

Doc 9975



Documentation pour la session
de l'Assemblée de 2013

Rapport annuel du Conseil

2011

Organisation de l'aviation civile internationale

« 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



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 2011, 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 2013, ce rapport est communiqué à l'avance aux États membres 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.

Mise en œuvre des Résolutions de la 37^e session de l'Assemblée

En 2011, l'OACI a commencé la mise en œuvre systématique des Résolutions de la 37^e session de l'Assemblée et elle a enclenché un processus novateur de gestion fondé sur les risques qui permettra à l'Organisation de prendre en compte efficacement les importantes forces qui transforment l'industrie du transport aérien, ainsi que les contextes politique, économique et social qui touchent chacun de nous.

Les bases sont solides. Le transport aérien mondial présente sans aucun doute la sécurité et la sûreté qu'il a toujours eues, et nous avons réduit considérablement les incidences de l'aviation sur l'environnement. Le taux de croissance soutenu et inédit du trafic aérien, prévu pour les prochaines décennies, représente notre plus grand défi. Il est tout aussi difficile de tenter de prévoir ce que sera le transport aérien dans 30 ans, 20 ans, voire 10 ans, et quelles en seront les conséquences pour les instances de réglementation.

L'OACI demeure vigilante et attentive à l'évolution des questions et des tendances. Nous sommes de plus en plus proactifs, tout en faisant preuve de la souplesse nécessaire pour réagir avec promptitude et assurance lorsqu'il le faut.

Dans l'ensemble, nos activités et nos programmes restent alignés sur nos trois objectifs stratégiques : sécurité, sûreté, et protection de l'environnement et développement durable du transport aérien. Sans ces objectifs stratégiques, il n'est pas réaliste de penser que l'on pourra continuer de profiter des avantages énormes qu'offre le transport aérien.

Des améliorations continues de la sécurité ont une incidence positive directe sur l'efficacité globale et les performances environnementales du système de transport aérien. Elles mettent en valeur la viabilité et la rentabilité de l'exploitation, et font augmenter la confiance du public dans le transport aérien.

De même, des améliorations continues de la sûreté de l'aviation contribuent à accroître l'efficacité et la rentabilité des opérations, à améliorer l'expérience de voyage des passagers et à garantir l'efficacité de la livraison dans le monde entier des marchandises sensibles au facteur temps.

La protection de l'environnement répond à des impératifs sociaux et à des exigences opérationnelles. La réduction de la consommation de carburant améliore le bilan carbone des transporteurs aériens ainsi que leurs résultats nets. Nos succès au chapitre des avions plus silencieux améliorent la qualité de vie aux aéroports et dans leur voisinage.

Le présent Rapport annuel souligne les réalisations de l'OACI dans ces domaines et les défis qu'elle a relevés. Il met en lumière notre détermination à améliorer davantage la sécurité de l'aviation dans le monde, la priorité renouvelée que nous accordons au renforcement du cadre mondial de sûreté, notre recherche soutenue d'une solution collaborative pour des cieux plus respectueux de l'environnement, et notre participation active à la création d'un environnement réglementaire favorable au développement durable du transport aérien international.

Parallèlement, le Rapport présente un aperçu du nouveau plan d'activités glissant adopté par le Conseil pour doter l'Organisation de la capacité d'atténuer les risques et de s'adapter aux changements qui surviennent dans le monde de l'aviation civile. Le plan définit un certain nombre de questions et de tendances émergentes relevant de chacun des Objectifs stratégiques pour le début du nouveau triennat en 2014, assurant ainsi à l'Organisation et aux autres parties prenantes un horizon thématique sur lequel la planification pourra s'appuyer.

Au chapitre de la sécurité, il s'agit de la demande croissante d'assistance de la part de l'OACI pour faciliter la transition et la reconstruction après un conflit ou une crise ; de la sensibilisation croissante aux aspects des facteurs humains dans l'automatisation accrue du poste de pilotage ; de l'entrée d'avions télépilotes dans l'espace aérien non réservé ; de l'harmonisation du cadre de supervision de la sécurité de l'OACI avec celui des États et des organismes internationaux ; et de l'accroissement du transport des marchandises dangereuses par voie aérienne.

Pour ce qui est de la sûreté, l'accent sera mis sur les problèmes prioritaires de la gestion des risques de sûreté et de la facilitation ; la reconnaissance de démarches équivalentes pour la réalisation des objectifs de sûreté ; une nouvelle stratégie pour la sûreté des documents de voyage ; un accroissement de la transparence dans les résultats des audits/évaluations ; du matériel de formation portant sur les domaines prioritaires liés aux menaces contre la sûreté et aux risques de sûreté ; et l'assistance, à court et à long terme, aux États membres pour les aider à se conformer aux dispositions de l'OACI en matière de sûreté.

Dans le domaine de l'environnement, il est nécessaire d'établir des normes de complexité croissante à l'appui du futur système aéronautique ; de diffuser des informations sur la disponibilité et l'accès aux financements verts ; d'établir les caractéristiques opérationnelles et les modalités de mise en œuvre du mécanisme mondial de mesures basées sur le marché visant à réduire les émissions de l'aviation ; de formuler des politiques et des normes pour contribuer à l'harmonisation et au soutien du développement des carburants alternatifs durables ; et d'adopter des normes plus strictes concernant le bruit des avions.

Sur le plan du développement durable du transport aérien, il s'agit de mettre en œuvre des recommandations de la 6^e Conférence mondiale de transport aérien afin d'établir un meilleur environnement mondial de réglementation pour parvenir au développement durable du transport aérien ; de renforcer le nouveau programme statistique de l'OACI ; de mettre au point des stratégies novatrices pour recruter et retenir les professionnels de l'aviation de la prochaine génération.

Les audacieuses Résolutions de la 37^e session de l'Assemblée sont le résultat de compromis et de consensus. La coopération entre les États membres et avec les partenaires de l'industrie garantira que ces Résolutions, ainsi que d'autres initiatives décrites dans le présent Rapport, seront mises en œuvre avec succès.



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 (WACAF)
Aéroport international Léopold Sédar Senghor
B.P. 38050
Dakar-Yoff
Sénégal

Bureau Afrique orientale et australe (ESAF)
Office des Nations Unies à Nairobi, United Nations Avenue, Gigiri
P.O. Box 46294
00100 GPO, Nairobi
Kenya

Bureau Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC)
Avenida Presidente Masaryk No. 29 – 3er Piso
Col. Chapultepec Morales
11570 — México D.F.
México

Bureau Amérique du Sud (SAM)
Av. Victor Andrés Belaúnde 147
Centro Empresarial Torre 4, Piso 4
San Isidro, Lima 15073
Peru

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

Bureau Europe et Atlantique Nord (EURNAT)
3 bis, villa Émile Bergerat
F-92522 Neuilly-sur-Seine Cedex
France

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

ÉTATS MEMBRES

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 (État plurinational de)
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
Jamaïque
Japon
Jordanie
Kazakhstan
Kenya
Kirghizistan
Kiribati
Koweït
Lesotho
Lettonie
L'ex-République yougoslave
de Macédoine
Liban
Libéria
Libye
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
Nigeria
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 démocratique
populaire lao
République de Moldova
République dominicaine
République populaire
démocratique de Corée
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
Soudan du Sud
Sri Lanka
Suède
Suisse
Suriname
Swaziland
Tadjikistan
Tchad
Thaïlande
Timor-Leste
Togo
Tonga
Trinité-et-Tobago
Tunisie
Turkménistan
Turquie
Ukraine
Uruguay
Vanuatu
Venezuela (République
bolivarienne du)
Viet Nam
Yémen
Zambie
Zimbabwe

ÉTATS MEMBRES DU CONSEIL

Afrique du Sud
Allemagne
Arabie saoudite
Argentine
Australie
Belgique
Brésil
Burkina Faso
Cameroun
Canada
Chine
Colombie
Cuba
Danemark
Égypte
Émirats arabes unis
Espagne
États-Unis

Fédération de Russie
France
Guatemala
Inde
Italie
Japon
Malaisie
Maroc
Mexique
Nigéria
Ouganda
Paraguay
Pérou
République de Corée
Royaume-Uni
Singapour
Slovénie
Swaziland

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

© OACI 2012

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/Pages/FR/annual-reports_FR.aspx

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 (USD).

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 191 États membres dans tous les domaines de l'aviation civile.



TABLE DES MATIÈRES

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

Le monde du transport aérien en 2011	1
Objectif stratégique A : Sécurité	5
Objectif stratégique B : Sûreté	27
Objectif stratégique C : Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien	37
Stratégies d'exécution de soutien	49
Programme de coopération technique	61
Finances	69
Appendices	www.icao.int/Pages/FR/annual-reports_FR.aspx

**LE MONDE DU TRANSPORT AÉRIEN
EN 2011**



LE MONDE DU TRANSPORT AÉRIEN EN 2011

Selon des statistiques de trafic préliminaires compilées par l'OACI, le nombre de passagers-kilomètres réalisés dans le monde sur l'ensemble des services réguliers (internationaux et intérieurs) a augmenté d'environ 6,5 % (services internationaux : 7,1 % ; services intérieurs : 5,4 %) par rapport à 2010. Les compagnies aériennes des 191 États membres de l'OACI ont transporté environ 2,7 milliards de passagers en 2011, soit une augmentation d'à peu près 5,6 % par comparaison avec 2010. Le nombre de départs en service régulier a atteint 30,1 millions dans le monde en 2011 par comparaison à 29 millions en 2010. Des statistiques détaillées sur le transport aérien peuvent être consultées en ligne à l'adresse www.icao.int/Pages/FR/annual-reports_FR.aspx.

