminution des crédits \$CAN	Virements entre OS et SES \$CAN	Ajustements \$CAN	Crédits révisés \$CAN	Dépenses réelles \$CAN
Objectifs stratégiques (OS)							
A – Sécurité	14 415 000	1 921 000	-1 374 000	716 000	-1 770 000	13 908 000	13 908 000
B – Sûreté	5 019 000	–	–	-1 506 000	-62 000	3 451 000	3 451 000
C – Protection de l'environnement	1 674 000	589 000	-589 000	-67 000	-294 000	1 313 000	1 313 000
D – Efficacité	20 640 000	196 000	–	131 000	-637 000	20 330 000	20 330 000
E – Continuité	1 951 000	–	–	-307 000	-27 000	1 617 000	1 617 000
F – Principes de droit	607 000	–	–	495 000	-358 000	744 000	744 000
Sous-total objectifs stratégiques	44 306 000	2 706 000	-1 963 000	-538 000	-3 148 000	41 363 000	41 363 000
Stratégies d'exécution de soutien (SES)							
Gestion et administration	18 670 000	2 549 000	-981 000	987 000	-5 070 000	16 155 000	16 155 000
Soutien des programmes	14 086 000	3 882 000	-1 373 000	-530 000	-3 106 000	12 959 000	12 959 000
Sous-total stratégies d'exécution de soutien	32 756 000	6 431 000	-2 354 000	457 000	-8 176 000	29 114 000	29 114 000
Total	77 062 000	9 137 000	-4 317 000	-81 000	-11 324 000	70 477 000	70 477 000
Réorganisation opérationnelle	2 889 000	–	-2 889 000	–	–	0	–
Remboursement de prêt pour les TSSF	–	–	-981 000	981 000	–	0	–
Gains/pertes de change — GAIN	–	–	–	-900 000	–	-900 000	-900 000
Total	79 951 000	9 137 000	-8 187 000	0	-11 324 000	69 577 000	69 577 000

Les contributions imputées aux États contractants pour 2008 se sont élevées à 74 184 000 \$CAN. Les contributions pour 2008 effectivement reçues à la fin de l'année s'établissaient à 71 868 001 \$CAN, soit 96,88 % contre 97,67 % à la fin de 2007 et 84,28 % à la fin de 2006. De plus, 1 284 073 \$CAN ont été reçus au titre des contributions d'exercices antérieurs. Le total des arriérés de contributions au 31 décembre 2008 s'élevait à 9 935 436 \$CAN.

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 2007.

Les données 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 (TCB) sont financées par le Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (Fonds AOSC), tandis que certains autres personnels de soutien et dépenses connexes sont financés par d'autres fonds spéciaux.

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

Au	2008			2007		
	Fonds général (\$CAN)	Fonds de roulement (\$CAN)	Total (\$CAN)	Fonds général (\$US)	Fonds de roulement (\$US)	Total (\$US)
1 ^{er} janvier	24 651 730	5 887 510	30 539 240	11 999 500	5 996 859	17 996 359
31 mars	21 922 338	5 837 479	27 759 817	20 833 052	5 996 859	26 829 911
30 juin	21 771 447	5 939 307	27 710 754	16 217 554	5 996 859	22 214 413
30 septembre	11 886 009	5 974 031	17 860 040	15 648 820	6 001 539	21 650 359
31 décembre	19 483 148	7 265 360	26 748 508	25 129 185	6 001 539	31 121 734

Planification des ressources d'entreprise

En 2008, les grandes activités de mise en œuvre suivantes ont été réalisées dans le cadre du projet IRIS (Système intégré d'information sur les ressources), financé par le Fonds ICT (Technologie de l'information et des communications) :

- 1) Le traitement des transactions par le système de production dans les modules de la Phase 1, qui sont les suivants : grand livre, comptes à payer, comptes à recevoir, achats et gestion des projets, a commencé comme prévu le 8 janvier 2008.
- 2) L'équipe IRIS a renforcé l'assistance aux utilisateurs pour combler les lacunes de la formation et régler les difficultés relatives à l'acceptation par

les utilisateurs des nouveaux rôles et des nouvelles procédures. On a formé au nouveau système des dizaines de membres du personnel, répondu à des dizaines de demandes d'information par téléphone et par courrier électronique et fourni une formation et une assistance complémentaires individuelles. En outre, un nouveau site web de référence IRIS/Agresso a été ouvert et il peut être consulté par l'intranet de l'OACI ; on y trouve des éléments didactiques sur différentes procédures d'Agresso, notamment des guides, des manuels et des vidéoclips. Une formation supplémentaire portant sur le système Agresso et ses fonctions d'interrogation et de compte rendu a aussi été organisée pour les gestionnaires de niveau intermédiaire de la Sous-Direction des finances (FIN) et de la TCB.

- 3) Toutes les fonctionnalités dont la date de livraison a été reportée après le début des activités de production en janvier 2008 ont été achevées et livrées au cours de l'exercice, à l'exception du contrôle automatique du budget et des fonds. Comme cette fonction présentait des niveaux de complexité plus élevés que ce qu'avait prévu Agresso, il y a eu des retards dans sa livraison. Pour atténuer les incidences de ce retard, des modifications ont été introduites dans le déroulement des processus de l'achat au paiement pour que les demandes soient envoyées automatiquement aux bureaux du budget correspondant pour une vérification manuelle des fonds.

Tandis que la mise en œuvre de la Phase 1 s'achevait, les activités de la Phase 2 ont débuté en février 2008 par des sessions d'analyse et de conception visant les modules restants : ressources humaines (RH)/états de paie, immobilisations, ventes, voyages et planification budgétaire. La configuration du système en fonction des résultats des sessions d'analyse et de conception a commencé au milieu de 2008 et les essais ont débuté en novembre avec l'examen de la première livraison du module RH/états de paie. Les essais se poursuivront durant le premier trimestre de 2009 pour tous les modules à différentes dates/périodes selon le stade de développement de chacun. Il est prévu que le nouveau module RH/états de paie fonctionnera en parallèle avec le système existant de janvier à mars 2009 et que les activités de production de ce module commenceront en avril 2009. On s'attend aussi à ce que les essais et le début des activités de production des autres modules auront lieu également dans la même période, mais à des étapes différentes selon le stade de développement de chacun.

Adoption des 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 IPSAS, pour application aux comptes et aux états financiers à partir du 1^{er} janvier 2010 au plus tard. Le Conseil de l'OACI a informé l'Assemblée que les IPSAS seraient mises en œuvre par l'Organisation progressivement au cours du prochain triennat (2008-2010) afin qu'elle soit en concordance avec les autres organisations des Nations Unies.

La mise en œuvre des IPSAS aura des incidences considérables sur la teneur et le format des états financiers de l'Organisation. De la comptabilité de caisse et d'engagements, on passera à une comptabilité d'exercice intégrale. Avec l'adoption des IPSAS, d'importantes modifications seront apportées aux états financiers et aux comptes, notamment la comptabilisation dans le corps des états financiers des avoirs supplémentaires, tels que l'équipement, et des obligations supplémentaires, telles que les indemnités après la cessation de service à verser à des employés.

Les UNSAS permettent aux organismes d'adopter graduellement les IPSAS d'ici 2010. On considère qu'un organisme respecte les UNSAS lorsqu'il se conforme intégralement aux normes IPSAS pertinentes et à toutes les exigences UNSAS restantes. Ainsi, l'OACI peut graduellement mettre en œuvre des IPSAS spécifiques et demeurer conforme aux UNSAS jusqu'au 1^{er} janvier 2010.

Les IPSAS sont mises en œuvre à l'OACI au rythme et sur la base de l'élaboration des orientations fournies par le Groupe de travail du CCS sur les normes de comptabilité. Il convient de noter que, pour des raisons d'efficacité, le système de planification des ressources d'entreprise (ERP), actuellement mis en place à l'OACI, est harmonisé avec l'IPSAS.

Évaluations et audits

En 2008, le Bureau de l'évaluation des programmes, de la vérification et de l'examen de la gestion (EAO) a achevé une évaluation des contrats du personnel, et effectué des audits de l'utilisation des téléphones portables officiels, du Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF), des allocations pour frais d'études et des états financiers de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). L'EAO a également ouvert des offres scellées et servi de centralisateur pour la liaison avec le Corps commun d'inspection (CCI) du système des Nations Unies en faisant le suivi de l'état des recommandations formulées dans les rapports du CCI, ainsi que des recommandations formulées dans les rapports du Commissaire au compte.

Le Groupe de travail du Conseil sur l'efficacité et l'EAO ont assuré un soutien administratif au nouveau Groupe consultatif de l'OACI sur l'évaluation et les audits (AGEA, qui a commencé ses activités en 2008), dont ils ont facilité les travaux.

APPENDICE 1. TABLEAUX RELATIFS AU MONDE DU TRANSPORT AÉRIEN EN 2008

Note générale.— Les statistiques de 2008 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, 1999–2008)

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 %
1999	1 562	6,2	2 797 800	6,5	28,1	6,0	108 660	6,7	5 720	-0,7	370 420	6,3
2000	1 672	7,0	3 037 530	8,6	30,4	8,2	118 080	8,7	6 050	5,8	403 960	9,1
2001	1 640	-1,9	2 949 550	-2,9	28,8	-5,3	110 800	-6,2	5 310	-12,2	388 150	-3,9
2002	1 639	-0,1	2 964 530	0,5	31,4	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	33,5	6,7	125 760	4,9	4 530	-0,9	407 670	2,7
2004	1 888	11,6	3 445 300	14,1	36,7	9,6	139 040	10,6	4 580	1,1	458 910	12,6
2005	2 022	7,1	3 721 690	8,0	37,6	2,5	142 520	2,5	4 660	1,7	487 860	6,3
2006	2 124	5,0	3 938 770	5,8	39,8	5,9	151 230	6,1	4 530	-2,8	516 700	5,9
2007	2 281	7,4	4 228 330	7,4	41,8	5,0	158 280	4,7	4 500	-0,7	546 670	5,8
2008	2 271	-0,4	4 282 870	1,3	40,5	-3,1	156 310	-1,2	4 790	6,4	549 730	0,6

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, 1999–2008)

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 %
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	761	7,9	2 365 010	7,5	23,9	5,8	125 700	6,1	3 040	2,0	348 080	7,0
2007	836	9,9	2 551 910	7,9	25,2	5,4	132 140	5,1	3 190	4,9	369 480	6,1
2008	866	3,6	2 639 090	3,4	25,0	-0,8	130 890	-0,9	3 360	5,3	376 330	1,9

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, 1999–2008)

Année	Passagers-kilomètres (millions)	Sièges-kilomètres disponibles (millions)	Coefficient de remplissage passagers %	Fret tonnes-kilomètres (millions)	Poste tonnes-kilomètres (millions)	Total tonnes-kilomètres réalisées (millions)	Total tonnes-kilomètres disponibles (millions)	Coefficient de chargement global %
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	3 938 770	5 198 910	76	151 230	4 530	516 700	816 880	63
2007	4 228 330	5 512 580	77	158 280	4 500	546 670	863 140	63
2008	4 282 870	5 654 340	76	156 310	4 790	549 730	875 210	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 — 2008

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	9 426	7 569	649 090	1 220 991	76	41 064	152 374	228 777	67
Pourcentage du trafic mondial	27,3	28,8	28,6	28,5		26,3	27,7	26,1	
Afrique	890	558	47 015	103 285	67	2 127	12 027	21 904	55
Pourcentage du trafic mondial	2,6	2,1	2,1	2,4		1,4	2,2	2,5	
Moyen-Orient	1 366	667	81 744	233 469	74	11 139	33 181	55 598	60
Pourcentage du trafic mondial	4,0	2,5	3,6	5,5		7,1	6,0	6,4	
Asie et Pacifique	7 888	5 395	604 099	1 149 693	73	56 004	161 423	256 399	63
Pourcentage du trafic mondial	22,9	20,6	26,6	26,8		35,8	29,4	29,3	
Amérique du Nord	13 017	10 255	755 498	1 385 766	80	40 702	168 887	274 474	62
Pourcentage du trafic mondial	37,8	39,1	33,3	32,4		26,0	30,7	31,4	
Amérique latine et Caraïbes	1 881	1 801	133 678	189 665	69	5 272	21 844	38 057	57
Pourcentage du trafic mondial	5,5	6,9	5,9	4,4		3,4	4,0	4,3	
Total	34 469	26 245	2 271 123	4 282 870	76	156 309	549 735	875 209	63
Services internationaux — Entreprises de transport aérien des États contractants de l'OACI									
Europe	7 696	4 727	461 441	1 075 363	77	40 038	138 369	206 191	67
Pourcentage du trafic mondial	43,3	57,7	53,3	40,7		30,6	36,8	34,9	
Afrique	712	314	28 473	89 339	66	2 031	10 643	19 811	54
Pourcentage du trafic mondial	4,0	3,8	3,3	3,4		1,6	2,8	3,3	
Moyen-Orient	1 220	449	61 475	217 881	74	11 048	31 696	53 127	60
Pourcentage du trafic mondial	6,9	5,5	7,1	8,3		8,4	8,4	9,0	
Asie et Pacifique	4 019	1 189	172 870	696 917	73	50 127	115 976	179 873	64
Pourcentage du trafic mondial	22,6	14,5	20,0	26,4		38,3	30,8	30,4	
Amérique du Nord	3 147	1 057	104 779	453 701	80	23 511	65 807	108 693	61
Pourcentage du trafic mondial	17,7	12,9	12,1	17,2		18,0	17,5	18,4	
Amérique latine et Caraïbes	976	461	36 353	105 887	71	4 131	13 842	23 850	58
Pourcentage du trafic mondial	5,5	5,6	4,2	4,0		3,2	3,7	4,0	
Total	17 769	8 197	865 391	2 639 088	75	130 886	376 333	591 544	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, 1999–2008

