



Objectifs stratégiques A et E

Activités clés

Supervision de la sécurité

Objectif : Aider les États à dégager les lacunes de la mise en œuvre des Annexes 1, 6 et 8 à la Convention relative à l'aviation civile internationale et leur offrir conseils et assistance pour combler ces lacunes, notamment en élaborant une documentation pratique supplémentaire, en proposant des solutions concrètes, en rédigeant ou en adaptant une réglementation de base et en prévoyant une formation en cours d'emploi ou en établissement

Dans le cadre d'une des fonctions essentielles de ce programme, une équipe d'experts fait une évaluation de la capacité des États participants à contrôler effectivement le niveau de sécurité dont ils ont la responsabilité. La participation des États est volontaire mais, une fois qu'elle est engagée, elle n'est pas sans obligations. Les États s'engagent en particulier à établir, dans un délai de 90 jours, un plan d'action pour corriger toute lacune constatée pendant l'évaluation. L'OACI peut aussi apporter son concours pour l'établissement du plan d'action et pour sa mise en œuvre. Actuellement, le programme de supervision de la sécurité couvre les domaines des licences du personnel, de l'exploitation technique des aéronefs et de leur navigabilité. Le Conseil étudie la possibilité de l'élargir à d'autres domaines tels que le contrôle de la circulation aérienne et les aéroports.

Contact : Chef de la Section exploitation et navigabilité, au siège de l'OACI, ou Représentant de l'OACI dans la région

Répondre aux lacunes en matière de sécurité relevées dans le domaine de la navigation aérienne

Objectif : Renforcer la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARPS) autres que celles qui sont visées par le programme de supervision de la sécurité

L'aviation civile internationale est une activité dynamique qui se déroule dans un environnement varié et changeant. Grâce aux missions régulières que son personnel effectue auprès des États, à l'information qu'elle reçoit lors des réunions régionales de navigation aérienne et, plus généralement, à un contact constant avec tous les partenaires de la collectivité aéronautique, l'OACI est en mesure de repérer rapidement les lacunes en matière de sécurité dans le domaine de la navigation aérienne. Il est alors apporté des solutions par des moyens appropriés tels que la formulation ou l'amélioration de règlements, l'établissement de programmes spécifiques ou l'exécution de projets de coopération technique.

Contact : Chef de la Section exploitation et navigabilité, au siège de l'OACI, ou Représentant de l'OACI dans la région



Objectif stratégique C

Activités clés

Élaboration d'un nouvel instrument sur la responsabilité des transporteurs aériens modernisant et refondant le « Régime de Varsovie »

Objectif : Créer une convention universellement acceptable qui serait une refonte du « Régime de Varsovie », le moderniserait et l'alignerait sur les besoins d'aujourd'hui

L'OACI est actuellement engagée dans l'élaboration d'un nouveau cadre juridique concernant la responsabilité des transporteurs aériens dans le transport aérien international, particulièrement en cas de mort accidentelle ou de lésions corporelles des passagers. Il s'agit de moderniser et de refondre le régime de responsabilité actuel connu sous le nom de « Régime de Varsovie », lequel se compose de la Convention de Varsovie de 1929 et d'un certain nombre d'amendements à cette Convention. Il a été rédigé un projet de nouvel instrument juridique international en vertu duquel l'indemnisation des passagers en cas de lésions ou de mort par accident n'est plus restreinte artificiellement par des limites de responsabilité peu élevées accordées au transporteur, mais dépend de la responsabilité objective jusqu'à concurrence de 100 000 Droits de Tirage spéciaux, et des principes de la responsabilité liée à la faute au-dessus de ce seuil.

Contact : Directeur des affaires juridiques, au siège de l'OACI, ou Représentant de l'OACI dans la région



Objectif stratégique D

Activités clés

Amélioration de l'efficacité d'ensemble du mécanisme de planification régionale de la navigation aérienne

Objectif : Renforcer l'autonomie du processus de planification régionale et la coordination entre régions adjacentes

La navigation aérienne est un processus précis qui repose largement sur la collaboration entre des pilotes et des contrôleurs de la circulation aérienne hautement qualifiés, lesquels font appel à de nombreux systèmes électroniques complexes. Ces systèmes ont des composantes au sol, à bord des aéronefs et même, de plus en plus, dans l'espace. C'est dans une large mesure à chaque État contractant souverain de l'OACI qu'il appartient de décider d'employer tel ou tel système de navigation. Chaque État dispose de nombreuses options quant aux composantes de son système de navigation aérienne, et il lui faut donc une bonne planification pour faire un choix prudent et opportun entre ces options. De même, les États de chacune des régions géographiques doivent créer et actualiser en coopération un plan régional de navigation aérienne pour que tous les systèmes nationaux forment un ensemble viable et fonctionnant de façon cohérente. Chaque région dispose maintenant d'un mécanisme ou d'un processus régional de planification de la navigation aérienne, qui est appuyé par l'OACI et qui bénéficie donc d'une coordination interrégionale.