La croissance du trafic de passagers reflète une croissance économique positive dans le monde et dans toutes les régions. IHS Global Insight, une importante organisation de prévisions économiques mondiales, a estimé que le produit intérieur brut (PIB) mondial réel avait augmenté de 3,7 % en 2011.

Le trafic international, exprimé en passagers-kilomètres réalisés, a progressé de 7,1 % en 2011. La plus forte hausse a été enregistrée par les compagnies aériennes de la Région Europe (9,6 %), viennent ensuite celles du Moyen-Orient (8,8 %), de la Région Amérique latine/Caraïbes (6,4 %) et de la Région Asie/Pacifique (6,0 %). L'Europe a en outre bénéficié de la capacité soutenue des transporteurs à faibles coûts de développer leurs marchés point à point. Le trafic international dans les marchés de l'Afrique et de l'Amérique du Nord a connu une croissance de 1,1 % et de 3,4 % respectivement. Cependant, pour l'Amérique du Nord, ces chiffres sont liés à un volume de trafic plus grand, mais ils n'en représentent pas moins une augmentation appréciable en termes absolus.

Du côté des services intérieurs, la croissance globale des marchés s'est établie à 5,4 % par rapport à 2010. Les taux de croissance de 1,9 %, 2,0 % et 3,9 % enregistrés en Afrique, en Amérique du Nord et au Moyen-Orient, respectivement, contrastent avec des taux de 7,0 % en Europe, 9,1 % dans la Région Asie/Pacifique et 13,5 % en Amérique latine.

Les volumes de trafic de l'Asie/Pacifique ont profité d'une augmentation d'environ 11,7 % enregistrée dans le marché chinois intérieur. En Amérique du Nord, région qui demeure le principal marché intérieur du monde, le ralentissement de la croissance du trafic confirme la maturité du marché.

Dans l'ensemble, la croissance du trafic international, s'ajoutant à celle des marchés intérieurs dans les pays en développement et à la croissance économique positive des économies avancées, a généré des modèles de croissance différents, et des écarts régionaux ont été notés.

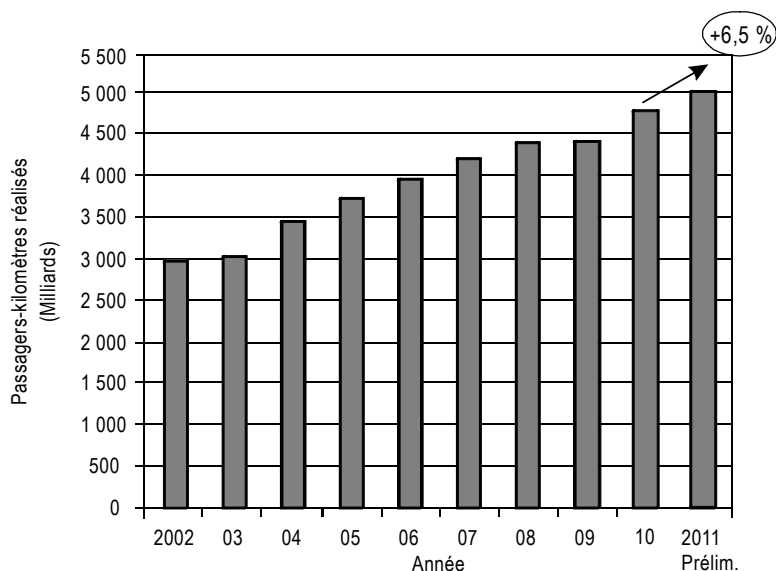


Figure 1. Total du trafic régulier
Nombre de passagers-kilomètres réalisés, 2002-2011

La capacité offerte par les transporteurs aériens à l'échelle mondiale, exprimée en sièges-kilomètres disponibles, a augmenté de 6,7 %, dans l'ensemble. Bien que la croissance de la capacité se soit échelonnée entre 2,5 % en Amérique du Nord et 9,7 % en Europe, les coefficients de remplissage mondiaux sont restés les mêmes qu'en 2010.

Le trafic de fret aérien, exprimé en tonnes-kilomètres fret réalisées, a affiché une diminution légère de 0,1 %, ce qui représente quelque 51,4 millions de tonnes de fret acheminées. Les transporteurs du Moyen-Orient, de l'Amérique latine et de l'Europe ont connu les taux de croissance les plus élevés. Les taux de croissance des autres régions ont été soit négatifs soit négligeables, en raison principalement du rythme décevant de la reprise dans les économies avancées.

La morosité du climat économique en Europe, s'ajoutant au ralentissement des exportations chinoises et à la forte concurrence du transport maritime, a pesé négativement sur le transport de fret.

Se fondant sur les chiffres disponibles, l'OACI estime que le bénéfice d'exploitation sera à hauteur d'environ 2,2 % des recettes d'exploitation.

L'économie mondiale devrait connaître une croissance annuelle de plus de 3,5 % pour les deux prochaines années ; sur cette base, l'OACI prévoit que le nombre de passagers-kilomètres réalisés à l'échelle mondiale augmentera de plus de 6 % durant les deux prochaines années. Le prix du pétrole, à plus de 100 USD le baril à la fin de l'année et supérieur de quelque 35 % au niveau moyen de

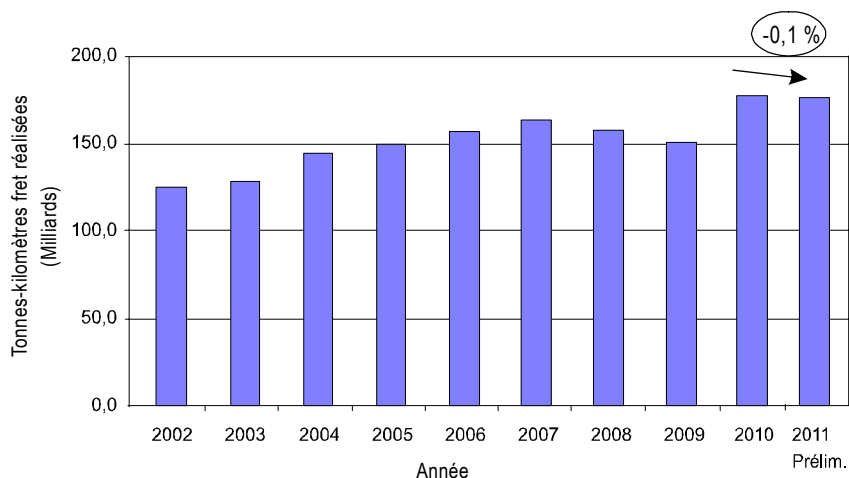


Figure 2. Total du trafic de fret, services réguliers

l'exercice précédent, demeure une entrave potentielle à la croissance, mais son incidence pourrait être atténuée dans une certaine mesure par la livraison de nouveaux aéronefs consommant moins de carburant.

À propos des nouveaux aéronefs, les deux principaux avionneurs du monde ont livré un peu plus de 1 000 appareils, dont à peu près 35 % devaient remplacer des aéronefs utilisés dans les marchés mûrs. Les nouveaux appareils, qui consomment moins, contribueront à améliorer le bilan carbone du secteur de l'aviation et appuieront les efforts de lutte contre les changements climatiques.

Selon une analyse de données mondiales sur la sécurité concernant les aéronefs de transport commercial de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kilogrammes, il y a eu 126 accidents d'aéronefs (dont 16 mortels) en service aérien régulier en 2011, une hausse de 4 % par rapport à 2010, année où 121 accidents ont été signalés. Le nombre de victimes sur les services réguliers s'est chiffré à 414, par comparaison avec 707 en 2010, soit une diminution de 40 %. Bien que le nombre d'accidents ait augmenté en 2011 du fait de la croissance du trafic mondial, le taux mondial d'accidents par million de départs de vols réguliers est demeuré essentiellement le même, soit 3,9 par rapport à 4 accidents pour 2010.

Les activités de transport commercial non régulier de passagers ont enregistré 36 accidents en 2011 (dont 9 mortels), par rapport à 177 accidents l'année précédente (selon des données provisoires). Le nombre de passagers tués sur des vols commerciaux non réguliers a diminué, passant de 193 en 2010 à 112 en 2011. Pour ce type d'exploitation, on ne dispose pas des données de trafic globales nécessaires pour calculer les taux d'accidents.

On a recensé en 2011 six actes d'intervention illicite : deux tentatives de capture, un acte de sabotage et trois autres actes, dont deux tentatives de sabotage. Ces actes ont été inclus dans les statistiques annuelles pour faciliter l'analyse des tendances et de l'évolution.

La base de données en ligne (<http://www2.icao.int/en/ism/istars>) contient des données plus complètes sur la sécurité.