Catégorie de trafic	Millions de passagers-kilomètres réalisés									
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Trafic non régulier ¹	238 380	265 460	272 790	244 930	240 720	266 590	262 560	245 105	241 680	226 390
Pourcentage annuel de variation	-7,3	11,4	2,8	-10,2	-1,7	10,7	-1,5	-6,6	-1,4	-6,3
Trafic régulier	1 622 250	1 790 370	1 726 580	1 736 070	1 738 510	2 015 070	2 199 940	2 365 010	2 551 910	2 639 090
Pourcentage annuel de variation	7,3	10,4	-3,6	0,5	0,1	15,9	9,2	7,5	7,9	3,4
Trafic total	1 860 630	2 055 830	1 999 370	1 981 000	1 979 230	2 281 660	2 462 500	2 610 115	2 793 590	2 865 480
Pourcentage annuel de variation	5,2	10,5	-2,7	-0,9	-0,1	15,3	7,9	6,0	7,0	2,6
Pourcentage du trafic non régulier dans le total	12,8	12,9	13,6	12,4	12,2	11,7	10,7	9,4	8,7	7,9

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, 1989–2008

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
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	18	288	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
2008	10	308	0,01	0,01	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

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	24	911	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	19	290	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
2008	12	455	0,01	0,02	0,04	0,06	0,02	0,05

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
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
2008	23	1	6	3	0	0	13 ³	31	11

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 pouvoir se charger des responsabilités de gestion, d'exploitation et d'entretien des installations et des services de l'aéroport international de Kaboul que lui transférera l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN)/ Force internationale d'assistance et de sécurité (FIAS) à la fin de la période de transition couverte par le projet. Il est prévu que ce projet, entrepris en 2007, durera 30 mois.

Réalisations du projet

Le recrutement du personnel du projet est presque achevé. Il a connu un certain retard quand le financement a été retardé de cinq mois. Plusieurs experts, qui ont quitté le projet pour diverses raisons, sont actuellement remplacés. L'OACI et le MOTCA ont continué de réaliser le projet de manière coordonnée et en temps voulu, en coopérant avec les unités militaires qui assurent des services à l'aéroport et dans l'espace aérien et qui facilitent les activités du projet et ainsi la poursuite des objectifs fixés. Pour veiller à ce que du personnel de contrepartie dûment qualifié soit disponible pour pouvoir être affecté auprès des experts internationaux, la formation du personnel national s'est poursuivie au Centre de formation de l'aviation civile de Kaboul et aussi en cours d'emploi, sous la direction du personnel de l'assistance opérationnelle (OPAS) dans plusieurs domaines : contrôle de la circulation aérienne, sauvetage et lutte contre l'incendie, météorologie et autres aspects des opérations aéroportuaires. De plus, il est actuellement procédé à la sélection de candidats qui pourront suivre une formation plus poussée qui devrait commencer en 2009.

Supervision de la sécurité aérienne

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Afghanistan, est d'améliorer les moyens de supervision de la sécurité aérienne du Ministère des



transports et de l'aviation civile (MOTCA). Il est prévu que ce projet, entrepris en septembre 2008, durera 12 mois.

Réalisations du projet

Les activités prévues du projet, auquel seront affectés trois experts, viennent de débuter. L'inspecteur de l'exploitation aérienne/chef d'équipe est arrivé à Kaboul à la fin de septembre 2008 et l'inspecteur navigabilité est arrivé sur les lieux en novembre 2008 : il est prévu que le deuxième inspecteur de l'exploitation aérienne entrera en fonctions au début de 2009.

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 de l'aider à accroître les moyens dont elle dispose pour assurer un niveau acceptable de supervision de la sécurité des vols. Il était prévu que ce projet, entrepris en mai 2007, durerait 18 mois, mais il a été prolongé jusqu'à la fin d'octobre 2009.

Réalisations du projet

Le recrutement du nombre nécessaire d'inspecteurs pour l'établissement d'un organisme de supervision de la sécurité satisfaisant a bien progressé. Les cours de formation nécessaires ont été identifiés et ils ont été mis au point. La formation se poursuit au moyen de programmes internes et de sources externes, mais la formation en cours d'emploi a été handicapée par un manque d'inspecteurs qualifiés. Pour assurer la conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, le cadre réglementaire a été revu et modifié. Des éléments d'orientation destinés aux inspecteurs ont été rédigés et ils seront modifiés pour tenir compte des changements qui ont été apportés aux règlements de l'aviation. Un Plan directeur de surveillance a été appliqué, mais la fréquence et la méthodologie des audits et des inspections, et l'établissement d'un système automatique de suivi des activités en cours et achevées doivent encore être améliorés. Pour ce qui est de l'audit de la SACAA effectué par la Federal Aviation Administration (FAA), les éléments d'orientation ont été modifiés comme nécessaire, la législation aéronautique a été amendée, et à l'issue de ces activités, l'audit a été jugé satisfaisant.

ARABIE SAOUDITE

Autorité générale de l'aviation civile

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Arabie saoudite, consistent à soutenir l'Autorité générale de l'aviation civile (AGAC) dans la prestation de services aéronautiques sûrs, efficaces et économiques, à tenir l'AGAC informée de l'évolution de l'aviation civile, à la préparer à l'utilisation de nouvelles technologies et à l'aider à remplacer les experts étrangers par des experts nationaux grâce à une formation professionnelle d'homologues saoudiens qualifiés. Il était prévu que ce projet, entrepris en 1997, durerait initialement 6 ans, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de mars 2009.

Réalisations du projet

Vingt-quatre experts internationaux ont travaillé sur ce projet en 2008, assurant au besoin des services de consultation auprès des administrations du projet et de leurs homologues saoudiens. Les activités du projet comprenaient une inspection générale des nouveaux aéronefs de Saudi Arabian Airlines et de Saudi Royal Flight pour veiller à ce qu'ils soient conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) et aux procédures de l'OACI, l'inspection régulière de transporteurs/exploitants aériens et la supervision de la sécurité des ateliers de réparation agréés par l'AGAC. Les formateurs de l'OACI et les instructeurs nationaux ont donné au personnel de l'AGAC des cours complémentaires sur les systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du transport aérien (CNS/ATM) et des cours de contrôle radar et non radar ainsi qu'une formation sur simulateurs. Une expertise a aussi été fournie pour l'établissement et l'application d'un programme de perfectionnement professionnel pour l'expansion future des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie. Le remplacement des experts internationaux par des ressortissants saoudiens qualifiés se poursuit pour atteindre l'objectif de saoudisation.

ARGENTINE

Modernisation des systèmes CNS/ATM et renforcement du Comando de Regiones Aéreas (CRA)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Argentine, est de moderniser les systèmes de communications, de navigation et de surveillance (CNS) qui constituent l'infrastructure de la navigation nationale et régionale. Il vise à améliorer la supervision de la sécurité et à promouvoir le développement

social, économique et culturel de l'aviation civile. Il était prévu que ce projet, entrepris en septembre 2004, durerait deux ans, mais il a été prolongé jusqu'en octobre 2010.

Réalisations du projet

Dans le cadre du projet, 518 personnes ont été recrutées au sein du Comando de Regiones Aéreas (CRA), et du matériel a été acheté.

Établissement d'une nouvelle Administration nationale de l'aviation civile

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Argentine, est de créer un nouvel organisme qui sera chargé de fournir des services d'aéroport et de navigation aérienne ainsi que des moyens de supervision de la sécurité, notamment de transférer toutes les missions et les fonctions actuelles du Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina. Il est prévu que ce projet, entrepris en 2007, durera 36 mois.

Réalisations du projet

Un plan d'activités a été établi pour transférer les responsabilités et l'autorité à un nouvel organisme civil. Plus de 400 aérodromes ont été placés sous la responsabilité des nouvelles autorités, et de nouvelles mesures ont été prises pour prendre en location des locaux qui accueilleront plus de 500 employés. Des consultants ont été recrutés pour rédiger la nouvelle législation de l'aviation civile ainsi que des manuels et procédures techniques et administratifs. Du matériel de bureautique a été acheté pour la mise en place d'un système de gestion automatisée.

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 de s'acquitter efficacement de ses responsabilités en matière de supervision de la sécurité en renforçant le Groupe de la navigation aérienne et l'Institut national de l'aéronautique civile (INAC). Il était prévu que ce projet, entrepris en 2004, durerait cinq ans.



Réalisations du projet

Des cours, des séminaires et des ateliers ont été organisés dans plusieurs domaines : licences du personnel, exploitation, navigabilité, navigation aérienne, sûreté de l'aviation, facilitation, gestion, affaires juridiques et informatique. L'INAC a été renforcé par l'augmentation de ses effectifs (184 ressortissants nationaux ont été recrutés), l'infrastructure a été améliorée et de l'équipement plus moderne a été acheté. La construction d'un nouveau bâtiment à Cochabamba mettra à disposition des installations de formation appropriées pour la future certification TRAINAIR. Les Autorités de l'aviation civile ont participé à des réunions d'organismes régionaux tels que la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) et le Comité andin des autorités aéronautiques. Les bibliothèques techniques de la DGAC ont été renforcées par l'application de recommandations du Manuel institutionnel du système d'information technique publié par la DGAC.

BOTSWANA**Assistance à 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 autonome, 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. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2005, durerait 18 mois, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2009.

Réalisations du projet

La législation de l'aviation en vigueur, en particulier la Loi intégrée de l'aviation civile de 2008 et la Loi sur la sûreté de l'aviation de 2008, ainsi que les règlements s'y rapportant ont été remplacés. La nouvelle législation a été acceptée et soumise à l'approbation de l'Assemblée nationale. Le Comité directeur a approuvé l'organigramme de l'Autorité de l'aviation civile et le règlement portant sur les conditions d'emploi. Le Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile a été nommé avec effet au 1^{er} avril 2001 ; le Secrétaire général, les directeurs de l'aéroport, des services de navigation aérienne, des finances et du capital humain et de l'administration ont eux aussi été nommés. Sur ordre de l'Autorité de l'aviation civile, des mesures ont été prises pour recruter des directeurs de la sécurité aérienne et du transport aérien. Il a été demandé qu'un économiste du transport aérien et un expert des télécommunications soient eux aussi recrutés pour participer à la rédaction d'un plan directeur complet de l'aviation civile. Le plan directeur de cinq ans a été achevé et un accord a été conclu pour détacher à l'Autorité de l'aviation civile (AAC) du

personnel du Ministère de l'aviation civile, De plus, un emplacement approprié a été trouvé pour l'installation du siège de la nouvelle AAC.

BRÉSIL

Aviation civile — Qualification professionnelle et recherche

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Brésil, est d'améliorer les qualifications professionnelles et les moyens de recherche du personnel de l'aviation civile brésilienne en fournissant l'appui technique, ressources humaines, matériel et formation à l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC). Il était prévu que le projet, entrepris en juillet 2001, durerait initialement cinq ans, mais il a été prolongé jusqu'en décembre 2009.

Réalisations du projet

Des activités de formation ont été menées dans les domaines suivants : connaissances linguistiques, navigabilité, questions TRAINAIR, gestion, supervision de la sécurité, réglementation, opérations aériennes, certification des aérodromes, sauvetage et lutte contre l'incendie. Le personnel de l'ANAC a participé à des réunions, conférences et symposiums et a effectué 50 missions internationales et 320 missions nationales, la plupart dans le cadre de programmes de bourses. Un plan général de lutte contre la pandémie de grippe aux aéroports et un programme de contrôle de la qualité de la facilitation ont été présentés à la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC). La quatrième Conférence régionale de coordination TRAINAIR (RTCC/4) s'est tenue, et un Séminaire sur l'aviation et les changements climatiques et environnementaux a été organisé. Une formation dans le domaine des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI a été organisée à l'intention des vérificateurs des comptes internes de l'ANAC. Deux cours élémentaires portant sur l'aviation civile et le bruit aux aéroports ont été mis au point et enseignés en ligne. Le Modèle de simulation des aéroports et de l'espace aérien (SIMMOD)TM, un logiciel validé par la Federal Aviation Administration (FAA) qui permet d'analyser les aéroports et qui fait partie intégrante de l'exploitation aéroportuaire, a été acheté.