Contact : Chef du Bureau des affaires régionales, au siège de l'OACI, ou Représentant de l'OACI dans la région

Coopération avec d'autres organismes internationaux pour la création d'un système mondial de navigation par satellite (GNSS) civil

Objectif : Améliorer les contacts avec les organisations internationales et les partenaires de l'OACI pour l'établissement d'un système mondial de navigation par satellite (GNSS) contrôlé par l'aviation civile

Le système mondial de navigation par satellite existant est un système à la fois civil et militaire. Ses deux grandes composantes sont le GPS, exploité par les États-Unis d'Amérique, et le GLONASS, mis en place par la Fédération de Russie. Il s'agit dans les deux cas de systèmes très élaborés et coûteux à double vocation, civile et militaire, que les deux gouvernements mettent à la disposition de l'aviation civile sans redevances. L'OACI envisage cependant la création, à terme, d'un GNSS civil multinational.

Contact : Chef du Bureau des affaires régionales, au siège de l'OACI, ou Représentant de l'OACI dans la région

Élaboration et suivi du Plan mondial et des plans régionaux et nationaux pour les systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

Objectif : Produire une version à jour du Plan mondial de mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, poursuivre l'élaboration des plans régionaux et aider les États qui travaillent à leur plan national

Un plan mondial ainsi que des plans régionaux et nationaux sont essentiels à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, qui reposent sur la technologie spatiale. Il faut donc les établir, là où il n'y en a pas, et les actualiser selon les besoins, en particulier pour qu'ils évoluent parallèlement à la technologie. Il faut aussi assurer un suivi pour qu'il y ait une bonne interface entre les plans.

Contact : Chef du Bureau des affaires régionales, au siège de l'OACI, ou Représentant de l'OACI dans la région



Objectif stratégique E

Activités clés

Coopération technique

Objectif : Aider les États à mettre en œuvre des projets axés sur la mobilisation de ressources humaines, techniques et financières pour le développement et l'exploitation sûrs et efficaces de l'aviation civile

Le Programme.— L'OACI a une longue expérience de la prestation de conseils et d'assistance aux pays en développement pour leur permettre de respecter leurs obligations internationales, qu'il s'agisse de l'application des normes et pratiques recommandées de l'OACI, de la mise en œuvre des plans de navigation aérienne, de l'amélioration de la sûreté et de la sécurité ou, de façon plus générale, du développement du secteur de l'aviation civile, notamment par la formation de ressources humaines. Dans une année normale, la Direction de la coopération technique exécute une centaine de projets divers, certains de grande ampleur, dont le coût dépasse les 10 millions de dollars US, d'autres plus modestes, d'un coût inférieur à 100 000 dollars. L'assistance peut revêtir la forme de conseils ou d'une aide sur le terrain, d'une formation en cours d'emploi ou en établissement, ou de l'acquisition de matériel et de systèmes d'aviation civile.

L'avantage de l'OACI.— Avec toutes les compétences sur lesquelles elle appuie son programme de coopération technique, l'OACI comprend les problèmes du monde en développement et sait par expérience comment les affronter. Elle sait que le transfert de technologie dans un domaine aussi avancé que l'aviation civile exige du temps, de la patience et de la détermination. En faisant appel aux ressources qui se trouvent au sein même de l'Organisation, mais aussi dans le monde entier, pour obtenir les meilleurs résultats, le Programme de coopération technique de l'OACI n'a qu'un seul but : servir de façon objective les intérêts des pays qu'il assiste. C'est un programme à but non lucratif, impartial et présentant donc un meilleur rapport coût-efficacité, dont la mission est de promouvoir la sécurité et le bon fonctionnement d'une aviation civile qui apporte une réponse aux besoins nationaux et internationaux.