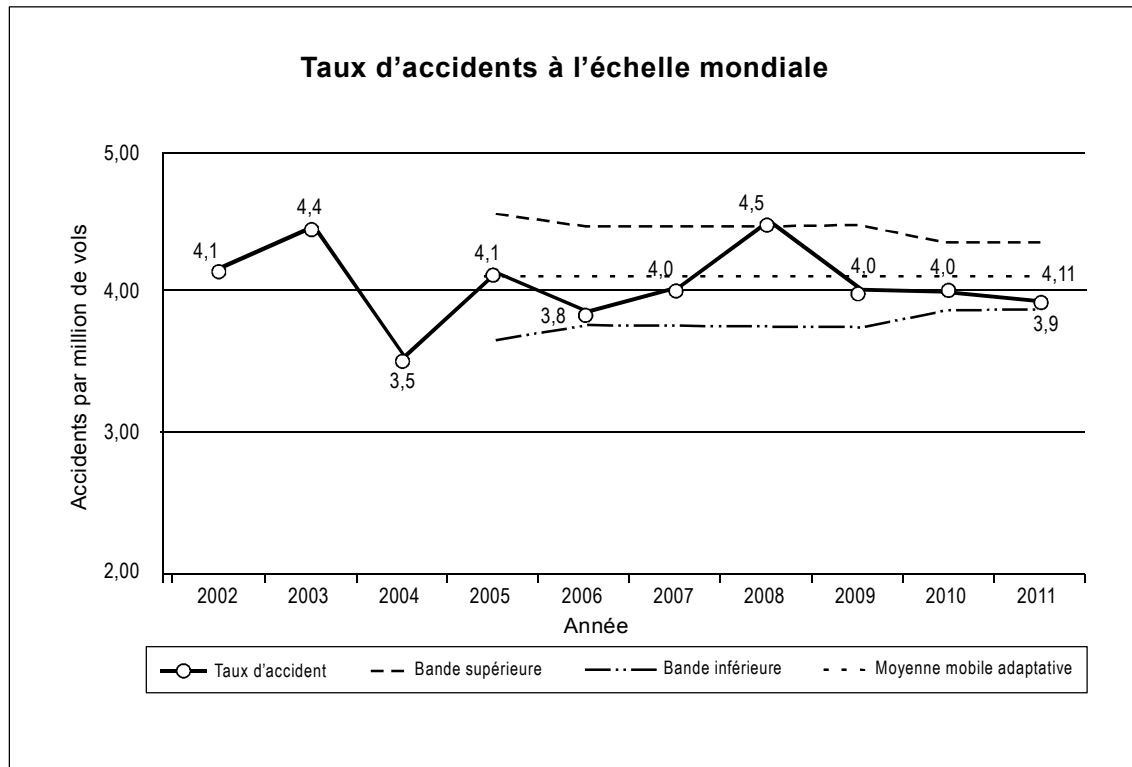


Figure 3. Taux d'accidents et tendance à l'échelle mondiale, 2002-2011
(accidents par million de départs de vols réguliers)

Objectif stratégique A : SÉCURITÉ



SÉCURITÉ

La sécurité du système de transport aérien international est un élément fondamental du mandat et de la mission de l'OACI, et elle est essentielle pour la communauté mondiale.

L'amélioration continue de la sécurité a un impact direct et positif sur l'efficacité globale et la performance environnementale du système. Elle favorise également la viabilité et la rentabilité de l'exploitation des vols commerciaux, ainsi que la confiance du public dans le transport aérien.

Les objectifs et les programmes de sécurité de l'OACI reposent dans une grande mesure sur la coordination et la collaboration, reflètent les besoins des États membres et bénéficient de contributions de l'industrie et des grandes organisations aéronautiques du monde entier.

Dans ses efforts constants pour améliorer encore la sécurité de l'aviation, déjà bien établie, l'OACI met l'accent sur quatre domaines principaux :

- les **politiques et la normalisation** ;
- la **surveillance** des tendances clés et des indicateurs en matière de sécurité ;
- l'**analyse** de la sécurité ;
- la **mise en œuvre** de programmes pour s'attaquer aux problèmes de sécurité.

Toutes ces activités sont d'autant plus efficaces que l'OACI fonde ses stratégies de sécurité sur des principes établis de gestion des risques — principes qui sont au cœur des programmes nationaux de sécurité (PNS) et des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) contemporains des États.

Dans les activités décrites ci-après, l'OACI s'est efforcée, en 2011, de parvenir à un équilibre entre les risques identifiés et évalués d'une part et le besoin de stratégies pratiques et réalisables d'atténuation du secteur de l'aviation d'autre part.

Gestion du trafic aérien (ATM) — Espace aérien

Outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI

Pour aider les États à quantifier les avantages environnementaux des nouvelles initiatives dans le domaine de l'exploitation, l'OACI a mis au point un outil d'estimation des économies de carburant (IFSET). L'outil permet d'estimer les

économies de carburant et les réductions d'émissions de CO₂ potentielles, ce qui contribue à améliorer la planification et la prise de décision dans le système de navigation aérienne. L'IFSET est déployé dans toutes les régions de l'OACI.

Routes iFlex

L'OACI a contribué à la planification et à la réalisation d'essais opérationnels menés par l'Association du transport aérien international (IATA) dans le but de concevoir des routes transatlantiques plus souples entre Johannesburg (Afrique du Sud) et Atlanta (États-Unis). Ces nouvelles routes « iFlex », maintenant entièrement opérationnelles, permettent de raccourcir le temps de vol, d'accroître le rendement énergétique et de réduire les émissions de CO₂ sur les vols long-courrier traversant plusieurs régions d'information de vol (FIR).

Systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS)

En mars, l'OACI a publié des éléments indicatifs pour aider les responsables de la réglementation dans les domaines liés aux systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) et aux systèmes d'aéronefs non habités (UAS) (Cir 328). En avril, la Commission de navigation aérienne a approuvé un projet de rapport au Conseil contenant des propositions de normes et pratiques recommandées (SARP) à inclure dans l'Annexe 2 — *Règles de l'air*, et l'Annexe 7 — *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*.

Amendement n° 1 relatif au nouveau plan de vol

L'OACI a continué à aider les États à mettre en œuvre l'Amendement n° 1 relatif au nouveau plan de vol du document *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444)*, que le Conseil a approuvé en mai 2008 et dont la date d'application a été fixée au 15 novembre 2012. Pour réduire le risque de perturbation importante de l'exploitation par suite de la mise en œuvre du nouveau plan de vol, l'OACI a tenu une série d'ateliers au Canada, en Égypte, aux États-Unis, en France, au Kenya, au Mexique, au Pérou, aux Philippines, au Royaume-Uni, au Sénégal et en Thaïlande, en fournissant une assistance pour l'harmonisation interrégionale en tant que de besoin.

Navigation fondée sur les performances (PBN)

Mise à jour des éléments indicatifs sur la PBN

Une nouvelle édition du *Manuel de navigation fondée sur les performances (PBN)* (Doc 9613) a été élaborée. Elle inclut trois nouvelles spécifications de navigation (RNP avancée, RNP-2 et RNP-0.3) ainsi que des spécifications relatives aux performances de virage prévisibles.

Deux nouveaux volumes du *Manuel d'assurance de la qualité dans le processus de conception des procédures de vol* (Doc 9906) concernant la validation en vol et les exigences relatives aux compétences des pilotes ont été parachevés. Les manuels serviront à l'approbation des approches PBN. L'élaboration d'un nouveau manuel de l'OACI sur les opérations à montée continue (CCO) a été amorcée.

Renforcement des capacités pour la PBN

Des *GO Team* de l'OACI sur la PBN ont effectué des visites régionales dans les Émirats arabes unis, au Mexique, en Allemagne et au Kenya. Ces visites servent à évaluer les lacunes identifiées par les États au cours de leurs analyses des écarts dans le domaine PBN et à formuler des recommandations pour faire progresser la mise en œuvre de la PBN. Les visites des équipes se poursuivront jusqu'en 2013 au moins et seront continuellement actualisées pour répondre aux problèmes qui se font jour.

Afin d'aider les États à mieux comprendre les principes de conception de l'espace aérien PBN et les avantages qui y sont associés, des ateliers sur la conception de l'espace aérien PBN ont été organisés en Inde, en Lituanie, au Mexique et en Ukraine.

Gestion de la sécurité

Rapport de l'OACI sur l'état de la sécurité de l'aviation dans le monde

Pour la première fois, l'OACI a publié un rapport global sur l'état de la sécurité du système de transport aérien international. Le rapport sur *L'état de la sécurité de l'aviation dans le monde* résume les nombreux facteurs qui influent sur les performances en matière de sécurité et met en exergue les efforts de collaboration menés par l'OACI avec ses partenaires pour atténuer les risques de sécurité. Le rapport peut être consulté sur le site web de l'Organisation.

Selon le rapport, le taux d'accidents mondial, bien qu'il soit remarquablement faible, puisqu'il s'établit à quatre accidents par million de départs, n'a pas évolué depuis plusieurs années. Le rapport souligne la stratégie mise en œuvre par l'OACI pour réduire le taux d'accidents grâce à une meilleure coordination et à une meilleure harmonisation des multiples programmes de sécurité, de manière synchronisée et systémique.

Cette approche proactive s'appuie sur de nouveaux moyens d'analyse qui permettent de classer par ordre de priorité les problèmes de sécurité existants et émergents et de mieux cibler les ressources disponibles pour l'atténuation des problèmes et le renforcement des capacités dans les domaines présentant les plus grands risques.