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 de communications, navigation et surveillance/



gestion du trafic aérien (CNS/ATM) prescrits dans le Plan régional de navigation aérienne Caraïbes/Amérique du Sud (CAR/SAM) et conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2001, durerait cinq ans, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2009.

Réalisations du projet

Il a été procédé à des essais des systèmes de renforcement satellitaire (SBAS) pour améliorer la qualité des signaux du système mondial de navigation par satellite (GNSS); des études portant sur le brouillage ionosphérique des systèmes de renforcement au sol (GBAS) ont été effectuées en recueillant des données obtenues en vol et de stations au sol; des tests d'évaluation ont porté sur l'application des communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC), de la surveillance dépendante automatique (ADS), de l'application de la qualité de navigation requise 10 (RNP 10); et le minimum de séparation verticale réduit (RVSM) a été appliqué sur les routes européennes et sud-américaines (EUR/SAM); la navigation fondée sur les performances (PBN) qui comprend la navigation de surface (RNAV) a bien progressé et des études ont été faites pour développer et améliorer le réseau des télécommunications aéronautiques (ATN) notamment en élaborant un modèle opérationnel — le système DATACOM — pour assurer la transition et l'utilisation de satellites géostationnaires aux fins des communications et de la surveillance. Cent deux experts nationaux ont été recrutés dans le cadre du projet qui a appuyé la participation du personnel du Département du contrôle de l'espace aérien (DECEA) à des réunions, séminaires et missions techniques dans le cadre des objectifs de formation. Le projet a parrainé trois manifestations régionales. Neuf participants ont assisté à la quinzième réunion régionale du Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre (GREPECAS), à un atelier sur la prévision et la planification économiques et à la septième réunion du Groupe CAR/SAM de prévision du trafic.

CAMBODGE

Conformité avec les SARP — Aéroport de Rattanakiri

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la Banque asiatique de développement (ADB), est d'examiner et de contrôler le projet de modernisation de l'aéroport de Rattanakiri et d'en rendre compte à des étapes préétablies de sa réalisation pour confirmer la conformité de la conception de l'aéroport avec les normes pertinentes d'exploitation et de sécurité prescrites par l'OACI, ainsi qu'avec d'autres pratiques acceptées dans l'aviation. Il était prévu que ce projet, entrepris en décembre 2007, durerait 12 mois.

Réalisations du projet

Un architecte d'aérodrome de l'OACI est arrivé au projet au début de 2008 et il a séjourné pendant un mois à Phnom Penh et Rattanakiri. Son rapport a été étudié et achevé au siège de l'OACI puis soumis au Gouvernement et à la Banque asiatique de développement. Le projet a été achevé en 2008.

COSTA RICA**Plan de masse de l'aéroport international Daniel Oduber à Liberia City****But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), est d'établir un plan de masse en vue de l'expansion de la capacité de l'aéroport international Daniel Oduber pour qu'il puisse obtenir la certification lui permettant d'accueillir des avions plus gros porteurs, et de procéder à un vaste développement économique, touristique et commercial de la région du Pacifique Nord. Il était prévu que le projet, entrepris en mars 2008, durerait six mois, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2009.

Réalisations du projet

Le plan de masse a été achevé pour la fin de 2008 et le Gouvernement du Costa Rica l'examinera en 2009 pour décider s'il convient de prolonger le projet.

Plan conjoncturel pour l'aéroport international Juan Santamaria**But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Costa Rica, est d'établir un plan pour appuyer l'exploitation en tant qu'élément d'un plan conjoncturel pour l'aéroport international Juan Santamaria, en veillant à éviter toute interruption du trafic aérien international en raison d'un différend qui oppose le Gouvernement aux concessionnaires de l'aéroport. Le projet prévoit aussi le transfert d'une équipe qualifiée capable de gérer la logistique de l'aéroport. Le projet a été entrepris en mars 2008 et il a été achevé en juillet de la même année.

Réalisations du projet

Le plan conjoncturel a été activé avec succès pendant les négociations entre le Gouvernement et les concessionnaires de l'aéroport. Une équipe d'experts a été placée sous l'autorité de l'État pour veiller à l'exploitation satisfaisante de l'aéroport.



Plan intégral de modernisation du réseau des aéroports nationaux

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Costa Rica, est de créer un réseau moderne d'aéroports qui desserviront le transport aérien international et local en pleine expansion et qui comprend l'application d'un modèle de modernisation des principaux aéroports nationaux. Le modèle comporte des études d'impact environnemental et des analyses socio-économiques relatives à des destinations touristiques préalablement déterminées. La formulation d'un plan de masse du nouvel aéroport international et une deuxième phase de construction sont planifiées. Il était prévu que ce projet, entrepris en mars 2008, durerait six mois, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2009.

Réalisations du projet

Le plan de masse d'un nouvel aéroport qui sera construit dans le sud du pays a été achevé.

Plan intégral pour la modernisation de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) est de renforcer les autorités aéronautiques. Il était prévu que ce projet, entrepris en mars 2008, durerait neuf mois, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2009.

Réalisations du projet

Ainsi que l'avait recommandé le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), la Loi générale de l'aviation a été amendée et les structures de l'organisme de réglementation et du prestataire de services ont été réorganisées. Le recrutement d'experts internationaux a été entrepris.

ÉGYPTE

Programme TRAINAIR pour EGYPTAIR

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par EGYPTAIR, est de moderniser et de renforcer les moyens du système de formation à la météorologie de cette compagnie aérienne par l'application de la méthodologie TRAINAIR de l'OACI au sein de sa division de la formation. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2006, durerait un an, mais il a été prolongé jusqu'en 2009.

Réalisations du projet

Le Groupe central TRAINAIR (TCU) de l'OACI a décerné au Centre de formation d'Égyptair (ETC) la qualité de membre de plein droit du programme TRAINAIR. Le cours pour concepteurs TRAINAIR du centre continue d'appliquer la méthodologie TRAINAIR pour mettre au point des maquettes pédagogiques normalisées (MPN) dans le cadre de ce projet. En octobre 2008, l'ETC a accueilli la quatrième Conférence régionale de coordination TRAINAIR (RTCC/4) à laquelle 49 personnes provenant de 26 organisations de 24 États et cinq observateurs ont participé.

ÉQUATEUR**Renforcement de l'aviation civile****But du projet**

Les objectifs de ce projet, financé par le Gouvernement équatorien et le Programme des Nations Unies pour le développement (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 ; et optimiser la manière dont elle s'acquitte de ses responsabilités en matière de supervision de la sécurité. Il était prévu que ce projet, entrepris en 1998, durerait 9 ans, mais il a été prolongé jusqu'en décembre 2009.

Réalisations du projet

Des administrateurs nationaux ont été recrutés et affectés aux aéroports de Quito et Guayaquil pour appuyer et contrôler les services des cadres techniques, administratifs et opérationnels. Il a été procédé à plusieurs acquisitions : conclusion d'un contrat de deux ans pour la maintenance des radars, mise en œuvre de la première phase d'un réseau de microstations terriennes (VSAT) et installation d'un radar à San Cristobal.

FÉDÉRATION DE RUSSIE**Programme TRAINAIR à l'Université de l'aviation civile de Saint-Pétersbourg****But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par l'Université de l'aviation civile de Saint-Pétersbourg (SPUCA), est de moderniser et de renforcer les moyens du système



de formation méthodologique de la SPUCA en appliquant la méthodologie TRAINAIR de l'OACI à sa division de la formation. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2007, durerait un an, et il a été achevé à la fin de 2008.

Réalisations du projet

Le Groupe central TRAINAIR a décerné en 2007 à la SPUCA la qualité de membre TRAINAIR de plein droit. Les concepteurs de cours qualifiés TRAINAIR ont commencé à rédiger une nouvelle mallette pédagogique normalisée (MPN) destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne.

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 à l'expansion et à la modernisation de l'aéroport international de La Aurora et de veiller à la conformité avec les spécifications en matière d'exploitation technique et de sûreté figurant dans la réglementation nationale, dans les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et dans le plan régional de navigation aérienne. Le projet révisé inclut maintenant des arrangements de financement de l'agrandissement de l'aéroport. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2005, durerait deux ans, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2008.

Réalisations du projet

Des mesures ont été prises pour assurer la sécurité de l'aéroport afin que soient respectées les SARP de l'OACI, incluant l'achat d'un système de radar longue portée et de visualisation qui couvrira l'ensemble du territoire national.

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 à la planification du développement et à la modernisation (Phase I) des installations et services des aéroports intérieurs de Cobán, Esquipulas, Huehuetenango, Puerto Barrios, Quetzaltenango et Retalhuleu, en conformité avec les normes internationales applicables. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2005, durerait un an, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2008.

Réalisations du projet

En raison de la réorientation des priorités du Gouvernement, les activités de mise en œuvre ont été minimales en 2008 et ont porté uniquement sur la conception de l'aérogare de l'aéroport de Puerto Barrios. Il est prévu que les décisions concernant la poursuite de ce projet seront prises en 2009.

GUINÉE ÉQUATORIALE**Renforcement des capacités nationales et institutionnelles de l'aviation civile****But du projet**

Les objectifs de ce projet, financé par le Gouvernement de la Guinée équatoriale et le PNUD, consistent à établir une réglementation aéronautique complète pour la Guinée équatoriale et 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 fournit aussi une assistance opérationnelle directe dans différents domaines : exploitation de compagnies aériennes, aérodromes, maintenance des aides de navigation (NAVAID), génie électrique et formation du personnel de l'aviation civile. Un plan-cadre pour le développement de l'aviation civile est en préparation. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2004, durerait quatre ans, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2009.

Réalisations du projet

Un expert juridique a élaboré une Loi de l'aviation civile, que le Parlement n'a pas encore approuvée. Une équipe d'inspecteurs de la sécurité des vols (assistance opérationnelle — OPAS) est arrivée sur les lieux pour aider l'Autorité de l'aviation civile (AAC) à établir un système durable de certification et de surveillance. Cette tâche a consisté à mettre à jour les règlements actuels par la recertification des exploitants aériens et la revalidation des licences du personnel et à formuler puis à appliquer un plan de formation du personnel technique national.

INDE**Programme de formation OACI-Inde destiné aux pays en développement****But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité aéroportuaire de l'Inde (AAI) est de l'aider à administrer un programme de formation de participants, sélectionnés par l'AAI, provenant de pays en développement membres de l'OACI, à l'Institut



national de gestion et de recherche de l'aviation (NIAMAR) de New Delhi. L'assistance porte sur la diffusion de renseignements concernant ce programme aux États contractants de l'OACI et sur l'envoi de lettres d'octroi et de refus des bourses. Il est prévu que ce projet, entrepris en novembre 2008, durera 12 mois.

Réalisations du projet

L'OACI a octroyé 12 bourses à des participants provenant de 12 pays qui pourront suivre deux cours à l'Institut (Certification des aéroports et Systèmes de gestion de la sécurité aéroportuaire).

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 Limited (HIAL), est de revoir l'avant-projet détaillé des installations et équipements aéroportuaires (à l'exclusion des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien [CNS/ATM] et de météorologie aéronautique) et d'assurer la conformité avec les normes et pratiques recommandées (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 certification de l'aérodrome à la Direction générale de l'aviation civile de l'Inde ; examiner le système de gestion de la sécurité ; et signaler à HIAL les carences à corriger. Il est prévu que ce projet, entrepris en janvier 2006, durera 27 mois.

Réalisations du projet

Un ingénieur d'aéroport et un ingénieur en électro-mécanique de l'OACI se sont rendus en mission à l'aéroport d'Hyderabad (GHIAL) en 2008 pour évaluer la conformité avec les SARP de l'OACI et avec les spécifications de l'aviation civile (CAR) des travaux déjà achevés à l'aérodrome, qui ont porté en particulier sur son système de drainage, pour préparer la demande de certification qui sera présentée à l'Autorité de l'aviation civile indienne.

Développement/modernisation — Aéroport international de Delhi

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la société Delhi International Airport Pvt. Ltd. (DIAL), est de prêter assistance pour l'examen technique de la conception, de la construction et de la mise en place des installations côté 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 normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI des installations et de l'équipement de l'aéroport international de Delhi. Il était prévu que ce projet, entrepris en novembre 2007, durerait 13 mois.

Réalisations du projet

Une deuxième équipe composée de cinq experts de l'OACI a présenté en mai 2008 un rapport sur son examen des documents sur lesquels reposent la conception et les spécifications du plan de masse pour l'expansion de l'aéroport. Les aspects conception qui y étaient traités portaient sur les éléments suivants : configuration proposée de l'aéroport agrandi, système de drainage, surfaces en dur et coefficient de frottement des pistes, balisage lumineux, système de bornes d'avitaillement en carburant et services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

Plan/rapport détaillé sur le projet/examen préliminaire de la conception de l'aéroport international de Navi Mumbai (NMIA)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la société City and Industrial Development Corporation of Maharashtra Limited (CIDCO) et réalisé dans le cadre d'arrangements de fonds d'affectation spéciale, est de veiller à ce que le plan directeur, le rapport de projet et les conceptions/spécifications du NMIA soient conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, de ses Annexes et éléments indicatifs pertinents, ainsi qu'aux spécifications de l'aviation civile (CAR) publiées par le Directeur général de l'aviation civile (DGAC) de l'Inde, et aux règlements promulgués par le Bureau de la sécurité de l'aviation civile (BCAS). Il était prévu que le projet, entrepris en août 2008, durerait six mois.