Contact : Directeur de la coopération technique, au siège de l'OACI, ou Représentant de l'OACI dans la région



Objectif stratégique E

Activités clés

Sécurité des vols et facteurs humains

Objectif : Améliorer la sécurité aérienne en sensibilisant davantage les États à l'importance des facteurs humains dans les vols d'aviation civile, par la fourniture d'éléments et de mesures pratiques élaborés sur la base de l'expérience acquise dans d'autres États, et en élaborant et recommandant des amendements appropriés à apporter au texte existant des Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale et à d'autres documents au sujet du rôle des facteurs humains dans les environnements opérationnels actuels et futurs

Les facteurs humains sont un élément vital pour la sécurité de l'aviation. La croissance du trafic aérien, le recours accru à l'automatisation et l'arrivée de techniques et de concepts nouveaux, par exemple les systèmes satellitaires de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) et la complexité qui va de pair tant au sol qu'à bord des aéronefs, créent de nouveaux défis pour le personnel de l'aéronautique. Par ce programme, l'OACI fournit des éléments pratiques sur les facteurs humains et fait en sorte que l'expérience acquise dans une partie du monde bénéficie à tous ses États contractants. En outre, dans le cadre de ce programme, l'OACI veille à ce que toutes les normes et tous les éléments indicatifs techniques qu'elle produit tiennent compte des facteurs humains, depuis leur élaboration initiale jusqu'à leur mise en œuvre.

Contact : Chef de la Section licences et formation du personnel, au siège de l'OACI, ou Représentant de l'OACI dans la région

Prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT)

Objectif : Élaborer un programme OACI de prévention des CFIT, avec les amendements nécessaires de l'Annexe 6, 1^{re} et 2^e Parties, de la Convention relative à l'aviation civile internationale et la production d'éléments indicatifs; coordonner les amendements des Annexes 1 et 4, des PANS-OPS, Volumes I et II, des PANS-RAC, ainsi que des éléments indicatifs correspondants

L'OACI participe depuis 1991 aux initiatives en cours pour réduire les accidents par impact sans perte de contrôle (CFIT). La réaction à des problèmes similaires à la fin des années 1960 et 1970 a conduit à mettre en place le dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS). Cela a sensiblement réduit le nombre des accidents de type CFIT, mais ne les a pas éliminés. Le problème vient en partie de ce que la version initiale de cet équipement produisait de fausses alarmes, ce qui, dans de nombreux cas, a provoqué une absence de réaction. En outre, les causes profondes des accidents de type CFIT sont demeurées.

Le programme de l'OACI pour la prévention des CFIT est mené en coordination avec l'industrie et avec les autorités nationales de réglementation, et en coopération avec la Flight Safety Foundation (FSF). L'objectif initial du programme est de réduire de 50 % le nombre des accidents par CFIT d'ici 1998. Ce programme s'adresse aux gestionnaires et au personnel opérationnel de l'aviation civile. Il porte sur la sensibilisation au problème des CFIT, sur le réexamen des politiques et des procédures, sur la formation ainsi que sur l'amélioration des équipements et des instruments. L'accent est mis sur les aspects humains du problème des CFIT et des facteurs qui y contribuent. L'approche du problème, qui est globale, entraîne aussi des amendements de l'Annexe 6 (Exploitation technique des aéronefs) et des Procédures pour les services de la navigation aérienne (PANS), de même que la production d'éléments indicatifs.

Contact : Chef de la Section exploitation et navigabilité, au siège de l'OACI, ou Représentant de l'OACI dans la région



Objectif stratégique E.

Activités clés

Protection de l'environnement

Objectif : Répondre, à l'échelle mondiale, aux problèmes d'environnement qui pourraient être liés à l'aviation civile

Depuis un certain nombre d'années, les incidences de l'aviation civile sur l'environnement suscitent des préoccupations croissantes. Les problèmes qui se posent touchent deux domaines principaux : le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation. L'OACI a déjà établi des normes sur le bruit et sur les émissions, normes que les nouveaux aéronefs et les nouveaux moteurs doivent respecter, mais de nouveaux défis se présentent, notamment l'arrivée éventuelle d'une nouvelle génération d'avions supersoniques.

Les niveaux de bruit des aéronefs au voisinage de la plupart des aéroports sont en baisse, à mesure que les avions les plus bruyants sont retirés du service conformément à un cadre de politique mondial que l'Assemblée de l'OACI a adopté en 1990. Cependant, une fois que la plupart de ces avions auront disparu, les niveaux de bruit risquent d'augmenter à nouveau à cause de la croissance du trafic.