Le rapport sur la sécurité sera dorénavant publié annuellement afin de surveiller régulièrement les tendances en matière de sécurité à l'échelle mondiale et d'informer le public des réalisations importantes de l'OACI, de ses États membres et de ses partenaires aéronautiques mondiaux dans le domaine de la sécurité.

Activités de sécurité axées sur les États

L'OACI a mis à jour et développé son Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Le plan fera l'objet d'un processus d'examen et d'acceptation.

À sa première réunion, tenue en novembre, le Groupe d'experts en gestion de la sécurité (SMP) a fait progresser l'élaboration d'une 19^e annexe à la Convention de Chicago. Cette annexe sera consacrée aux responsabilités des États en matière de gestion de la sécurité. Les recommandations du groupe SMP sur la nouvelle annexe relative à la sécurité seront examinées dans un avenir proche par la Commission de navigation aérienne.

La révision du *Manuel de gestion de la sécurité (MGS)* (Doc 9859) a été amorcée. Le manuel met l'accent sur les programmes nationaux de sécurité.

Coopération en matière de sécurité

Consciente de la nature pluridisciplinaire des objectifs de sécurité, l'OACI a travaillé avec ses nombreux partenaires aéronautiques en vue d'élaborer et d'adopter une stratégie de sécurité pour l'ensemble du secteur. Des mesures initiales, comme l'harmonisation des indicateurs clés et la mise en œuvre du Système mondial d'échange de renseignements sur la sécurité, faciliteront et encourageront un échange accru de renseignements sur la sécurité et l'identification des problèmes systémiques dans ce domaine.

Autres initiatives en matière de sécurité

Plusieurs autres initiatives visant à renforcer la sécurité, à améliorer l'efficacité et à soutenir l'accroissement de la capacité ont été lancées.

Des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) ont été mis sur pied dans toutes les régions de l'OACI pour élaborer et mettre en œuvre des programmes de travail et des procédures de compte rendu destinés à appuyer un cadre de performance régional pour la gestion de la sécurité fondé sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR).

L'OACI a inauguré la procédure de mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), cadre global considérant les trajectoires de vol dans leur ensemble et intégrant les composantes air, sol et réglementation du système mondial de navigation aérienne. Par ce moyen, l'OACI a répondu à la demande qui lui a été adressée par l'Assemblée à sa 37^e session en 2010, l'invitant à

accentuer ses efforts pour répondre aux besoins mondiaux de développement de l'infrastructure et d'interopérabilité de l'espace aérien, tout en continuant de mettre l'accent sur la sécurité.

Les mises à niveau par blocs, qui s'appuieront sur des plans et des éléments indicatifs, feront partie d'un Plan mondial de navigation aérienne (GANP) révisé. Le développement de l'infrastructure et l'interopérabilité de l'espace aérien, sources d'efficacité accrue du transport aérien et d'amélioration de la sécurité, sont étroitement liés. L'introduction de tout système visant à renforcer l'efficacité doit être soigneusement examinée et évaluée pour s'assurer que les nouveaux moyens, qui s'accompagneront probablement d'un accroissement de la capacité, non seulement maintiendront le niveau actuel de sécurité, mais l'augmenteront. Le GANP et le GASP sont donc étroitement associés et sont mis en œuvre de façon à se soutenir mutuellement.

Maintien de la navigabilité

Halons

En juin, le Conseil a adopté de nouveaux amendements de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, et de l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, pour remplacer les agents extincteurs d'incendie aux halons dans les aéronefs, dans le but de mieux protéger la couche d'ozone. L'OACI a reçu des éloges pour cette mesure environnementale du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et des signataires du Protocole de Montréal.

Stratégies ATM mondiales

Nouveau Plan mondial de navigation aérienne

L'amendement du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour y incorporer les nouvelles exigences et les nouveaux objectifs ASBU s'est poursuivi. Les mises à niveau par blocs du système de l'aviation portent sur la planification et la mise en œuvre à long terme des systèmes de navigation aérienne, et permettent aux États de se conformer de manière souple et adaptée à la stratégie de l'OACI visant à harmoniser et à moderniser l'ATM à l'échelle mondiale.

Symposium sur l'industrie de la navigation aérienne mondiale

Pour la première fois, lors du Symposium sur l'industrie de la navigation aérienne mondiale (GANIS), tenu en septembre, l'industrie a été invitée à participer à l'élaboration des objectifs stratégiques de l'OACI pour l'ATM. Les participants au Symposium ont donné un fort appui à la méthode ASBU convenue par le secteur et à l'orientation stratégique adoptée par l'OACI. Les avis utiles exprimés lors du Symposium sont également mis à profit pour favoriser un avenir efficace et durable de l'ATM.

Plans régionaux de navigation aérienne (ANP)

L'OACI a poursuivi l'élaboration des plans régionaux de navigation aérienne (ANP) électroniques pour y incorporer la méthode ASBU, en amendant en conséquence les tableaux du Répertoire de mise en œuvre des installations et services (FASID). Les ANP régionaux électroniques seront des outils interactifs en ligne que pourront utiliser les États, les organisations internationales et les bureaux régionaux de l'OACI.

Mise en œuvre du RVSM en Eurasie

Grâce au succès de la mise en œuvre du projet OACI sur le minimum de séparation verticale réduit (RVSM) en novembre, la Fédération de Russie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan ont non seulement introduit le RVSM entre les niveaux de vol FL 290 et FL 410, mais ils sont également passés aux tableaux des niveaux de croisière OACI spécifiés dans l'Annexe 2 — *Règles de l'air* dans la totalité de leur espace aérien respectif. La Mongolie, en utilisant le mécanisme métrique proposé pour l'attribution des niveaux de vol RVSM appliqué en Chine et en Afghanistan, a partiellement mis en œuvre le RVSM entre les niveaux de vol FL 320 et FL 410.

Sécurité des pistes

L'OACI a tenu en mai, au siège, le Symposium mondial sur la sécurité des pistes (GRSS). Les thèmes du Symposium, fondés sur les principes de la gestion de la sécurité, concernaient l'évaluation des risques et l'examen de mesures d'atténuation pouvant améliorer la sécurité par une normalisation plus poussée, une collaboration accrue entre toutes les disciplines opérationnelles pertinentes, le partage de renseignements sur la sécurité et la mise en œuvre de solutions techniques pour résoudre les problèmes de sécurité des pistes. À l'issue de ce symposium, le cadre d'une série de séminaires régionaux sur la sécurité des pistes (RRSS) a été établi, et des organisations partenaires se sont engagées à maintenir leur appui et leur participation à cet effort dans le cadre d'équipes pluridisciplinaires de sécurité des pistes. Le premier séminaire s'est tenu à Miami en octobre.

Une deuxième édition de la trousse de réduction des risques de sortie de pistes (RERR) de l'IATA a également été élaborée avec l'OACI et d'autres parties prenantes. La trousse contient un jeu complet de rapports sur la sécurité des pistes, de documents de travail d'ateliers, d'exposés et de pratiques optimales. D'abord conçue par l'IATA comme un produit commercial, la trousse est maintenant offerte gratuitement sur le site web de l'OACI relatif à la sécurité des pistes. Elle illustre l'engagement de nos partenaires à collaborer avec l'OACI pour améliorer la sécurité des pistes. Une nouvelle trousse de sécurité des pistes a aussi été placée sur le site web public de l'OACI.

Sécurité des aérodromes

Un amendement exhaustif de l'Annexe 14 — *Aérodromes*, visant à améliorer la sécurité opérationnelle aux aérodromes, a été examiné par les États et les organisations internationales. Les modifications ont notamment pour but de renforcer les dispositions relatives aux aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) et les mesures d'atténuation connexes, et à adopter le concept modulaire de plan d'urgence d'aérodrome, une nouvelle génération d'agents extincteurs plus efficaces pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie, et de nouvelles aides visuelles pour aider à prévenir les sorties de piste.

La Circulaire 329 — sur l'évaluation, la mesure et le compte rendu de l'état de la surface des pistes, et la quatrième édition du *Manuel des services d'aéroport, Partie 3 — Prévention et atténuation du risque faunique* (Doc 9137), ont été publiées.

L'OACI a élaboré des documents de formation pour la certification complète des aérodromes en vue de les intégrer au Programme d'accréditation des professionnels en gestion aéroportuaire (AMPAP), programme conjoint du Conseil international des aéroports (ACI) et de l'OACI. Ce cours aidera les gestionnaires d'aérodrome à se préparer à la certification initiale d'aérodrome et à comprendre leurs obligations en ce qui concerne le respect continu des exigences relatives à la certification.

Enquêtes sur les accidents

Éléments indicatifs

Le *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (RAIO) (Doc 9946) a été publié, à la suite d'une recommandation de la dernière Réunion enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division, tenue en 2008. Un système régional d'enquête peut entraîner des économies d'échelle grâce au partage de ressources et en fournissant aux États qui en manquent des moyens pour effectuer des enquêtes efficaces sur les accidents, et s'acquitter ainsi de leurs obligations au titre de la Convention de Chicago. Le Doc 9946 contient des éléments indicatifs sur l'établissement et la gestion d'une organisation régionale et explique les fonctions et responsabilités pertinentes des États membres de l'OACI.