Réalisations du projet

Une équipe de cinq experts OACI de la planification de masse des aéroports, de l'ingénierie des aéroports, de la prévision et de l'évaluation du trafic, ainsi que de la gestion du trafic aérien et des communications, navigation et surveillance se sont rendus en mission à Navi Mumbai en août 2008 pour examiner les rapports établis en vue de l'expansion du NMIA. Ces documents portaient sur les objectifs, besoins et concepts concernant le projet ainsi qu'un rapport sur le début des activités, un profil du trafic aérien, une étude de marketing, un plan de masse de l'aéroport, une stratégie de développement, une structure institutionnelle, des principes de planification, des prévisions de la demande de services de navigation et des besoins en installations et un plan de masse de réserve possible. L'équipe a présenté un rapport dans lequel elle suggérait des modifications et des amendements des documents examinés pour veiller à la précision, à l'utilisation des références et de la terminologie correctes et à la conformité intégrale avec les SARP de l'OACI et les spécifications de la DGAC indienne.

IRAQ

Plan directeur de l'aviation civile (CAMP) de l'Iraq

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), est d'établir une base solide de la remise en état et de l'amélioration du secteur de l'aviation civile de manière sûre, sécuritaire et efficace, compatible avec les spécifications internationales, tout en permettant au pays de satisfaire sa demande de transport aérien, de contribuer à son développement économique et social nécessaire et à promouvoir le commerce et le tourisme. Il était prévu que le projet, entrepris au milieu de 2008, serait achevé en juillet 2009.

Réalisations du projet

Cinq experts internationaux ont été nommés en 2008 pour constituer l'équipe d'experts CAMP. Ils se sont rendus en mission aux aéroports de Bagdad, Najaf, Basrah, Erbil, Najaf et Sulaimaniyah pour recueillir des données et rédiger des parties du CAMP.

MEXIQUE

Évaluation du système de navigation aérienne du Mexique

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Mexique et réalisé en vertu d'un arrangement de fonds d'affectation spéciale, consiste à évaluer les systèmes de navigation aérienne sous la supervision de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) avec la participation des Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) qui fournira les services de navigation aérienne. L'évaluation sera effectuée dans quatre centres de contrôle régional et elle portera sur les services d'information aéronautique, la gestion du trafic aérien, les communications, navigation et surveillance (CNS), l'ingénierie, la météorologie, les dispositifs embarqués et les systèmes de gestion de la sécurité. Il était prévu que ce projet, entrepris en juillet 2008, durerait deux mois, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2009.

Réalisations du projet

Un consultant en aviation civile et un coordonnateur international du projet CNS ont établi un plan de travail. Les formalités de sélection et de recrutement d'autres experts internationaux se sont poursuivies. Il a été procédé à une

évaluation conjointe par des équipes de travail composées de personnels provenant de la DGAC et des SENEAM, ce qui a constitué le début de leur formation en cours d'emploi en vue d'en faire des inspecteurs, conformément aux recommandations du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

Cours élémentaire et supérieur de sécurité

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Mexique, est de prêter assistance à la DGAC dans la formation de fonctionnaires en leur faisant suivre des cours condensés (élémentaires et supérieurs) sur les systèmes de gestion de la sécurité fondés sur les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et sur les recommandations de l'USOAP, en vue de renforcer le système aéronautique national. Il était prévu que ce projet, entrepris en juin 2008, durerait un mois, mais il a été prolongé jusqu'en mars 2009.

Réalisations du projet

La sélection des experts/instructeurs a été achevée et il a été convenu que les cours seraient donnés au début de 2009. L'appui logistique concernant les installations de ce projet de formation a été coordonné.

Cours de certification des aéroports

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Mexique, est de prêter assistance à la DGAC en formant le personnel des aéroports à la certification des aéroports en vue de renforcer le système aéronautique national. Les activités du projet portent sur les domaines suivants : cours sur les aérodromes, les routes aériennes et les aides au sol fondés sur les SARP de l'OACI et les recommandations de l'USOAP, qui seront dispensés par des experts internationaux, avec pour complément des activités sur le terrain à certains aéroports. Il était prévu que ce projet, entrepris en juin 2008, durerait deux mois, mais il a été prolongé jusqu'en mars 2009.

Réalisations du projet

La sélection des experts/instructeurs a été achevée et il a été convenu que les cours débuteraient au début de 2009. Les autorités mexicaines et l'OACI ont coordonné l'appui logistique concernant la mise en place des installations du projet.

Programme TRAINAIR pour les aéroports et services auxiliaires (ASA)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), est d'améliorer et de renforcer les moyens des systèmes de formation méthodologique de ASA en appliquant la méthodologie TRAINAIR au sein de sa division de la formation. Il était prévu que le projet, entrepris en avril 2008, durerait un an.

Réalisations du projet

L'expert TRAINAIR a dirigé un atelier pour concepteurs de cours et il a dispensé une formation en cours d'emploi à ceux qui avaient été formés en les aidant à établir une nouvelle mallette pédagogique normalisée (MPN) qui est sur le point d'être achevée. De plus, il explique aux concepteurs comment ils peuvent adapter les MPN provenant du programme mondial de partage des MPN établi par TRAINAIR.

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 elle à la création des éléments institutionnels nécessaires pour mettre en place une infrastructure de l'aviation civile sûre et efficace qui soit conforme aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et aux règlements de la Commission européenne. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2003, durerait un an, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2008.

Réalisations du projet

Une nouvelle Loi de l'aviation civile du Kosovo, entrée en vigueur le 15 juin 2008, porte création de l'Administration de l'aviation civile qui remplacera le CARO le 1^{er} janvier 2009. La transition est réalisée sous la direction du Ministre des transports. L'aéroport international de Pristina a été certifié comme étant conforme aux normes de l'Annexe de 14 — *Aérodromes* de l'OACI. Le personnel du CARO a été formé dans le cadre d'un programme de bourses de l'OACI pour entreprendre la certification des prestataires de services de la circulation aérienne, des services d'information aéronautique (AIS) et de l'assistance météorologique. Les procédures de ces certifications ont été mises au point. La Commission européenne a évalué le CARO en octobre 2008 pour vérifier sa conformité avec le protocole de l'Espace aérien commun européen (EACE) et les

résultats de cette vérification ont été très satisfaisants. L'assistance du CARO prendra la forme d'une coopération avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et avec la Commission européenne dans la formation permanente d'inspecteurs des règlements de sécurité de l'aviation et d'auditeurs, ainsi que d'inspections dans le cadre des projets en cours.

NICARAGUA

Construction d'aéroports dans la région de Ruta del Agua

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Nicaragua et réalisé grâce à un financement de la Banque interaméricaine de développement (BID), est de choisir les emplacements où seront construits de nouveaux aéroports dans la partie méridionale du pays pour fournir à la région des moyens de transport comme solutions de rechange au système de transport fluvial et de stimuler le développement socio-économique de la région par la création d'un tourisme écologique. Il était prévu que ce projet, entrepris en octobre 2008, durerait quatre mois, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2009.

Réalisations du projet

Des experts ont été mobilisés pour étudier la géologie, l'espace aérien, la topographie et les éventuelles incidences environnementales et sociales du projet. En conséquence de la conception des nouveaux aéroports, le Gouvernement a demandé qu'un projet de suivi visant à établir un réseau national des aéroports fondé sur un plan stratégique concernant des zones géographiques particulières lui soit présenté.

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 et de la météorologie pour les questions intéressant le contrôle de la circulation aérienne, l'ingénierie aéroportuaire, l'exploitation technique et la navigabilité, et de contribuer à la création d'un organe efficace de réglementation tout en encourageant l'établissement d'un système de transport aérien sûr et économiquement viable. Il était prévu que ce projet, entrepris en 1993, durerait 8 ans, mais il a été prolongé d'année en année.

Réalisations du projet

La DGAC a demandé que ce projet soit prolongé pour renforcer la Section de l'exploitation des vols qui souffre d'une pénurie de personnel. Des progrès ont été réalisés dans l'élaboration de règlements et procédures de l'aviation civile en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

PAKISTAN**Assistance préparatoire en vue de la création de l'Institut de formation de l'aviation civile (CATI) à Hyderabad****But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité de l'aviation civile du Pakistan (PCAA), est de procéder à une évaluation générale des moyens de formation, des programmes et du personnel de l'Institut de formation de l'aviation civile (CATI) d'Hyderabad au regard des spécifications de l'OACI ainsi que de l'évolution technologique récente dans le domaine de l'aviation civile et des méthodologies et systèmes modernes de formation, afin qu'une équipe appropriée de consultants de l'OACI spécialistes de ces domaines puissent être nommée pour mettre en évidence les mesures concrètes qui doivent être prises. Ce projet d'une durée d'un mois a été réalisé en août 2008.

Réalisations du projet

Le consultant OACI spécialiste de la formation en aviation civile a séjourné pendant deux semaines à Hyderabad et Karachi. Son rapport a été examiné et achevé au siège de l'OACI puis soumis au Gouvernement pakistanais.

Privatisation des aéroports**But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité de l'aviation civile du Pakistan (PCAA), est de lui prêter assistance dans l'examen et l'évaluation de sa politique de privatisation des aéroports. Il était prévu que ce projet, entrepris en mars 2008, durerait un mois.

Réalisations du projet

Le consultant de l'OACI spécialiste de la privatisation des aéroports a séjourné à Karachi pendant un mois. Son rapport a été examiné et achevé au siège de l'OACI et soumis au Gouvernement pakistanais. Le projet a été achevé en mai 2008.

PANAMA

Renforcement de l'aéroport international de Tocumen

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par l'aéroport international de Tocumen (AIT), sont de collaborer avec le Gouvernement du Panama à la modernisation des installations aéroportuaires, y compris dans 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 conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2003, durerait un an, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2008.

Réalisations du projet

L'expansion et la modernisation de l'aéroport international de Tocumen se sont poursuivies et ont consisté à construire une clôture périmétrique, à lancer des appels d'offres pour l'achat de matériels tels que des véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie, des aides visuelles et un balisage lumineux, ainsi que du matériel de mesure du frottement et de l'enlèvement des traces de caoutchouc. Les contrats de services de maintenance, qui portent sur les portes d'embarquement, les convoyeurs à bande et l'achat de pièces de rechange ont été prolongés.

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) et de prêter assistance à la modernisation de l'infrastructure de la navigation aérienne, en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et avec le plan régional de navigation aérienne. Il était prévu que le projet, entrepris en 1999, durerait cinq ans, mais il a été prolongé jusqu'en 2008.

Réalisations du projet

Les activités du projet ont été axées sur le renforcement institutionnel et la formation du personnel, en particulier dans les domaines de la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation. L'AAC a recruté 43 personnes. Des cours ont été organisés dans plusieurs domaines : systèmes de gestion de la sécurité, certification des aéroports, inspections de la sécurité, inspections de la sûreté de l'aviation (AVSEC), gestion des aéroports, opérations techniques et informatisation de l'administration, maintenance des simulateurs, redevances de navigation

aérienne et d'aéroport et transport aérien. Un nouveau système radar et deux véhicules de lutte contre l'incendie ont été achetés et des services de communications par satellite ont été inaugurés au moyen du réseau des microstations terriennes MEVA II. Des efforts particuliers ont aussi porté sur le maintien de l'excellent bilan de sécurité du Panama.

PARAGUAY

Appui à la Direction nationale de l'aéronautique civile (DINAC)

But du projet

L'objectif de ce projet du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) d'exécution nationale et financé par le Gouvernement du Paraguay, est le renforcement institutionnel de la Direction nationale de l'aéronautique civile (DINAC) pour fournir des services de navigation aérienne et contribuer à la modernisation de son infrastructure, conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et du Plan régional de navigation aérienne. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2004, durerait un an, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2008.

Réalisations du projet

Les activités du projet ont porté principalement sur la modernisation des installations et services aéronautiques et aéroportuaires. Des émetteurs-récepteurs fonctionnant dans la bande VHF-AM et un modem destiné aux stations météorologiques ont été implantés ; d'importants contrats relatifs au balisage lumineux des pistes de l'aéroport international Silvio Pettirossi ont été signés et des cours d'anglais destinés au personnel technique de la DINAC ont été réalisés.

PÉROU

Renforcement institutionnel de la DGAC — Phase II

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Pérou, est de mettre à la disposition de la Direction générale de l'aviation civile des moyens de se moderniser et de veiller à ce que les normes professionnelles soient respectées et que les activités soient menées comme il convient, afin de renforcer le rôle que l'aviation civile et le transport aérien jouent dans le développement économique. Il est prévu que le projet, entrepris en 2007, durera trois ans.