À l'époque où les normes de l'OACI sur les émissions des moteurs d'aviation ont été adoptées, la principale préoccupation en matière d'environnement était la qualité de l'air autour des aéroports. Plus récemment, l'attention s'est portée sur les incidences que pourrait avoir l'aviation sur l'atmosphère de la planète, par exemple sa contribution à des problèmes tels que les changements climatiques. Lorsque les effets de l'aviation auront été définis plus clairement, l'OACI sera en mesure de déterminer les actions nécessaires.

Les travaux considérables de l'Organisation sur les questions de protection de l'environnement, touchant en particulier les amendements de l'Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale et le recours éventuel à des instruments économiques, sont menés dans une large mesure par le Conseil, qui s'appuie sur son Comité de la protection de l'environnement en aviation.

Contact : Coordonnateur des Programmes intéressant le transport aérien et l'environnement, au siège de l'OACI, ou Représentant de l'OACI dans la région



Objectif stratégique E

Activités clés

Protection contre l'intervention illicite

Objectif : S'assurer que des mesures opportunes continuent d'être prises : a) pour améliorer le niveau général d'application des normes de sûreté et b) pour garantir que tout problème est traité de façon adéquate et efficace

Les actes d'intervention illicite continuent d'être une menace pour la sécurité de l'aviation civile internationale. Pour en préserver le transport aérien, l'élément clé est l'application uniforme et systématique des normes et pratiques recommandées (SARPS) de l'Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Constatant les difficultés qu'éprouvent certains États à appliquer ces SARPS, l'OACI a lancé un plan d'action en trois phases dans le cadre d'un mécanisme d'aide financière, technique et matérielle aux États dans le domaine de la sûreté de l'aviation. La première phase, dite phase d'évaluation technique, consiste à déterminer le degré d'application des SARPS dans l'État intéressé. La phase de conseil qui suit consiste à présenter à l'État des recommandations visant à corriger les éventuelles lacunes. Enfin, la phase d'assistance est axée vers des cibles concrètes, avec des interventions techniques pratiques.

Ayant évalué un grand nombre d'aéroports internationaux, l'OACI a constaté que les défauts d'application des dispositions de l'Annexe 17 sont largement attribuables à l'inadéquation des normes ou des méthodes de formation. C'est pourquoi le Conseil a approuvé la mise sur pied du Programme de formation OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, dont la vocation est mondiale. Les impératifs de formation touchent tous les niveaux de personnel et ils exigent donc que l'on réalise une large gamme de cours axés sur les divers groupes intéressés. Une série de mallettes pédagogiques normalisées (MPN) est en cours de réalisation.

Contact : Chef de la Sous-Direction de la sûreté de l'aviation et de la facilitation, au siège de l'OACI, ou Représentant de l'OACI dans la région



Objectif stratégique F

Activités clés

Réglementation des services de transport aérien international

Objectif : Fournir aux États des indications sur de nouveaux arrangements de réglementation pour garantir une évolution progressive vers un accès au marché, une participation réelle et constante, et une concurrence loyale dans le transport aérien international

L'orientation de la réglementation économique de l'aviation civile évolue constamment à mesure que l'industrie du transport aérien, qui a longtemps fait l'objet de contrôles et d'une protection économiques, s'adapte aux tendances généralisées vers la mondialisation et la libéralisation. La Conférence mondiale de transport aérien que l'OACI a tenue en 1994 a étudié cette situation et entrepris d'établir des balises pour aider les États et l'industrie elle-même à passer d'un environnement contrôlé à un environnement plus ouvert, concurrentiel et moins réglementé. Sur la base des travaux de la Conférence, l'OACI élabore, selon les besoins, des indications sur la réglementation économique de la transition; ces indications faciliteront le processus de transition vers la libéralisation, mais elles feront aussi en sorte que chaque État ait la possibilité de participer au transport aérien.