Suivi des accidents récents

Les récents accidents d'aéronefs de passagers, notamment celui du vol 447 d'Air France survenu dans l'Atlantique sud le 1^{er} juin 2009, ont rappelé à nouveau l'importance de disposer des données de vol pendant les enquêtes sur les accidents. Le Groupe d'experts des enregistreurs de bord de l'OACI a examiné des propositions visant à faire en sorte que les enquêteurs disposent des données de vol nécessaires aux enquêtes, notamment des dispositions relatives à la récupération des enregistreurs de bord. Les amendements aux normes et pratiques recommandées à l'étude concernent notamment : des balises de

localisation subaquatiques (ULB) à durée de fonctionnement prolongée et des ULB à signaux basse fréquence pour accroître la probabilité de localiser l'épave ; la transmission déclenchée des données de vol pour aider à déterminer le lieu de l'accident et pour disposer facilement après l'accident d'un ensemble de données de vol ; et des enregistreurs de bord déployables/flottables pour établir le lieu de l'accident et accroître la probabilité de trouver les enregistreurs de bord plus rapidement après l'accident.

Ateliers AIG

Deux ateliers de cinq jours sur les enquêtes sur les accidents se sont tenus au Botswana et au Sénégal à l'intention des enquêteurs sur les accidents et incidents et des aviateurs pour leur permettre de partager leurs connaissances et leur expérience et de discuter de coopération régionale. Les ateliers ont été facilités par le siège et par les bureaux régionaux de l'OACI, avec la coopération du programme américain Safe Skies for Africa.

Audits de sécurité

Méthode de surveillance continue

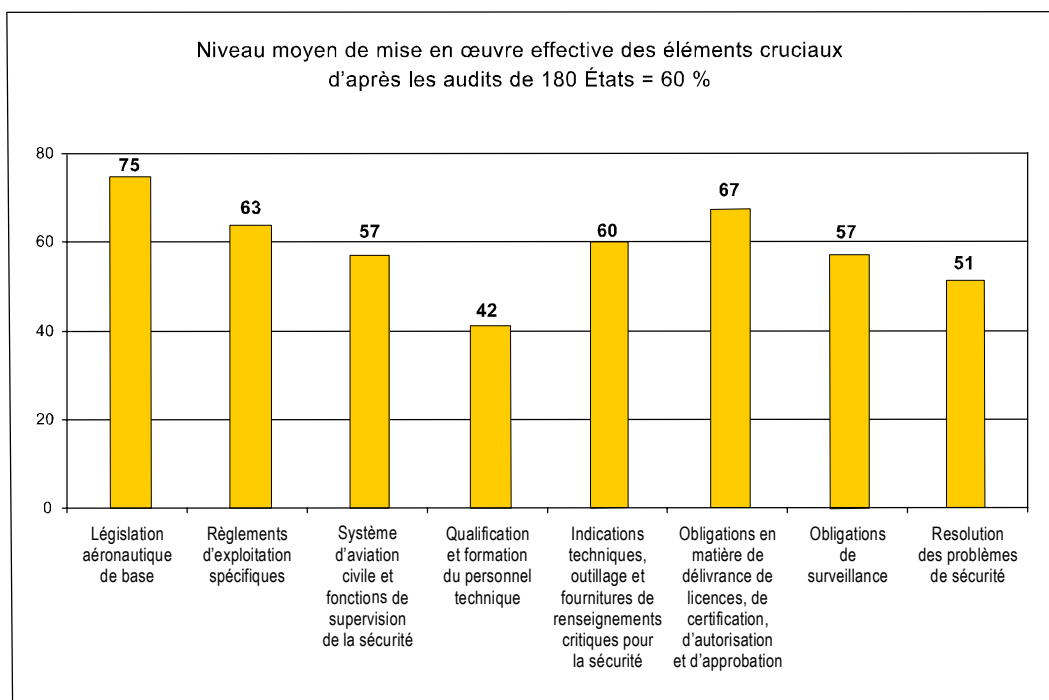
Conformément à la Résolution A37-5 de l'Assemblée, l'évolution du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) vers la méthode de surveillance continue (CMA) a officiellement commencé et un plan de transition de deux ans a été élaboré.

L'OACI a lancé un nouveau cours de formation assistée par ordinateur pour les experts techniques des États dans les domaines couverts par la méthode CMA du programme USOAP. Le cours peut également servir à former le personnel qualifié qui participe aux audits dans le cadre de l'approche systémique globale (CSA), aux audits de sécurité et aux missions de validation limitées ou complètes coordonnées de l'OACI (ICVM) selon la méthode CMA.

De plus, l'OACI a élaboré des documents pour les séminaires et les ateliers afin d'aider les États à répondre aux exigences de la CMA. Cent trente-huit participants de 52 États et de six organisations internationales, ainsi que 27 experts régionaux de l'OACI, ont participé à sept ateliers régionaux, un dans chaque région de l'OACI.

Des missions ICVM ont été organisées dans dix États membres : Bahamas, Colombie, Îles Salomon, Italie, Luxembourg, Mali, Mozambique, Soudan, Ukraine et Viet Nam.

Dans le cadre de la préparation aux responsabilités accrues qu'assumeront les bureaux régionaux de l'OACI dans le programme USOAP CMA, cinq experts régionaux ont participé à un programme de formation de deux mois à la Section de la surveillance continue et de la supervision (CMO) au siège de l'OACI et ont reçu une formation aux ICVM en cours d'emploi. Trois audits CSA ont été réalisés en Algérie, en Bosnie-Herzégovine et au Pakistan.



**Figure 4. Résultats des audits à l'échelle mondiale —
niveau de mise en œuvre des éléments cruciaux
d'un système de supervision de la sécurité**

Système de gestion de la qualité

Un système de gestion de la qualité de l'USOAP conforme à la norme ISO9001, instauré à l'OACI depuis 2002, a été reconduit. Le système est actuellement élargi pour inclure les dispositions CMA et sera étendu aux bureaux régionaux de l'OACI pour appuyer les activités du programme USOAP CMA.

Commission d'examen des résultats d'audit

En novembre, la Commission d'examen des résultats d'audit (ARRB) a été remplacée par la Commission d'examen du suivi et de l'assistance (MARB) présidée par le Secrétaire général. L'ARRB a été créée en 2006 pour examiner le dossier historique en matière de sécurité et de sûreté des États qui lui étaient référés et pour coordonner l'action de la Direction de la navigation aérienne, de la Direction du transport aérien, de la Direction de la coopération technique et des bureaux régionaux de l'OACI. À la 193^e session du Conseil en juin, 53 États au total avaient été référés à l'ARRB. La Commission a examiné les progrès réalisés par ces États et coordonné l'assistance. Avec le temps, le travail de la Commission a consisté de plus en plus à élaborer et à mettre en œuvre des stratégies d'assistance de grande ampleur et de haut niveau. La MARB continuera de favoriser l'élaboration et la mise en œuvre de ces stratégies tout en mettant l'accent sur la coordination des activités de suivi et d'assistance dans les États ayant des problèmes graves de sécurité ou de sûreté, ceux qui ne participent pas

aux processus d'audit et de suivi de l'OACI, ou ceux qui ne remplissent pas leurs engagements de mise en œuvre des plans d'actions correctrices.

Coopération civilo-militaire

L'OACI a publié une circulaire intitulée *Coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien* (Cir 330), pour fournir des orientations et présenter des exemples de pratiques et de procédures fructueuses de coopération civile/militaire. Avec l'appui de partenaires civils et militaires, une campagne de cinq ateliers/séminaires régionaux concernant la coopération civile/militaire a été lancée.

Systèmes de gestion des risques de fatigue

L'OACI a accueilli un Symposium sur les systèmes de gestion des risques de fatigue (FRMS), à l'occasion duquel ont été lancées de nouvelles dispositions adoptées par le Conseil en mars. Le Symposium a demandé que les dispositions FRMS soient étendues à d'autres composantes aéronautiques critiques pour la sécurité, comme le contrôle de la circulation aérienne et les techniciens d'entretien d'aéronefs.

À la suite d'une autre suggestion du Symposium, trois séminaires/ateliers régionaux ont été organisés aux États-Unis, au Royaume-Uni et en Fédération de Russie en juillet, en novembre et en décembre respectivement, pour examiner la mise en œuvre de la réglementation FRMS à l'échelon régional. Deux manuels FRMS, l'un s'adressant aux responsables de la réglementation et l'autre aux exploitants, ont été rédigés pour fournir des orientations complètes dans ce domaine.

Une page consacrée à la gestion des risques de fatigue, mettant l'accent sur les approches tant prescriptives que non prescriptives, peut être consultée sur le site web public de l'OACI à l'adresse suivante : www.2.icao.int/en/Fatigue/Management/Pages/Home.aspx.

Matières dangereuses

Un cours de formation relatif aux marchandises dangereuses, fondé sur le Volume 1 du Manuel de formation — Marchandises dangereuses portant sur l'utilisation des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9375), a été dispensé au siège de l'OACI et dans différents États. Le cours s'adresse aux inspecteurs de la sécurité chargés des marchandises dangereuses, mais peut être utile à toute personne ayant besoin de connaître les dispositions détaillées des Instructions techniques.