Réalisations du projet

Environ 300 membres du personnel de l'aviation civile ont été formés dans le cadre d'un plan national de formation dans les domaines suivants : aérodomes, sûreté de l'aviation (AVSEC), marchandises dangereuses, supervision de la sécurité, simulation de l'exploitation, simulateurs de navigation, assurance de la qualité, délivrance des licences et gestion. Un Plan stratégique national pour l'aviation civile (PENAC) a été dressé. L'accent a été mis sur la réalisation d'une étude de faisabilité intitulée « Automatisation et modernisation des services de la circulation aérienne du Pérou », sur la base de laquelle un nouveau descriptif de projet a été rédigé, qui prévoit l'acquisition de huit radars secondaires de surveillance monopulses (MSSR) et du bâtiment d'un nouveau centre de contrôle régional. Dans le domaine de la gestion du trafic aérien, des mesures ont été prises en vue de la formulation de procédures de navigation de surface — qualité de navigation requise (RNAV/RNP) à l'aéroport de Cuzco et de la délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne.

PHILIPPINES

Amélioration de la sécurité aérienne aux Philippines grâce au renforcement des moyens de supervision de la sécurité de l'Autorité de l'aviation civile des Philippines

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité de l'aviation civile des Philippines (CAAP) et réalisé dans le cadre d'un fonds d'affectation spéciale, est d'améliorer la supervision de la sécurité en prenant les mesures suivantes : mise à jour des règlements et procédures, mise à disposition d'inspecteurs et d'arpenteurs-géomètres qualifiés, autorité et autonomie organisationnelles accrues pour superviser de plus près les activités des transporteurs aériens et des organisations de maintenance des aéronefs ainsi que celles des services d'aérodrome et de la circulation aérienne, respect des règlements et procédures et application des principes du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il est prévu que ce projet, entrepris en mai 2008, durera 24 mois.

Réalisations du projet

Le coordonnateur du projet et cinq experts dans les domaines de l'exploitation aérienne, de la navigabilité, de la certification des aérodomes et de la délivrance des licences du personnel, ainsi que d'autres spécialistes recrutés pour de courtes durées, ont contribué et participé directement à la formulation du cadre juridique qui a permis de transformer l'Organisation de formation de l'aviation civile (ATO) en une Autorité de l'aviation civile des Philippines. Il a été procédé à la rédaction de nouveaux règlements de l'aviation civile concernant la certification des aérodomes, l'utilisation et la maintenance des aéronefs, le

transport des marchandises dangereuses, les normes de certification et les manuels d'inspection. Plusieurs documents ont été approuvés et adoptés à l'occasion d'auditions publiques. Le personnel de la CAAP a suivi une formation très poussée pour le familiariser avec les nouveaux règlements. Le projet a aussi contribué à créer un effectif de personnel qualifié et expérimenté à l'Inspectorat de l'exploitation aérienne en recrutant et en requalifiant des pilotes inspecteurs à la retraite. Le projet a aussi prêté assistance à la CAAP dans la formulation des besoins relatifs à la supervision de la sécurité. Les membres de l'équipe ont continué de donner régulièrement des conseils aux cadres administratifs de la CAAP.

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 (AAC) à concevoir et à construire le nouvel aéroport international de Doha (NDIA) qui sera entièrement indépendant de l'aéroport existant. L'assistance de l'OACI consiste à fournir des services spécialisés en ingénierie d'aérodrome et à représenter l'AAC auprès des entrepreneurs et des consultants. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2003, durerait cinq ans, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2010.

Réalisations du projet

Soixante pour cent de l'assistance technique de l'OACI, qui porte sur l'élément ingénierie d'aérodrome de ce projet de 10 milliards de dollars des États-Unis, sont déjà achevés alors que l'ensemble du projet l'est à 43 %. Il est prévu que l'aéroport sera inauguré en juillet 2011.

RÉPUBLIQUE DE CORÉE

Programme de formation OACI/République de Corée destiné aux pays en développement

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de la République de Corée, est de prêter assistance à l'Autorité de la sécurité de l'aviation civile de la République de Corée (KCASA) et au Centre de formation de l'aviation civile coréen (KCATC) pour l'administration d'un programme de formation de participants provenant de pays en développement, sélectionnés par le KCATC.

L'assistance porte sur la diffusion de renseignements concernant ce programme à tous les États contractants de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi et de refus des bourses. Il était prévu que ce projet, entrepris en juillet 2007, durerait trois ans.

Réalisations du projet

L'OACI a octroyé 52 bourses à des participants provenant de 30 pays qui suivront des cours au KCATC dans les domaines suivants : entretien des radiophares omnidirectionnels VHF Doppler (DVOR), Système mondial de navigation par satellite (GNSS) (cours élémentaire) et contrôle d'approche radar.

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 sur la remise en état de ces aéroports et en donnant des cours de rappel pour contrôleurs de la circulation aérienne. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2003, durerait initialement 18 mois, mais il a été prolongé jusqu'à la fin d'avril 2009.

Réalisations du projet

La piste de l'aéroport de Goma a été prolongée. La piste et l'aire de trafic ont reçu un nouveau revêtement pour répondre aux normes internationales de sécurité afin que l'aéroport puisse accueillir des avions plus gros porteurs. Les spécifications relatives à l'installation et à la certification de l'indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI) de l'aéroport de Goma ont été rédigées. Un nouveau revêtement a été étalé sur les pistes, voies de circulation et aires de trafic des aéroports de Bunia et Bukavu. Des cours de formation relatifs à la navigation de surface (RNAV) et au système mondial de navigation par satellite (GNSS) ont été offerts aux pilotes des exploitants aériens de la MONUC et à ceux de la Régie des Voies Aériennes (RVA) et de l'Autorité de l'aviation civile (AAC) qui avaient les aptitudes essentielles pour pouvoir appliquer les procédures RNAV. Un programme de maintenance du GNSS fondé sur le système géodésique mondial de 1984 (WGS-84) a été achevé pour recenser tous les nouveaux obstacles importants qui pourront servir de point de cheminement pour la navigation par satellite. Des procédures d'approche classique (NPA) RNAV (GNSS) ont été publiées, selon qu'il y avait lieu, pour

tous les aéroports. L'OACI s'est procuré un bâtiment et des consoles de contrôle de la circulation aérienne (ATC) pour établir un centre de contrôle régional (ACC) vraiment performant. La rédaction de nouveaux manuels des opérations des services de la circulation aérienne, conformes aux dispositions de l'OACI, a été achevée. Une organisation de recherche et de sauvetage et un projet de manuel ont été achevés eux aussi et soumis à l'approbation des autorités. La MONUC a mis à disposition un bâtiment temporaire à l'aéroport de N'Dolo pour qu'un ACC puisse y être installé et l'OACI a identifié les consoles qui y seront nécessaires.

RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

Amélioration du règlement des aéroports/Formation portant sur la certification des aéroports

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de la République dominicaine, est de prêter une coopération technique à l'Institut dominicain de l'aviation civile (IDAC) et de renforcer les moyens gouvernementaux de supervision de la sécurité dans les domaines de la réglementation, de la certification et des systèmes de gestion de la sécurité des aéroports. Le projet, entrepris en février 2008, a été achevé en avril de la même année.

Réalisations du projet

Deux cours destinés aux spécialistes des aéroports qui occupent des emplois d'inspecteurs à l'IDAC ont été donnés par cinq experts/instructeurs internationaux spécialistes de la réglementation, de la certification et des systèmes de gestion de la sécurité aéroportuaire. D'autres cours ont été dispensés au personnel d'aéroports privés et d'aéroports exploités en concession.

Programme TRAINAIR à l'Institut dominicain de l'aviation civile (IDAC)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'IDAC, est de moderniser et de renforcer les moyens du système de formation méthodologique de l'Institut par l'application de la méthodologie TRAINAIR de l'OACI au sein de sa division de la formation. Il est prévu que le projet, entrepris en 2008, durera un an.

Réalisations du projet

Les formalités du recrutement, coordonnées avec l'IDAC, ont été achevées en vue de disposer sur place d'un expert TRAINAIR au début de 2009.

SINGAPOUR

Mise en œuvre de programmes de formation destinés au personnel de l'aviation des pays en développement

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Administration de l'aviation civile de Singapour (CAAS), est d'aider l'Académie de l'aviation de Singapour (SAA) à administrer un programme de formation de participants, sélectionnés par l'Académie, provenant de pays en développement. L'assistance porte sur la diffusion de renseignements concernant ce programme aux États contractants de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi et de refus des bourses. Il était prévu que ce projet, entrepris en novembre 2001, durerait trois ans.

Réalisations du projet

Cinquante-quatre boursiers provenant de 32 pays ont suivi sept cours dans les domaines suivants : enquête sur les accidents et gestion, gestion de l'aviation civile, communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), superviseurs/inspecteurs de la sécurité, navigabilité (maintenance et ingénierie), supervision de la sécurité, exploitation des vols, gestionnaires et systèmes intégrés de gestion de la supervision de la sécurité à la SAA.

Prévision du trafic aérien

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité de l'aviation civile de Singapour (CAAS), est de lui prêter assistance dans la modernisation des prévisions du trafic aérien à l'aéroport Changi. Le projet a été entrepris en septembre 2008.

Réalisations du projet

Un consultant de l'OACI, spécialiste de la prévision du transport aérien, a séjourné à Singapour pendant un mois. Son rapport a été examiné et achevé au siège de l'OACI puis soumis à l'approbation du Gouvernement singapourien.

SOMALIE

Administration provisoire de l'aviation civile somalienne (CACAS)

But du projet

Ce projet, entièrement financé par des 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 de gérer



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 les vols humanitaires, 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 des 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, entrepris en 1996, qui devait initialement durer 7 ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2006. En raison de l'instabilité permanente et de l'absence d'un gouvernement national fonctionnel, le projet a encore été prolongé jusqu'à la fin de 2009.

Réalisations du projet

Le projet a continué de participer à la gestion et à l'administration de la CACAS en coordonnant les activités avec le coordonnateur résident des Nations Unies pour les questions humanitaires en Somalie et le Directeur général du Bureau régional Afrique orientale et australe (ESAF) de l'OACI. La CACAS a continué d'assurer aux vols traversant l'espace aérien somalien, 24 heures sur 24, à partir du bureau du projet à Nairobi, les services d'information de vol (FIS), y compris les services d'information aéronautique (AIS), les communications aéronautiques (AEROCOM) et l'assistance météorologique (AEROMET). Elle a aussi continué d'assurer le service d'information de vol d'aérodrome (AFIS), les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie et des services de guidage au sol aux aéroports de Hargeysa, Berbera et Bosasso. Le projet a continué de faire fonctionner des sous-stations AEROCOM aux aéroports de Hargeysa et Garowe et un service de briefing AIS à l'aéroport de Hargeysa. L'installation et la mise en service d'une microstation terrienne (VSAT), qui fait partie du réseau NAFISAT (VSAT du nord-est AFI), ont été achevées en février 2008. Cette tête de ligne fournit un circuit du RSFTA à Nairobi et des circuits vocaux directs aux services de la circulation aérienne (ATS) des FIR voisines Addis Ababa, Djibouti, Mumbai, Sana'a et Seychelles. Le minimum de séparation verticale réduit (RVSM) a commencé à être appliqué le 25 septembre 2008. Sept stations météorologiques ont été achetées pour être installées à plusieurs aéroports somaliens, notamment pour le compte de l'Autorité somalienne de l'aviation civile et de la météorologie qui sera installée à l'aéroport de Mogadishu. Le projet a octroyé 16 bourses de formation dans divers domaines de l'aviation, dont : cartographie aérienne, RVSM, sûreté de l'aviation (AVSEC), cours pour instructeurs et gestion de l'aviation. Tout le personnel basé à Nairobi a suivi un cours Lotus Notes. La CACAS a continué de prêter assistance aux autorités locales, au Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et à d'autres institutions spécialisées des Nations Unies, en leur donnant des avis techniques et en effectuant des missions de courte durée pour l'évaluation d'aéroports et, dans ce contexte, le nouvel aéroport de Garowe et ceux de Hargeysa, Bosasso et Merka

ont été évalués. La piste de l'aéroport de Hargeysa a été remise en état et son utilisation a ensuite été confiée au Ministre somalien de l'aviation civile et du transport aérien.

SRI LANKA

Programme TRAINAIR pour le Centre de formation de l'aviation civile (CATC)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la société Airport and Aviation Services (Sri Lanka) Limited, est de moderniser et de développer les moyens du Centre de formation de l'aviation civile (CATC) du Sri Lanka en y adoptant et en appliquant la méthodologie TRAINAIR. Il est prévu que ce projet, entrepris en 2006, durera quatre ans.

Réalisations du projet

Le CATC du Sri Lanka est devenu membre de plein droit du Programme TRAINAIR en 2006 et il a établi la mallette pédagogique normalisée (MPN) 291/154/LAN ENG, intitulée « Aviation English Language Proficiency for Interviewers/Raters ». Ce cours était ouvert à des participants nationaux et internationaux. Le CATC a entrepris la mise au point de trois nouvelles MPN : Formation de base des électroniciens de la sécurité de la navigation aérienne (ATSEP) — Services au sol, Techniques de la statistique pour les professionnels de l'aviation et Spécialistes des bureaux des services AIS (en anglais). Un membre du Groupe de conception des cours du CATC a participé à RTCC/4, la quatrième Conférence régionale de coordination TRAINAIR, qui s'est tenue au Caire.