Contact : Chef de la Section des politiques économiques, au siège de l'OACI, ou Représentant de l'OACI dans la région

Distribution des produits du transport aérien

Objectif : Renforcer une concurrence équitable entre les compagnies aériennes et entre les systèmes informatisés de réservation (SIR) et fournir aux usagers du transport aérien international l'accès au plus grand choix possible d'options pour répondre à leurs besoins

Le secteur du transport aérien est à l'avant-garde du développement et de l'application de la technologie des communications et de l'information. Dans ces domaines, l'ordinateur est devenu un outil indispensable à l'efficacité des compagnies aériennes, à la maîtrise de leurs coûts et à l'optimisation de leurs recettes; il leur est particulièrement précieux pour la commercialisation et la vente de leur produit, la place à bord des aéronefs. L'arrivée de puissants systèmes informatisés de réservation, avec le potentiel de domination du marché qu'ils représentent, a soulevé des questions quant aux risques d'abus qui peut en être fait; certains États ou régions et, au niveau mondial, l'OACI, ont établi, sous forme de codes, une réglementation destinée à assurer l'équité, la non-discrimination, la transparence et l'accessibilité de ces systèmes, codes qui prévoient des obligations non seulement pour les États, mais aussi pour les systèmes eux-mêmes et pour les compagnies aériennes et les intermédiaires du voyage qui les utilisent. Le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et l'exploitation des systèmes informatisés de réservation, qui a été révisé en juin 1996, sera réexaminé régulièrement et actualisé, selon les besoins, compte tenu des développements technologiques et commerciaux rapides dans le domaine de la distribution des produits du transport aérien, notamment l'Internet.

Contact : Chef de la Section des politiques économiques, au siège de l'OACI, ou Représentant de l'OACI dans la région

Commerce des services

Objectif : Étudier les possibilités d'application au transport aérien international des principes et concepts de l'Accord général sur le commerce des services (GATS) et promouvoir à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) le mandat, les objectifs et les activités de l'OACI

Au terme des négociations commerciales du Cycle d'Uruguay, l'adoption de l'Accord général sur le commerce des services (GATS) a donné un nouvel éclairage d'ordre réglementaire et institutionnel à la libéralisation dans le domaine du transport aérien. En matière de transport aérien, le GATS ne vise que la réparation et la maintenance des aéronefs, la vente ou la commercialisation et les systèmes informatisés de réservation, mais l'Organisation mondiale du commerce (OMC), qui administre le GATS, doit réexaminer cette question d'ici l'an 2000. Il faudra donc suivre de près l'évolution de la situation à l'OMC ainsi que chez d'autres organisations intéressées, de façon à y contribuer et à y participer d'une manière qui soit à la fois efficace et utile pour l'industrie du transport aérien.

Contact : Chef de la Section des politiques économiques, au siège de l'OACI, ou Représentant de l'OACI dans la région



Objectif stratégique G

Activités clés

TRAINAIR

Objectif : Améliorer la qualité de la formation en aviation et normaliser cette formation à l'échelle mondiale

La sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale dépendent des personnes qui gèrent, font fonctionner et entretiennent ses divers éléments. Il leur faut bien sûr une grande compétence personnelle, mais, pour que le dispositif international dont elles ont la charge fonctionne de façon sûre et efficace, il leur faut aussi travailler de façon harmonieuse au sein d'une « équipe internationale ». Pour cela, il est essentiel que les membres de l'équipe reçoivent une formation de qualité constante dans l'ensemble du monde. L'OACI s'est engagée à collaborer avec ses États contractants pour établir des normes mondiales de qualité de la formation à l'aviation civile. Le programme TRAINAIR est un élément important de la stratégie adoptée par l'OACI pour atteindre ce but.

TRAINAIR travaille en collaboration directe avec les centres de formation de l'aviation civile et les aide à employer un processus moderne, éprouvé et normalisé de conception de cours. Tous les participants au programme produisent leur propre matériel pédagogique en s'appuyant sur le même processus et les mêmes normes, ce qui fait qu'ils peuvent facilement se servir de ce que produisent les autres. Dans le cadre de ce programme, l'OACI a de plus établi un système international d'échange de matériel pédagogique. Ce système permet aux centres de formation participants de faire appel aux éléments produits par d'autres dans l'ensemble du monde. TRAINAIR permet ainsi aux participants d'améliorer la qualité de leur formation en même temps que son rapport coût-efficacité.

À l'avenir, les systèmes de navigation aérienne vont véritablement conduire le monde vers le « village global ». On dispose aujourd'hui de la technologie nécessaire pour former un système mondial de navigation aérienne sans solution de continuité. Pour une navigation aérienne en continu, cependant, la technologie ne suffira pas. Il faudra une équipe internationale de personnes prêtes à remplir leurs fonctions dans un tel environnement. C'est pourquoi, par son programme TRAINAIR, l'OACI collabore activement avec les États pour les aider à se préparer pour cet avenir.

Contact : Chef du Groupe central TRAINAIR, au siège de l'OACI, ou Représentant de l'OACI dans la région