En vertu d'un accord signé avec la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), un programme de formation OACI/FIATA sur le transport aérien des marchandises dangereuses a été mis sur pied. Le but de ce programme est de fournir aux transitaires une formation fondée sur les compétences respectant les buts de la politique de formation de l'OACI. Des cadres de compétences pour les expéditeurs et les transitaires ont été élaborés

par le Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses (DGP) à sa 23^e réunion en octobre. Le groupe d'experts a présenté au Conseil de l'OACI des recommandations visant à adopter ces cadres dans un nouveau document.

L'OACI examine actuellement les risques de sécurité associés aux marchandises dangereuses, notamment : facilitation du processus de dérogation en éliminant les difficultés rencontrées par les expéditeurs et les exploitants lorsqu'ils demandent une dérogation aux États de survol ; exigences relatives au transport des marchandises dangereuses par hélicoptère ; cadres de compétences pour les employés des États, les expéditeurs et les transitaires ; transport des batteries au lithium, notamment le changement récent apporté à la Convention de l'Union postale universelle (UPU) qui autoriserait l'expédition postale des batteries au lithium contenues dans des équipements.

Un amendement de l'Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, a été adopté par le Conseil de l'OACI en mars. Cet amendement précise les exigences relatives à la délivrance de dérogations et d'approbations. La date d'application de l'amendement a été fixée au 17 novembre 2011.

Notification électronique des différences

L'OACI a inauguré la collecte et le partage en temps réel de données relatives à la conformité en lançant son système de notification électronique des différences (EFOD), qui sensibilise davantage les usagers à la sécurité en fournissant des données et des outils d'analyse. L'élaboration de la politique concernant le système EFOD est en cours.

Spécifications relatives aux connaissances linguistiques

En octobre, l'OACI a inauguré le Service d'approbation des épreuves d'anglais aéronautique pour confirmer la mesure dans laquelle les épreuves d'anglais aéronautique répondent aux critères de bons tests linguistiques et reflètent les spécifications de l'OACI relatives aux connaissances linguistiques. Ce service a été créé avec l'appui de l'International Language Testing Association (ILTA), de l'International Civil Aviation English Association (ICAEA), de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et de la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA).

En décembre, l'OACI a lancé un nouvel outil contenant des échantillons de parole notés, qui peut être téléchargé gratuitement sur le site web de l'Échange de renseignements sur la sécurité des vols (FSIX). L'outil comprend un nombre accru d'échantillons de parole de haute qualité et représentant un éventail élargi de types de performance linguistique, qui correspondent à des pratiques de test améliorées. En outre, l'outil pourra aider les formateurs et les responsables du contrôle des connaissances linguistiques en aviation à normaliser et à améliorer leurs pratiques.

Formation

Formation et simulation sur hélicoptère

Le Secrétariat a progressé dans l'élaboration du Volume II du *Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol* (Doc 9625). Les méthodes, procédures et normes de tests propres aux hélicoptères figurant dans le Volume II sont le fruit de l'expérience et des compétences des autorités nationales de l'aviation, de formateurs expérimentés, d'exploitants et de fabricants de simulateurs d'entraînement au vol. Le Volume II du Doc 9625 présente des critères internationalement acceptés pour la conception, l'homologation et l'exploitation des simulateurs d'entraînement au vol pour les aéronefs à voilure tournante. Le document est actuellement au stade final de la rédaction.

Organismes de formation et systèmes de licences du personnel

La deuxième édition du *Manuel sur l'agrément des organismes de formation* (Doc 9841) a été publiée. L'édition initiale de 2006 portait exclusivement sur les organismes d'entraînement au vol. La dernière édition, considérablement élargie, porte sur l'agrément des organismes qui offrent une formation en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification de personnel aéronautique. Ce manuel doit être utilisé conjointement avec l'Annexe 1 — *Licences du personnel*.

Formation fondée sur les compétences pour le personnel d'entretien

L'OACI a publié le premier amendement des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation* (PANS-TRG, Doc 9868). Les nouveaux éléments fournissent des orientations sur la manière de mettre en œuvre une méthode facultative fondée sur les compétences en matière de formation et d'évaluation du personnel d'entretien des aéronefs. Les méthodes fondées sur les compétences offrent plusieurs avantages du point de vue de la sécurité et de l'efficacité pour les titulaires d'une licence qui certifient la navigabilité des aéronefs ou de pièces d'aéronefs, ainsi que pour le personnel non titulaire de licence dont le travail mène à la certification de navigabilité.

Formation périodique des pilotes fondée sur des éléments probants

L'OACI a élaboré, en consultation avec des États, une proposition de deuxième amendement des PANS-TRG (Doc 9868). Cet amendement vise à incorporer au document des dispositions relatives aux compétences des instructeurs et à l'élaboration et à la mise en œuvre de programmes de formation fondée sur des éléments probants pour les membres d'équipage de conduite. Les compétences des instructeurs sont précisées dans le nouvel amendement et les instructeurs doivent faire la preuve de leur compétence en matière d'enseignement et de leur connaissance du contenu des cours. Les dispositions relatives à la formation fondée sur des éléments probants ont pour but de fournir des orientations aux autorités de l'aviation civile, aux exploitants et aux organismes de formation agréés pour les aider à élaborer et à évaluer des méthodes relatives aux performances des équipages en appliquant l'approche fondée sur les compétences.

Professionnels de l'aviation de la prochaine génération

L'équipe spéciale des professionnels de l'aviation de la prochaine génération (NGAP) de l'OACI a poursuivi ses travaux sur les compétences des membres de l'équipage de conduite, des contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens en sécurité de la circulation aérienne (ATSEP). L'Organisation a tenu quatre conférences régionales NGAP-TRAINAIR PLUS dans des États membres pour sensibiliser les États, les organisations régionales, les exploitants, l'industrie, les prestataires et les organismes de formation ainsi que les étudiants aux défis qui auront une incidence sur les professionnels de l'aviation futurs.

TRAINAIR PLUS

Dans le cadre de la nouvelle structure du programme TRAINAIR PLUS et conformément à la nouvelle politique de formation de l'OACI, tous les candidats doivent respecter les critères énoncés dans les directives d'évaluation de TRAINAIR PLUS (TPAG). Depuis décembre 2010, l'OACI a effectué 24 évaluations. Vingt et un centres ont achevé le processus pour devenir membres associés TRAINAIR PLUS. Deux centres de formation, l'un situé en République de Corée et l'autre dans les Émirats arabes unis, sont devenus membres à part entière TRAINAIR PLUS en mettant en œuvre leurs plans d'actions correctrices et en élaborant leurs premières mallettes pédagogiques normalisées (MPN). Pour soutenir le développement du programme et fournir une base au nouveau cours de concepteur de cours OACI, l'Organisation a produit un guide intitulé *TRAINAIR PLUS — Guide de conception de cours — Méthode de formation fondée sur les compétences* (9941). Ce manuel présente une méthode à jour de conception de cours qui respecte les principes de la méthode fondée sur les compétences et favorise la mise en œuvre de systèmes de qualité dans les établissements de formation de l'aviation civile.

Appui à la réponse aux risques cruciaux pour la sécurité*Catastrophes naturelles*

L'OACI a fourni des avis techniques pour contribuer à la réponse internationale à plusieurs événements importants dans le monde, notamment aux éruptions volcaniques du Grimsvötn en Islande et du Puyehue-Cordón Caulle au Chili, ainsi qu'au tsunami dévastateur et aux émissions radioactives qui l'ont suivi à la centrale nucléaire Daiichi de Fukushima au Japon. Ces efforts ont nécessité une coordination et une collaboration avec des États et des organisations internationales au sein et à l'extérieur de la communauté des Nations Unies.

Sud-Soudan

Le Sud-Soudan a célébré le 9 juillet sa naissance en tant que nation. L'important trafic aérien que cet événement a généré à l'aéroport de Djouba au Sud-Soudan a été géré avec succès par l'OACI grâce à l'appui d'un groupe multinational de contrôleurs de la circulation aérienne, d'ingénieurs et d'autres parties prenantes.

L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) a mené cet effort et a fourni un appui significatif avec une assistance financière importante des États-Unis. La gestion sûre et efficace de l'événement faisait suite à près de deux mois d'activité de tous les partenaires. L'OACI prévoit continuer d'apporter son soutien aux efforts des autorités de l'aviation du Sud-Soudan pour établir une infrastructure de l'aviation civile dans le tout dernier État membre de l'Organisation.

Libye

L'OACI a agi comme point focal des services accrus de surveillance, de coordination et de facilitation de la navigation aérienne dans la FIR Tripoli et ses environs lors du conflit armé en Libye. Travaillant en étroite collaboration avec l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), EUROCONTROL, Malte, l'Égypte, l'IATA et, plus récemment, les autorités libyennes, l'OACI a fait en sorte que les opérations dans la région touchée se déroulent de manière sûre et organisée, même pendant d'importantes opérations militaires. À mesure que le contrôle de l'espace aérien sera remis aux autorités libyennes, l'OACI continuera à jouer un rôle de chef de file pour assurer une transition ordonnée et sûre à l'exploitation normale.

Haïti

L'OACI a continué à jouer le rôle de centre de coordination de l'assistance au développement de l'aviation civile en Haïti après le tremblement de terre de 2010. Un contrat entre le ministère des Transports et l'OACI a été signé pour le projet réalisé grâce à une subvention d'urgence de la Banque mondiale pour la reconstruction de l'infrastructure et des institutions de l'aviation civile en Haïti.