THAÏLANDE

Programme de formation OACI/Thaïlande destiné aux pays en développement

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Centre de formation de l'aviation civile (CATC) de Thaïlande, est de lui prêter assistance dans l'administration d'un programme de formation de participants, sélectionnés par le CATC, provenant d'États contractants de l'OACI. L'assistance porte sur la diffusion de



renseignements concernant ce programme aux États contractants de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi ou de refus de bourse. Il est prévu que ce projet, entrepris en août 2008, durera huit mois.

Réalisations du projet

L'OACI a octroyé 58 bourses à des participants provenant de 10 pays qui suivent au CATC trois cours dans les domaines suivants : connaissance de l'anglais aéronautique (interrogateur/évaluateur) ; communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) destinés aux gestionnaires des services de la circulation aérienne et agents techniques d'exploitation.

VENEZUELA

Renforcement des ressources humaines

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Venezuela, est de lui prêter une assistance technique pour le renforcement de la gestion des ressources humaines de l'Institut national de l'aéronautique civile (INAC) du Venezuela, sous la forme d'une formation, de l'application de méthodes de travail et de recrutement du personnel nécessaire. L'accent porte essentiellement sur la formulation et l'application de mesures correctrices à court et moyen termes, et sur la normalisation et l'application de méthodes de travail efficaces et efficientes à plus long terme. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2006, durerait 9 mois, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2009.

Réalisations du projet

Du personnel de l'INAC précédemment sélectionné a reçu une formation d'évaluateurs des connaissances linguistiques. Il a été procédé à une évaluation de tout le personnel technique de l'INAC pour établir les besoins en connaissances linguistiques et pour mettre au point des méthodes de formation appropriées. La méthodologie appliquée pour calculer les redevances d'aéroports et de services de navigation aérienne ainsi que des avis concernant la méthodologie correspondante ont permis d'établir des règles relatives à ces droits/redevances dans le cadre de la nouvelle structure tarifaire et les procédures de leur recouvrement ont été adoptées. Les formalités de sélection des contrôleurs de la circulation aérienne ont été achevées par l'adoption d'une nouvelle méthodologie et de nouveaux moyens d'évaluation. Des plans de recrutement ont été formulés et des calendriers initiaux de la formation en cours d'emploi ont été établis pour les techniciens de maintenance employés aux aéroports et dans les installations et services aéronautiques, et pour les opérateurs des télécommunications

aéronautiques. Des programmes de formation et des installations/services intégrés ont été établis pour améliorer la polyvalence, par exemple en combinant les services de la circulation aérienne (ATS), les services de notification — communications — services d'information aéronautique (ARO-COM-services AIS), et pour moderniser les profils de compétences techniques par l'analyse et la définition des descriptions de postes. Une méthodologie a été établie pour la mise au point de programmes de formation, et un plan de formation biannuel de tout le personnel technique à la sécurité opérationnelle a été établi. La Phase I du manuel de formation sur les mallettes pédagogiques normalisées (MPN), qui traite de l'entretien du matériel radio en utilisant la méthodologie TRAINAIR, a été achevée.

Modernisation du contrôle de la circulation aérienne

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Venezuela, est d'aider l'Institut national de l'aéronautique civile (INAC) à moderniser le contrôle de la circulation aérienne et les services aéroportuaires en vue d'améliorer la sécurité de l'aviation civile au Venezuela. Il est prévu que ce projet, entrepris en 2004, durera 4 ans.

Réalisations du projet

Les trois phases de la planification du projet ont continué de progresser avec la passation de 33 contrats d'achat, qui portaient notamment sur le remplacement du matériel au niveau national par l'acquisition, l'installation et l'utilisation de dispositifs et systèmes de communications/navigation/surveillance (CNS), de recherche et sauvetage (SAR) et de protection de l'aviation et des aéroports contre les incendies. Des mesures ont été prises pour renforcer les ressources humaines par des cours à leur intention et en assurant la formation technique du personnel opérationnel.

Programme TRAINAIR à l'Institut national de l'aéronautique civile

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Institut national de l'aéronautique civile (INAC) du Venezuela est de moderniser et d'étendre les moyens du système de formation méthodologique du Centre de formation de l'aviation civile Miguel Rodríguez en commençant à y appliquer la méthodologie TRAINAIR à sa Division de la formation. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2007, durerait un an, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2009.



Réalisations du projet

En 2008, le groupe central TRAINAIR a conféré au Centre de formation de l'aviation civile Miguel Rodríguez le statut de membre de plein droit du programme TRAINAIR. Une nouvelle mallette pédagogique normalisée (MPN) a été achevée en conformité avec les normes TRAINAIR et des MNP supplémentaires le seront prochainement. Un atelier a été organisé à l'intention des concepteurs de cours, un expert a été détaché au centre de formation pour renforcer l'application du programme TRAINAIR par la tenue de cet atelier, par une formation en cours d'emploi durant la production des deux nouvelles MNP et par la réalisation du programme de formation des instructeurs. De plus, l'assistance a porté sur l'aide à l'acquisition des connaissances de la langue anglaise. Deux experts des services de la circulation aérienne et de la navigation (ATNS) d'Afrique du Sud ont été chargés d'enseigner la MPN Examineur/évaluateur de la connaissance de l'anglais au Centre de formation de l'aviation civile (CATC) de Bangkok en formant des membres appropriés à procéder aux évaluations et ils ont assuré la formation en cours d'emploi des nouveaux évaluateurs en les aidant à évaluer en conditions réelles des contrôleurs de la circulation aérienne. De plus, les experts et le personnel local ont établi un plan de formation qui est actuellement appliqué.

YÉMEN**Programme TRAINAIR à l'Institut de l'aviation civile et de la météorologie****But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par l'Administration de l'aviation civile et de la météorologie du Yémen, est de moderniser et de renforcer les moyens du système de formation méthodologique de l'Institut de l'aviation civile et de la météorologie en y appliquant la méthodologie TRAINAIR. Il est prévu que ce projet, entrepris en décembre 2008, durera un an.

Réalisations du projet

Le recrutement a été achevé et un expert TRAINAIR est arrivé sur place le 24 décembre 2008 pour prendre les premières mesures d'application du programme avec l'Autorité de l'aviation civile (AAC).

LISTE DES PROJETS MULTINATIONAUX ET INTERNATIONAUX

RÉGION AFRIQUE

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe est de réduire le risque de propagation de la grippe aviaire et autres maladies transmissibles par les voyageurs aériens grâce à des arrangements de coopération conclus par les États/administrations et les aéroports. Le projet CAPSCA vise à aider les États à respecter l'article 14 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) qui traite de la prévention de la propagation des maladies. De plus, l'Annexe 9 — *Facilitation* exige que les États établissent un plan national de l'aviation pour faire face à toute épidémie de maladies transmissibles graves. Il est prévu que le projet, entrepris en mars 2008, durera deux ans.

Réalisations du projet

Deux ateliers sur la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyageurs aériens se sont tenus à Dakar et à Johannesburg. Vingt délégués de directions de l'aviation civile, d'exploitants d'aéroports, de services d'hygiène publique et de compagnies aériennes y ont participé. Le Cap-Vert, le Nigéria et le Tchad sont devenus parties au projet en 2008. Plusieurs autres États ont aussi exprimé leur intérêt à l'égard de ce projet à l'occasion de la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne Afrique-Océan Indien de Durban. Le recrutement d'un coordonnateur régional pour la Région Afrique occidentale et centrale et d'un médecin-chef de l'Autorité nigériane de l'aviation civile a été achevé et celui d'un coordonnateur régional pour la Région Afrique orientale et australe et d'un médecin-chef pour l'Autorité de l'aviation civile d'Afrique du Sud sont en cours.

Projets 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 études 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 avec un appui financier et en espèces de donateurs, consistent à améliorer la

sécurité et l'efficacité du transport aérien grâce à l'établissement d'un noyau d'inspecteurs de la sécurité hautement qualifiés dans les domaines de la certification, de la surveillance continue, des audits et des activités de formation ; à formuler des lois de l'aviation, des règlements, des procédures de certification et de surveillance et à prêter assistance aux États dans leurs activités de supervision de la sécurité, selon les besoins, et aussi à établir s'il est possible de transformer COSCAP-BAG en une Organisation régionale de supervision de la sécurité du BAG (BAGASOO). Il était prévu que ce projet, entrepris en 2005, durerait initialement deux ans, mais il a été prolongé jusqu'en 2010.

Réalisations du projet

La dotation en personnel du projet COSCAP-BAG s'est améliorée avec le recrutement d'un nouveau conseiller technique principal/expert de l'exploitation aérienne et d'un assistant administratif, et avec l'addition d'une section de la sécurité et de la certification des aérodromes composée d'un expert et d'un inspecteur régional des aérodromes. La composition du Groupe de travail de la sécurité aérienne (FSWG) a été élargie pour tenir compte des aspects sécurité des aérodromes. Un protocole d'accord a été conclu au sujet d'un nouveau Programme coopératif d'inspection en vue de créer une équipe plus fournie d'inspecteurs pour améliorer l'efficacité du projet. COSCAP-BAG a collaboré avec l'OACI et la Federal Aviation Administration (FAA) pour former comme inspecteurs gouvernementaux de la sécurité (GSI) 25 inspecteurs de la navigabilité et de l'exploitation aérienne, ce qui a constitué l'achèvement de la première phase de la formation de ces inspecteurs. Le lancement de la deuxième phase de ce programme a été approuvé. La rédaction des manuels sur les qualifications, la formation et les fonctions, la certification des inspecteurs de la navigabilité et la surveillance continue a été achevée. La rédaction de manuels sur la qualification des inspecteurs de la navigabilité a été terminée et les activités relatives à la rédaction d'un manuel et d'éléments d'orientation concernant les inspecteurs de l'exploitation aérienne ont été entreprises. Des progrès marqués ont été observés dans l'alignement, par plusieurs États membres du BAG, de leurs règlements actuels sur des règlements génériques établis par COSCAP-BAG. En collaboration avec le Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP), des analyses d'écart fondées sur la méthodologie de la Feuille de route globale pour la sécurité aérienne (GASR) ont été réalisées dans les États membres du BAG pour établir l'appui dont ils auront besoin pour s'acquitter de leurs obligations en matière de sécurité de l'aviation.

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 la Banque africaine de développement, de la société Boeing, de l'Agence française de coopération et de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) sont de rehausser la sécurité du transport aérien, de faciliter une approche coordonnée à l'égard du partage des connaissances techniques, d'augmenter les connaissances techniques et les compétences grâce à une formation théorique et en cours d'emploi, de mener des tâches de surveillance et de certification des exploitants 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 des aéroports qui mènera à la création d'une organisation de sécurité aéronautique regroupant les États membres. Il est prévu que ce projet, qui a été approuvé en 2005 mais qui a seulement été entrepris en 2008 en raison de l'instabilité politique et d'entraves aux voyages vers N'Djamena, ville désignée comme siège du projet COSCAP-CEMAC, durera trois ans.

Réalisations du projet

Le bureau du projet est actuellement installé à N'Djamena et il comporte un effectif de quatre personnes : deux inspecteurs régionaux de la navigabilité, un inspecteur de l'exploitation aérienne et un expert de l'exploitation aérienne/ coordonnateur du projet. Le bureau du projet s'est réuni à Douala en avril 2008.

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

But du projet

L'objectif 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, Seychelles, Swaziland, Zambie et Zimbabwe), est l'établissement d'une organisation coopérative régionale permanente ou semi-permanente appelée Organisation de la sécurité de l'aviation de la SADC (SASO) qui aura pour mandat de s'acquitter d'un éventail complet, ou seulement partiel si nécessaire, de fonctions de certification et de surveillance pour le compte des États membres de la SADC et d'établir un centre de ressources pour la formation dans ces domaines. Il est prévu que ce projet, entrepris en avril 2008, durera 36 mois.

Réalisations du projet

Le Bureau du projet a tenu deux réunions et les buts et objectifs fixés ont été atteints au cours de sa première année. La moitié des évaluations de l'application des mesures correctrices prises par les États membres pour donner suite à leur audit USOAP le plus récent ont été achevées. Un programme de

travail détaillé pour la formulation d'un règlement générique portant sur l'exploitation aérienne, la navigabilité et la délivrance des licences du personnel a été établi. Un plan de formation de grande envergure des inspecteurs nationaux et régionaux de la sécurité des vols a été élaboré, ainsi qu'un plan de travail pour la rédaction de manuels et de documents des procédures qui doivent être appliquées par les inspecteurs de l'exploitation des vols, de la navigabilité et de la délivrance des licences.