Coordination en temps de crise

Plusieurs initiatives ont été lancées pour renforcer la réponse interne et externe globale de l'OACI aux situations d'urgence. À l'interne, l'Organisation a commencé à élaborer le plan d'intervention d'urgence de l'OACI, et des mesures ont été prises pour créer un organe permanent de réponse aux situations d'urgence dans le bâtiment du Secrétariat. À l'externe, l'OACI a établi des contacts avec plusieurs organismes et institutions des Nations Unies qui participent activement aux interventions d'urgence, notamment avec le Module mondial de la logistique et le Programme alimentaire mondial. Ce processus a donné lieu à l'élaboration d'un accord de partenariat et de coopération définissant les domaines de collaboration au niveau stratégique. L'OACI met la dernière main aux détails tactiques en participant aux réunions du Module de la logistique mondiale et de pays.

Sur la base des enseignements tirés de la crise japonaise et à la lumière de la participation élargie de l'OACI à l'Équipe spéciale sur les transports, l'Organisation a proposé un amendement au Plan commun de gestion des situations d'urgence radiologique pour permettre une meilleure participation des autorités des différents modes de transport international. Cette demande a été acceptée et l'OACI rédige actuellement une proposition ainsi qu'un mandat pour le groupe de travail

permanent sur les transports du Comité interorganisations d'intervention à la suite d'accidents nucléaires et radiologiques. L'Organisation révisé en outre son accord de coopération existant avec l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA).

L'OACI a en outre préconisé la création d'un comité interorganisations sur les transports pour examiner les moyens d'accroître l'état de préparation à la gestion de crise et l'intervention de l'ensemble du secteur des transports.

La création d'un nouveau bureau de gestion des risques pour l'aviation, géré conjointement avec le Département de la sûreté et de la sécurité des Nations Unies, est en cours.

Cendres volcaniques

Cadre de gestion des risques pour la sécurité

Comme suite à la perturbation importante du transport aérien qui a suivi l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en avril/mai 2010, l'Équipe spéciale pluridisciplinaire internationale sur les cendres volcaniques (IVATF) a continué à élaborer un cadre de gestion des risques pour la sécurité en vue d'atténuer les dangers créés par les cendres volcaniques dans l'atmosphère. Ce travail complète les travaux entrepris par le Groupe de l'exploitation de la veille des volcans le long des voies aériennes internationales (IAVWOPG) de l'OACI. Plusieurs améliorations du système de veille des volcans sur les voies aériennes internationales de l'OACI, notamment des dispositions d'appui, ont été élaborées.

Équipe sur les défis liés aux cendres volcaniques

En septembre, l'OACI a convoqué une réunion de l'Équipe sur les défis liés aux cendres volcaniques (VACT), composée de hauts responsables provenant de divers États et organisations internationales intéressés. L'Équipe a entériné plusieurs principes, notamment en ce qui concerne les circonstances où l'espace aérien doit être fermé, et est convenue d'accroître les efforts de relations publiques auprès des parties prenantes intéressées pour améliorer l'observation et la prévision des cendres volcaniques à l'échelle mondiale, comme appui à la Veille des volcans le long des voies aériennes internationales (IAVW) de l'OACI.

Coordination régionale en matière de sécurité

Groupes régionaux de sécurité de l'aviation

Le concept de groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), approuvé par le Conseil de l'OACI en 2010, avait été mis en œuvre dans trois régions à la fin de l'année : Asie/Pacifique, région panaméricaine et Moyen-Orient.

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

La participation au programme CAPSCA, lancé en 2010, s'est accrue grâce à l'adhésion de 19 nouveaux États. Le réseau, qui comprend maintenant 61 États, a joué un rôle important dans la réponse de l'aviation à l'accident de la centrale nucléaire Daiichi de Fukushima en mars. Le programme CAPSCA a été principalement financé par le Fonds central des Nations Unies pour l'intervention contre les gripes (CFIA), administré par le Programme des Nations Unies pour le développement. Le CFIA se terminant en 2012, une autre source de financement devra être trouvée.

Organisations régionales de sécurité

Un Symposium sur les organismes régionaux de sécurité (RSO) s'est tenu au siège de l'OACI en octobre. Au cours de ce symposium, toutes les parties prenantes à la création et à la gestion des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) étaient représentées. L'élaboration d'un nouveau plan de travail concernant les RSO est en cours ; l'un des éléments principaux de ce document sera un complément d'orientations sur le financement durable de l'établissement et du maintien des RSOO. Les mécanismes de financement permettant d'assurer la pérennité des RSOO seront assortis d'un système d'évaluation de la capacité des RSO d'atteindre les objectifs de performance établis et de répondre aux attentes des États qui en sont membres.

La deuxième édition du *Manuel de supervision de la sécurité — Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité* (Doc 9734, Partie B) a été élaborée et publiée.

Réseau d'assistance collaborative en matière de sécurité

Au cours de la Conférence de haut niveau sur la sécurité tenue par l'OACI en mars 2010, il a été proposé de créer un groupe chargé de faciliter la transparence et le partage de l'information. Sur cette base, le Réseau d'assistance collaborative en matière de sécurité (SCAN) a été mis sur pied pour faciliter et coordonner l'échange de renseignements sur la sécurité concernant les projets et les activités d'assistance financière et technique. Le réseau offre une nouvelle voie de communication aux bailleurs de fonds et aux prestataires d'assistance pour discuter des projets en cours et planifier les projets futurs. Il aide à faire connaître aux donateurs des projets valables et permet aux bailleurs de fonds potentiels de savoir où l'assistance est nécessaire. Donateurs et prestataires d'assistance évitent ainsi le dédoublement des efforts, qui est une source de coûts et de pertes de temps.

Les participants au SCAN sont notamment des correspondants au sein d'organismes gouvernementaux, de groupes régionaux, de fabricants, d'institutions financières et d'organismes aéronautiques qui fournissent une assistance financière et/ou technique dans le domaine de l'aviation civile. L'OACI compile

actuellement une liste des programmes d'assistance existants et des projets futurs ayant besoin de financement, en se fondant sur une analyse des données liées à la sécurité provenant de différentes sources. L'OACI travaille avec les États à l'élaboration de plans d'action ciblés pour combler les lacunes en matière de supervision de la sécurité grâce à une analyse fondée sur les risques. Les résultats de ces analyses et l'information sur les possibilités d'assistance sont échangés par le truchement du SCAN. L'information sur les projets d'assistance financière et technique est fournie aux États par le SCAN et grâce au lancement d'un site web spécialisé.

Plan régional de mise en œuvre complet AFI

En janvier 2011, les activités liées au plan AFI, qui étaient auparavant mises en œuvre dans le cadre du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) pour la sécurité de l'aviation en Afrique, ont été entièrement intégrées au programme de travail des bureaux régionaux de Dakar et de Nairobi. De bons progrès ont été réalisés en ce qui concerne l'appui direct aux États grâce aux équipes de sécurité des bureaux régionaux (ROST) et à la création et à la mise en œuvre de plans d'action adaptés aux besoins des États, en particulier ceux qui sont référés à la Commission d'examen des résultats d'audits (ARRB) ou ayant des problèmes graves de sécurité. Les plans, une fois élaborés, ont été soumis aux États.

Le programme d'inspection coopératif AFI, dirigé par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et appuyé par l'OACI, a été lancé par des missions d'assistance auprès d'États ayant des problèmes graves de sécurité.

La troisième Conférence panafricaine de coordination de la formation aéronautique organisée par le Plan AFI de l'OACI a eu lieu en Afrique du Sud en août. La Conférence a adopté un cadre d'harmonisation de la formation dans la Région AFI, comprenant des lignes directrices de base et un plan de mise en œuvre pour la création de l'Association africaine de formation aéronautique ; la désignation de centres d'excellence ; la création d'une commission africaine d'accréditation des centres de formation aéronautique ; un projet de politique régionale en matière de formation ; et des spécifications relatives à un système africain commun d'accréditation des centres de formation aéronautique.

La huitième réunion du Comité directeur du plan AFI s'est tenue au siège de l'OACI en octobre. Les participants de haut niveau ont examiné les progrès réalisés pour atteindre les objectifs du plan AFI et ont formulé des recommandations sur les ajustements à apporter pour que l'OACI, les organisations régionales et les États AFI continuent à relever en commun les défis concernant la sécurité, les inspections et le manque de personnel qualifié sur le continent. Le programme de travail au titre du plan AFI pour 2012 a été approuvé par le Conseil en novembre 2011.

Projets et activités de coopération technique

En 2011, 82 projets nationaux et 29 projets régionaux de coopération technique étaient en cours, contribuant à améliorer la sécurité de l'aviation dans le monde. Les principales réalisations durant cette période ont été les suivantes :

Région Afrique-océan Indien (AFI)

- préparation de spécifications techniques pour la construction de pistes dans un État ;
- assistance continue pour la mise sur pied et le fonctionnement de l'Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO) et de l'Agence du Groupe de l'accord de Banjul chargée des enquêtes sur les accidents (BAGAIA) ;
- assistance à la mise en œuvre du GNSS à 13 aéroports ;
- création d'un système de licences du personnel pour une ACC ;
- assistance à la création d'un pont aérien géré par le Département des opérations de maintien de la paix (DPKO) de l'ONU entre deux villes ;
- formation d'inspecteurs de la sécurité dans les domaines de la certification d'aérodromes et de la sécurité aux aérodromes, et inspections de sécurité des vols ;
- formation dans le pays, dans les domaines du transport aérien des marchandises dangereuses, et de l'entretien des aéronefs ;
- assistance continue pour l'élaboration d'une législation de base sur l'aviation civile pour un groupe d'États.