**Projets 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 des États membres de l'UEMOA (Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo), la société Boeing, la Commission européenne, l'Agence de coopération française et la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), sont de rehausser la sécurité du transport aérien, de développer les connaissances techniques et les compétences des inspecteurs nationaux grâce à une formation théorique et en cours d'emploi, de procéder à la surveillance et à la certification des exploitants aériens 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 et de certification des aéroports qui mènera à la création d'une organisation de sécurité aéronautique regroupant les États membres. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2004, durerait trois ans, mais il a été prolongé d'un an.

Réalisations du projet

Les Autorités de l'aviation civile de deux États membres ont bénéficié d'une assistance pour la rédaction d'un amendement à leur loi nationale de l'aviation. Des missions ont été effectuées dans cinq des huit États membres pour évaluer la conformité de leur administration avec l'élaboration de règlements et la mise en œuvre de procédures conformes aux dispositions des Annexes 1, 6 et 8 et avec les éléments indicatifs figurant dans le *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335). À l'issue des audits du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et pour aider les inspecteurs nationaux à procéder aux inspections des aéronefs sur les aires de trafic, l'état de mise en application des mesures correctrices a été contrôlé. Un projet d'amendement des règlements en vigueur a été entrepris et de nouveaux règlements rendus nécessaires par l'élargissement de la portée de l'USOAP ont été adoptés. La Federal Aviation Administration (FAA) a dispensé une formation théorique à Sal, au siège des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) aux Pays-Bas, à l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA) en Allemagne, et des inspections ont été effectuées au bureau

régional de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), à Toulouse, dans le cadre du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA). Les inspecteurs de COSCAP-JEMOA ont participé à un séminaire de la série Feuille de route pour la sécurité de l'aviation mondiale (GASR) à Abuja, et le premier séminaire GASP en français a été organisé à Ouagadougou. Le site web COSCAP a été mis à jour systématiquement pour informer la communauté de l'aviation.

RÉGION AMÉRIQUES

Coopération technique fournie à la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par 22 États membres de la CLAC, est de prêter une assistance administrative au Secrétariat de la CLAC. Ce projet découle des nouveaux Arrangements de travail conclus le 21 décembre 2005 par le Président du Conseil de l'OACI et le Président de la CLAC qui tiennent compte du fait que cette organisation régionale est devenue administrativement et financièrement autonome. Ces arrangements sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Il est prévu que ce projet, entrepris en janvier 2007, durera deux ans.

Réalisations du projet

L'appui en question a pris la forme de nombreuses activités dont la formation à la gestion administrative, des réunions, des séminaires, et les formalités concernant le traitement des bourses et les déplacements.

Nouveau modèle de gestion pour l'Institut de formation aéronautique d'Amérique centrale (ICCAE) et l'École d'aéronautique de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la COCESNA, est de mettre au point un nouveau modèle de gestion à l'ICCAE afin de promouvoir un portefeuille de produits et la gestion directe des services, et recruter des instructeurs très qualifiés chargés de formuler et développer des plans et programmes visant à générer de la concurrence dans les domaines de l'agrément et de la certification pour les amener au niveau mondial. Il est prévu que ce projet, entrepris en juin 2008, durera neuf mois.

Réalisations du projet

Deux experts ont mis au point le nouveau modèle de gestion de l'Institut de formation de la COCESNA. Le nouveau modèle a permis à l'ICCAE d'établir un mécanisme actif et durable de génération de recettes conforme aux caractéristiques du Plan stratégique de la COCESNA.

**Réseau numérique communications, navigation et surveillance (CNS) —
Gestion du réseau numérique d'Amérique du Sud (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, Trinité-et-Tobago, l'Uruguay et le Venezuela, est d'établir un mécanisme multinational pour gérer le réseau numérique CNS grâce au REDDIG, en tenant compte de l'évolution de la situation régionale, en vue de moderniser les communications du service fixe aéronautique pour les rendre homogènes, interconnectables et interopérables avec d'autres réseaux numériques de la Région Caraïbes/Amérique du Sud (CAR/SAM). Il était prévu que ce projet, entrepris en 2003, durerait cinq ans, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2010.

Réalisations du projet

Le projet a continué de gérer efficacement le réseau REDDIG en administrant le segment satellitaire et en mettant ainsi à la disposition de tous les États participants un réseau fiable et robuste pour leurs services de télécommunications aéronautiques. Les conditions de l'accord concernant le prestataire du segment satellitaire ont été reconduites. Des cours de formation sur l'entretien et le fonctionnement des stations du REDDIG ont été dispensés au personnel technique en anglais et en espagnol. Le centre de gestion du REDDIG a déménagé à Ezeiza pour renforcer l'alternance des deux centres de contrôle et améliorer le fonctionnement du réseau.

**Transition au système mondial de navigation par satellite (GNSS) dans
la Région Caraïbes/Amérique du Sud (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 de la Bolivie, 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), est de planifier le développement des aspects techniques, financiers et préopérationnels d'un système de renforcement satellitaire (SBAS) dans la Région CAR/SAM en tenant

compte de l'évolution du GNSS, des recommandations de la onzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/11) et des conclusions du Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre (GREPECAS). Il était prévu que ce projet, entrepris en 2003, durerait quatre ans, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2008.

Réalisations du projet

La sixième réunion du Comité de coordination du projet, tenue en avril à Santiago (Chili), a défini une troisième phase du projet qui consistera à analyser toutes les diverses possibilités, à créer un prototype et à traiter des données pour obtenir un message de type SBAS en vue de démontrer la possibilité de mettre en œuvre un système SBAS dans la Région CAR/SAM sur la base de données obtenues en temps réel. Sous réserve que l'étude soit couronnée de succès, une analyse de coûts-avantages et des tâches de validation/certification sera entreprise. Les États de la Région ont approuvé une résolution qui préconise la mise en œuvre d'un système SBAS.

Concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) et appui technologique correspondant aux communications, navigation et surveillance (CNS)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, le Panama, le Paraguay, le Pérou, l'Uruguay et le Venezuela est de mettre au point et d'appliquer des mesures conduisant à un plan global de navigation aérienne et à la transition d'un système de gestion de la circulation aérienne basé sur des moyens au sol à un système fondé sur les performances des aéronefs ; d'établir un système d'assurance de la qualité des services d'information aéronautique et des systèmes de gestion de la sécurité qui soient conformes aux normes internationales ; d'adopter une stratégie de mise en œuvre et d'intégration des systèmes automatiques de gestion du trafic aérien dans la Région CAR/SAM pour faciliter l'échange de renseignements et d'encourager la prise conjointe de décisions concernant tous les éléments du système ATM. Il est prévu que le projet, entrepris en 2007, durera cinq ans.

Réalisations du projet

Les activités du projet ont consisté en particulier à publier des éléments indicatifs sur les plans d'action pour la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN). D'autres éléments d'orientation ont été rédigés en vue d'améliorer les communications, navigation et surveillance (CNS) pour satisfaire les besoins de l'exploitation à court et moyen termes et pour mettre en œuvre le réseau IP. Des éléments relatifs à la mise en œuvre des systèmes d'automatisation, des programmes nationaux de sûreté des données concernant le trafic aérien et des systèmes de gestion de la sécurité dans la Région CAR/SAM ont été rédigés. Des données concernant le trafic aérien ont été recueillies et analysées pour

mieux comprendre les courants de trafic à l'intérieur d'un espace aérien particulier. Seize personnes ont obtenu des bourses dans le cadre du projet pour participer à deux ateliers de mise en œuvre SAM.

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 Paraguay, le Pérou, l'Uruguay, le Venezuela, Airbus, l'Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA), LAN (Chili), ENAER (Chili), SEMAN Peru et Venezuelan Airlines, est d'établir et de faire fonctionner un système régional de supervision de la sécurité dans la Région Amérique du Sud (SAM). Il était prévu que ce projet, entrepris en 2003, durerait cinq ans.

Réalisations du projet

Ce projet a continué de gérer efficacement le déroulement de diverses activités : Règlement latino-américain de l'aviation (LAR) ; désignation de coordonnateurs dans les États contractants et organisation de réunions du comité directeur, de séminaires, de groupes d'experts et d'ateliers dans plusieurs domaines (sécurité, exploitation, navigabilité, inspection des aires de trafic et médecine aéronautique) ; rédaction de manuels techniques sur la délivrance des licences du personnel ; et formation d'auditeurs des systèmes de gestion de la sécurité, avec contrôle du respect des normes ISO. Un fort accent a été mis sur la formation et 79 bourses ont été octroyées dans le cadre du projet.

RÉGION ASIE ET PACIFIQUE

Accord de coopération pour l'amélioration de l'assistance météorologique à l'aviation dans le Pacifique Sud (CAEMSA-SP)

But du projet

Ce projet prend la forme d'un accord de coopération conclu par huit États du Pacifique Sud (Fidji, îles Cook, îles Salomon, Kiribati, Nauru, Samoa, Tonga et Vanuatu) et il est réalisé par un fonds d'affectation spéciale. Son objectif est d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la région en développant l'assistance météorologique dans le Pacifique Sud, notamment en veillant au développement durable des services météorologiques, des systèmes de gestion de la qualité, des méthodes de recouvrement des coûts, des mesures conjoncturelles, de la législation nationale et du maintien d'un effectif suffisant de personnel bien formé. Le projet, qui est réalisé en consultation étroite avec l'Organisation météorologique mondiale (OMM), vise à éliminer les carences

dans la fourniture de l'assistance météorologique de base dans la sous-région du Pacifique Sud mises en lumière en 2005 par un projet spécial de mise en œuvre (SIP), par les banques internationales de données OPMET, par l'Association du transport aérien international (IATA), par les audits de l'OACI et par le Bureau régional Asie-Pacifique de l'OACI. Il était prévu que ce projet, entrepris en avril 2008, durerait trois mois, mais il a été prolongé jusqu'en janvier 2009.

Réalisations du projet

Un expert de la météorologie aéronautique a été affecté au projet pendant trois mois pour évaluer les lacunes et mettre au point des solutions pragmatiques, efficaces par rapport à leurs coûts. De brèves missions dans les États participants ont révélé un manque de matériel de mesure météorologique, l'absence de systèmes de gestion de la qualité, l'absence d'une autorité météorologique désignée et d'accords inter-États sur l'assistance météorologique, une pénurie de personnel bien formé ainsi que des réseaux de télécommunications peu fiables. Une série de recommandations figurait dans le rapport final qui devait être diffusé après décembre 2008. Une subvention de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) a été octroyée au projet pour défrayer ses coûts.

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Administration et les autorités aéroportuaires des États participants et des régions administratives spéciales (RAS) — la Chine (RAS de Hong Kong et de Macao), les îles Salomon, l'Indonésie, la Malaisie, le Népal, les Philippines, Singapour, la Thaïlande, Tonga et le Viet Nam — vise à réduire les risques de propagation de la grippe aviaire et de maladies transmissibles semblables par les voyageurs aériens, grâce à des arrangements de coopération conclus par les États, les administrations et les aéroports participants. Cette coopération prendra initialement la forme de l'application des directives de l'OACI sur la prévention de la propagation des maladies transmissibles aux grands aéroports internationaux, et aussi d'une formation à la médecine aéronautique du personnel des autorités de l'aviation civile, des compagnies aériennes et des aéroports participants pour veiller à ce que ces directives soient appliquées en permanence et pour aider d'autres États de la région qui envisagent peut-être de se joindre au programme. Le projet, entrepris en septembre 2006, a été prolongé jusqu'à la fin de 2010.

Réalisations du projet

Un expert en médecine aéronautique s'est rendu en mission aux aéroports de Bali, Cebu, Djakarta, Jinan, Kuala Lumpur, Manille, Singapour et de Thaïlande pour y procéder, avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS), à des évaluations conjointes de l'application des directives du Plan mondial OACI de

mesures préventives (aviation) concernant la grippe aviaire et des maladies transmissibles. Il a aussi dispensé une formation en cours d'emploi à des membres du personnel des aéroports et des compagnies aériennes. Des ateliers de médecine aéronautique/délivrance des licences du personnel ont été tenus aussi à Karachi et New Delhi. Des exposés sur le fonctionnement de l'Accord CAPSCA ont été présentés à la 45^e Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile (DGAC) de la Région Asie et Pacifique et au Forum mondial de développement OACI–Banque mondiale. Une deuxième réunion du comité directeur s'est tenue à Bali et a demandé que la Conférence des DGAC approuve le projet. La deuxième réunion de l'Équipe régionale de médecine aéronautique (RAMT) s'est tenue au Bureau régional de l'OACI de Bangkok. Elle est parvenue à d'importantes conclusions concernant la planification des mesures préventives des pandémies prises par les États ainsi que les plans préventifs dressés par les compagnies aériennes et les aéroports. Des subventions du Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe ont été utilisées pour défrayer les coûts du projet. Les îles Salomon, Tonga et le Viet Nam sont devenus parties à l'accord CAPSCA en 2008.

Programme coopératif de sûreté de l'aviation — Région Asie-Pacifique (CASP-AP)

But du projet

Ce projet, financé par les États/Administrations participants (Australie, Bhoutan, Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine [RAS de Hong Kong et 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 normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et tous les éléments d'orientation concernant 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 des personnels de sûreté de l'aviation. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2004, durerait trois ans, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2013.

Réalisations du projet

En 2008, la participation au Programme est passée de 21 à 23 États et Administrations. Seize États ont publié leur Programme national AVSEC, et quatre autres l'établissent actuellement. Neuf programmes des transporteurs aériens et 13 programmes nationaux de contrôle de la qualité ont été évalués. Quinze programmes nationaux de formation ont été établis et adaptés aux besoins particuliers de plusieurs États et Administrations. Neuf cours d'inspecteurs/instructeurs AVSEC, suivis par plus de 100 participants, ont été dispensés dans les États. Un cours national pour inspecteurs AVSEC, auquel 20 personnes ont participé, a été organisé au Viet Nam et un atelier de contrôle de la qualité à l'intention des îles du Pacifique s'est tenu à Tonga. Une législation type AVSEC a été rédigée et la législation nationale de 20 États et

Administrations a été évaluée, 17 rapports ayant été présentés à leur sujet. Un règlement type AVSEC est en cours de rédaction. Une visite d'évaluation a été effectuée au Brunéi Darussalam. Des subventions de la Commission européenne (CE) ont été utilisées pour financer les services d'un consultant spécialiste de la formation AVSEC et d'un conseiller juridique spécialiste du droit aérien.

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 coopératif, financé par la Chine, la Mongolie, la République de Corée et la République démocratique populaire de Corée, réalisé dans le cadre d'un projet de fonds d'affectation spéciale établi par les États participants et appuyé par Airbus, l'Association des compagnies aériennes d'Asie et du Pacifique (AAPA), la société Boeing, Bombardier, la Commission européenne (CE), la Federal Aviation Administration (FAA), la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), et Transports Canada, est d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la région. Le projet COSCAP-NA vise à promouvoir le dialogue, la coordination et la coopération entre les administrations de l'aviation civile participantes dans les domaines liés à la sécurité aérienne et à créer un environnement propice à l'harmonisation et aux progrès des politiques, procédures et règlements de supervision de la sécurité. Il fournit aussi une méthode efficiente et efficace par rapport à ses coûts pour la conduite des inspections et la certification des exploitants aériens, des aéronefs et des établissements de formation, et pour la formation du personnel de supervision de la sécurité. De plus, il permet à ces États de promouvoir efficacement la prévention des accidents grâce à l'établissement et à la supervision de l'Équipe régionale de sécurité de l'aviation d'Asie du Nord (NARAST). Il était prévu que ce projet, entrepris en 2003, durerait cinq ans, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

Le Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) a été élargi à tous les domaines liés à la sécurité, pour aider en conséquence les États membres à appliquer les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Les recommandations de la NARAST ont été appliquées par la diffusion d'éléments d'orientation et l'organisation d'ateliers et de cours de formation. Un système de notification de l'état de mise en œuvre a été utilisé pour vérifier l'application de ces recommandations. Pour améliorer l'efficacité et l'efficience, les équipes de sécurité COSCAP-NA, COSCAP-SA et COSCAP-SEA ont tenu une réunion conjointe. Le Comité directeur a affecté une haute priorité à la formation d'inspecteurs nationaux. Lorsque le nombre des participants nationaux était suffisant, des cours de formation ont été dispensés dans chaque État ainsi qu'en des emplacements centraux de la sous-région. Les exploitants aériens et les prestataires de services ont été invités à envoyer des participants suivre ces

cours. Quinze cours/ateliers/séminaires ont été tenus dans plusieurs domaines : sécurité des cabines, enquêtes sur les accidents, marchandises dangereuses, examens et évaluations de la connaissance de l'anglais, systèmes de gestion de la sécurité de la maintenance, prévention des accidents au sol, givrage au sol, systèmes de notification des accidents et incidents (Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation [ECCAIRS]), auxquels ont participé 599 personnes, ce qui a porté à 3 448 le nombre des ressortissants nationaux qui ont assisté à 105 cours/séminaires/ateliers depuis la création du Programme. Pour aider les États membres à appliquer les SARP de l'OACI, en particulier dans le domaine de la supervision de la sécurité, des experts étrangers ont été nommés pour de courtes durées. De plus, les États membres et des donateurs ont conclu des accords dans les domaines des marchandises dangereuses, de la sécurité des aéroports, des services de la circulation aérienne et des enquêtes sur les accidents.

Projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité — Asie du Sud (COSCAP-SA) — Phase 3

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, réalisé au moyen d'un fonds d'affectation spéciale financé par les États participants, avec une contribution d'Airbus, de la société Boeing, de la Commission européenne (CE), de la Federal Aviation Administration (FAA), de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) et de Transports Canada. L'objectif du projet est d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la sous-région. Les principaux objectifs de la Phase 3 du projet consistent notamment à renforcer le cadre institutionnel régional de l'aviation et à prêter assistance dans la mise au point d'un cadre réglementaire harmonisé ; à promouvoir à l'échelon du système les activités de supervision de la sécurité sur la base de l'application effective des SARP de l'OACI et de moyens efficaces de supervision de la sécurité ; à mettre en place un système régional de partage de l'information pour améliorer l'accès aux renseignements concernant la sécurité ; à aider les AAC des États membres dans les efforts qu'elles font pour se conformer aux normes internationales et nationales de l'aviation civile et à appuyer le perfectionnement des ressources humaines de l'aviation civile. Il était prévu que ce projet, entrepris en 1998, durerait cinq ans, mais il a été prolongé jusqu'à 2012.

Réalisations du projet

En raison de l'élargissement de l'USOAP de l'OACI, le Programme, dont la troisième phase a débuté en janvier 2008, a lui aussi été élargi dans tous les domaines de la sécurité visés par les SARP. Des cours de formation ont été organisés dans chaque État où le nombre de participants nationaux le justifiait, et la formation a été dispensée en des emplacements centraux de la sous-région. Deux cent quatre-vingt-un cours et séminaires ont été suivis par

6 498 personnes. Les exploitants aériens et les prestataires de services d'aviation ont été invités à envoyer des participants suivre ces cours. Des documents et manuels concernant la sécurité ont été évalués, mis à jour puis publiés. Une équipe spéciale a été créée pour normaliser les règlements de maintenance. Des experts régionaux ont effectué deux fois par an des missions de coopération technique dans les États membres pour s'acquitter de tâches liées à la supervision de la sécurité, assurer une formation théorique et en cours d'emploi et pour les aider à faire la revue des SARP relatives à la supervision de la sécurité. Le site web officiel a été mis à jour et élargi pour mieux couvrir les renseignements et éléments d'orientation pertinents relatifs à la sécurité. L'Équipe régionale de sécurité de l'aviation d'Asie du Sud (SARAST) a continué d'encourager la prévention des accidents conformément au Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). COSCAP-NA, COSCAP-SA et COSCAP-SEA sont convenus de tenir une réunion conjointe des Équipes régionales pour la sécurité de l'aviation (RAST) pour constituer l'Équipe régionale Asie pour la sécurité de l'aviation (ARAST). Un fonctionnaire supérieur de chaque AAC a été désigné coordonnateur national pour les communications et la coordination des tâches avec le projet COSCAP-SA. Les coordonnateurs nationaux se sont réunis au Bhoutan pour s'entretenir de stratégies de mise en œuvre et des besoins particuliers des États. Des améliorations appropriées de la sécurité mises en lumière par l'Équipe de sécurité de l'aviation commerciale (AST-États-Unis) et l'Initiative stratégique pour la sécurité en Europe (ESSI-Europe) ont été examinées et adoptées par le truchement de la SARAST et un système de vérification des signatures en faveur de leur application au niveau de chaque État a été mis au point et placé sur le site web. Une Équipe nationale pour la sécurité de l'aviation (NAST) a été établie dans chaque État membre pour renforcer la coordination avec les SARAST et ARAST. Une subvention de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) a été utilisée pour renforcer l'assistance à la création de services de délivrance des licences du personnel et de la médecine aéronautique. Des subventions octroyées par la Commission européenne (CE) ont été utilisées pour nommer au projet l'expert régional de la sécurité ATS et l'expert régional de la sécurité des aérodromes.

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

But du projet

Ce projet est un accord de coopération conclu par les Gouvernements des pays suivants : Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine (RAS de Hong Kong et de Macao), Indonésie, Malaisie, Myanmar, Philippines, République démocratique populaire lao, Singapour, Thaïlande, Timor-Leste et Viet Nam. Il est réalisé au moyen d'un fonds d'affectation spéciale établi par les États participants et d'une contribution d'Airbus, de la société Boeing, de la Commission européenne (CE), de la Federal Aviation Administration (FAA) et de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS). Le projet a pour objectifs d'améliorer la sécurité et l'efficacité des services de transport aérien dans les pays de la région ; d'améliorer la formation et le perfectionnement 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 les solutions en matière de sécurité élaborées à l'échelle mondiale. Ce projet, entrepris en 2001, a été prolongé jusqu'en 2011.

Réalisations du projet

Le projet COSCAP-SEA a établi un mécanisme pour appliquer le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et, tout comme dans le cas du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), ce mécanisme a été élargi aux audits de tous les domaines liés à la sécurité pour aider les Administrations membres à appliquer les SARP de l'OACI. Le Comité directeur du projet a affecté une haute priorité à la formation des inspecteurs nationaux. Des cours de formation ont été dispensés dans les États où le nombre des participants nationaux le justifiait, mais la formation a été plus souvent concentrée en des emplacements centraux de la sous-région. Les exploitants aériens et les prestataires de services ont été invités à envoyer des participants suivre ces cours de formation. Mille onze personnes ont assisté à 24 cours/séminaires/ateliers. L'Équipe régionale de sécurité de l'aviation d'Asie du Sud-Est (SEARAST) a tenu sa neuvième réunion en novembre 2008. Elle a publié de nombreux documents contenant des éléments d'orientation et a organisé des ateliers pour faciliter l'application de ses recommandations. Un système de notification de l'état de mise en œuvre a été créé pour vérifier si elles sont effectivement appliquées. Les activités du projet COSCAP-SEA ont continué d'encourager la coopération entre les Administrations participantes pour remédier aux carences de la supervision de la sécurité observées dans la sous-région. Le projet aide activement le Brunéi Darussalam, le Cambodge et le Viet Nam à appliquer leur plan de mesures correctrices. Il a aussi assisté activement la Chine (RAS de Hong Kong et de Macao), le Myanmar, les Philippines et la République démocratique populaire lao dans l'application des SARP relatives à la supervision de la sécurité.

RÉGION 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 renforcer 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, règlements et procédures nationales concernant la supervision de la sécurité, pour contribuer au développement social et économique de la sous-région et stimuler la coopération entre les États participants. Il vise aussi à créer une structure régionale pour la coopération et la coordination en matière de sûreté de l'aviation et pour la formation de son personnel. Il est prévu que ce projet, entrepris en janvier 2006, durera cinq ans.

Réalisations du projet

Visant la création d'un système commun de règlements, la priorité a continué de porter sur l'élaboration de projets de règlements harmonisés sur la sécurité et la sûreté de l'aviation, inspirés le cas échéant par le modèle européen, et la formation d'inspecteurs. Les programmes types nationaux de sûreté de l'aviation, reprenant les SARP de l'OACI ainsi que des mesures et procédures de sûreté renforcées, ont été rédigés en consultation avec les administrations nationales. Les efforts visant à appliquer les recommandations de l'OACI relatives aux liquides, aérosols et gels (LAG) et aux sacs de sûreté à indicateur d'effraction (STEB) ont été poursuivis. Des mesures initiales ont aussi été prises de concert avec le Programme de coopération pour la sûreté de l'aviation pour l'Asie et le Pacifique (CASP-AP) pour formuler un protocole d'entente que les États pourront appliquer pour accepter leur chaîne logistique respective des LAG/STEB.

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 Communauté d'États indépendants (CEI) (Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Tadjikistan, et Turkménistan), mis en œuvre dans le cadre du fonds établi par la CEI, Airbus, la société Boeing, General Electric, la Commission européenne (CE), le Complexe aéronautique Ilyouchine et le Comité aéronautique inter-États (CAI), avec l'appui financier de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS). Le projet a pour objectifs de renforcer 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 CAI ; de fournir une assistance pour remédier aux carences observées ; de former des inspecteurs nationaux ; et d'harmoniser les législations nationales de l'aviation selon les besoins. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2001, durerait 6 ans, mais il est prolongé d'année en année.

Réalisations du projet

En 2008, cinq séminaires internationaux, conférences et réunions de coordination ont été tenus et 2 000 inspecteurs et experts provenant d'administrations de l'aviation de la région ont été formés. Avec l'appui d'Airbus et de



Boeing, les travaux se sont poursuivis en vue d'établir une série complète de règlements d'aviation qui seront introduits progressivement dans la législation nationale des États. Des cours de formation d'inspecteurs de la sécurité aérienne ont été récemment organisés au nouveau Centre de formation et de conseils du CAI, avec le concours et l'appui financier de l'IFFAS, à l'intention d'inspecteurs des pays suivants : Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Fédération de Russie, Kazakhstan, Kirghizistan, République de Moldova, Tadjikistan, Turkménistan et Ukraine.