Région Asie et Pacifique (APAC)

- assistance continue à 24 États et Régions administratives spéciales (RAS) dans le domaine de la supervision de la sécurité au moyen de trois programmes régionaux de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et de projets de pays, comprenant notamment une assistance technique à des États membres pour résoudre des problèmes graves de sécurité, et combler des lacunes identifiées dans le cadre du programme USOAP et d'autres constatations liées à la sécurité ;

- assistance continue à 16 États et RAS dans le domaine de la médecine aéronautique dans le cadre du programme CAPSCA, qui vise à atténuer les risques posés par les urgences de santé publique touchant l'aviation civile au moyen de séminaires et de formation en cours d'emploi sur la planification de la préparation aux pandémies et sur l'évaluation des aéroports à cet égard ;
- assistance à 11 États et RAS pour l'amélioration des procédures de vol (FPP) par la préparation de documents et de cours de formation ;
- fourniture d'avis techniques et opérationnels sur la mise à niveau et le remplacement des systèmes CNS pour une administration aéroportuaire ;
- renforcement des capacités de supervision de la sécurité dans les domaines des aérodromes, de la sécurité des vols et des services de navigation aérienne pour une autorité de l'aviation civile ;
- révision de règlements et procédures de la DGAC pour les directions générales des aéroports, de la navigation aérienne, de la navigabilité et des opérations dans un État ;
- formation dans le domaine de la sécurité (GNSS, contrôle d'approche radar, SMS, inspection de la supervision de la sécurité) dans le cadre du programme de formation dans les pays en développement ;
- réalisation d'études sur le CNS/ATM et l'entretien des aéronefs pour un État ;
- achat de véhicules de lutte contre l'incendie pour trois aéroports ;
- achat d'un système de radar primaire et secondaire, de trois VOR/DME Doppler et de deux ILS/DME pour un État ;
- achat de différents systèmes de pistes et de navigation aérienne pour une autorité aéroportuaire.

Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM)

- assistance continue à sept États pour renforcer et moderniser leurs autorités de l'aviation civile ;
- évaluation de l'administration de l'aviation civile d'un État ;
- création d'une commission indépendante d'enquête sur les accidents au sein de l'autorité de l'aviation civile récemment établie dans un État ;

- assistance à trois États par le recrutement d'experts internationaux et de spécialistes nationaux pour maintenir le niveau et les compétences nécessaires à la supervision de la sécurité ;
- assistance à la mise en œuvre de SMS et de SSP dans deux États ;
- établissement d'un plan de masse pour un aéroport ;
- évaluation des services de navigation aérienne d'un État ;
- renforcement des services de la circulation aérienne pour mettre en œuvre un système ATM dans un État ;
- assistance pour analyser et identifier les entraves et les risques pour la navigation aérienne à deux aéroports internationaux ;
- achat de systèmes de soutien d'aéroport comme des passerelles d'embarquement, des pièces de rechange de système de manutention des bagages et fourniture d'appui et d'entretien technique ;
- achat d'un système de radar primaire pour un État ;
- construction de réservoirs d'eau et de carburant pour répondre à l'augmentation des opérations à un aéroport international ;
- assistance continue à l'harmonisation des règlements de l'aviation d'Amérique latine et des procédures connexes pour 12 États ;
- gestion de réunions régionales d'experts techniques ;
- gestion d'activités multinationales de certification et de surveillance, et programmes de formation de 12 États, et fourniture d'appui technique dans des disciplines liées à la sécurité ;
- poursuite de la gestion, au nom de 14 États membres, d'un réseau de microstations (VSAT) et administration du segment satellitaire d'appui aux services de télécommunications aéronautiques dans la région ;
- élaboration de plans d'action visant à mettre en œuvre la PBN en route (RNAV 5) ; zones terminales et approche ; gestion des courants de trafic aérien (ATFM) ; amélioration de la capacité CNS ; interconnexion de l'ATM automatisée dans les centres de contrôle régional ; interconnexion du système de messagerie ATS (AMHS) avec la participation de 9 États ;
- assistance à l'organe de sauvetage d'urgence d'une mission des Nations Unies.

Région Europe et Moyen-Orient (EUR/MID)

- poursuite de l'élaboration de normes et procédures de sécurité et de programmes de sécurité à long terme pour la gestion, la supervision de la sécurité, les opérations et la maintenance des installations et services d'aéroports dans les États ;
- renforcement et modernisation des administrations de l'aviation civile de deux États ;
- assistance pour la mise en œuvre de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation au Moyen-Orient ;
- examen du rapport d'une mission d'établissement des faits pour la restructuration de l'espace aérien d'un État et l'amélioration de ses réseaux de télécommunications ;
- réalisation d'une étude aéronautique sur les surfaces de limitation d'obstacles pour préparer une zone tampon d'aéroport ;
- cours de formation portant sur une vaste gamme de sujets liés à la sécurité, pour les États du Golfe.

Objectif stratégique B : SÛRETÉ



SÛRETÉ

En 2011, l'OACI a mis l'accent sur la mise en œuvre de la Déclaration de l'Assemblée sur la sûreté de l'aviation par des initiatives visant à renforcer le cadre de sûreté de l'aviation mondiale, en menant des audits pour identifier les problèmes de sûreté de l'aviation dans les États membres et en appliquant une stratégie améliorée d'assistance et de renforcement des capacités dans ce domaine.

Progrès régionaux dans la mise en œuvre de la Déclaration sur la sûreté de l'aviation

Pour favoriser une coopération plus étroite entre les États et aider à la mise en œuvre de la Déclaration sur la sûreté de l'aviation adoptée par l'Assemblée à sa 37^e session, l'OACI a prévu une série de conférences régionales sur la sûreté de l'aviation dans toutes les régions du monde. Les conférences de 2011 — qui ont eu lieu successivement à New Delhi, à Dakar et à Moscou — se sont conclues par l'adoption de déclarations conjointes sur le renforcement de la sûreté de l'aviation dans les régions respectives. Les participants ont rendu compte de leurs efforts pour améliorer la sûreté de l'aviation conformément à la Déclaration et ont contribué à des discussions de table ronde enrichissantes sur les défis pertinents. Les réunions ont fait ressortir les possibilités de collaboration future pour résoudre les problèmes de sûreté. Tout en tenant compte des différences régionales, ces conférences AVSEC ont contribué collectivement à bâtir un consensus sur les priorités et les problèmes cruciaux de sûreté de l'aviation qui doivent être examinés à la Conférence mondiale de haut niveau sur la sûreté de l'aviation qui se tiendra en septembre 2012.

Renforcement et harmonisation des approches en matière de sûreté

Un grand nombre de faits nouveaux dans le domaine de la réglementation ont contribué à renforcer le cadre de sûreté et à harmoniser les démarches en matière de sûreté de l'aviation adoptées par les États, l'OACI et d'autres parties prenantes, ainsi qu'il sera indiqué ci-après.

L'Amendement n° 12 de l'Annexe 17 — *Sûreté*, qui est devenu applicable en juillet, comprend des dispositions nouvelles et renforcées sur la sûreté de l'aviation, notamment des mesures plus strictes sur la sûreté du fret aérien et une spécification exigeant l'application de l'inspection/filtrage et d'autres contrôles de sûreté à des personnes autres que les passagers. L'amendement souligne la nécessité pour les États de mettre en œuvre des mesures de sûreté selon une approche basée sur le risque.

À sa 22^e réunion à Montréal en mars, le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation a examiné des moyens de renforcer le cadre mondial de politique de sûreté de l'aviation à la lumière de la menace continue dirigée contre l'aviation civile et a créé de nouveaux groupes de travail chargés d'examiner la sûreté du fret aérien et la question de l'inspection/filtrage obligatoire du personnel.

Une édition améliorée du *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973, Diffusion restreinte), intitulé auparavant *Manuel de sûreté pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite*, a été diffusée pour mieux aider les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 17, notamment celles introduites par l'Amendement n° 12. La huitième édition refond les cinq volumes de l'édition précédente en un seul grand document, ce qui en améliore la convivialité et l'efficacité. Le document fournit notamment aux autorités de la sûreté de l'aviation des orientations améliorées sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement du fret, les facteurs humains et les arrangements de contrôle unique de sûreté.

Étant donné l'évolution constante de la menace et la nécessité pour les États d'appliquer des mesures basées sur l'évaluation du risque, l'OACI a commencé à élaborer un nouvel outil d'évaluation du risque appelé *Énoncé du contexte de risque*. Ce document évolutif fournira aux États une description plus précise de la menace et du risque ainsi qu'une méthode pour préparer leurs propres évaluations nationales.

À la suite des préoccupations exprimées par des États face à la norme de l'Annexe 17 exigeant l'inspection/filtrage de personnes autres que les passagers, un groupe de travail du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation est convenu en juin d'autres amendements qui seront examinés par le groupe d'experts en 2012. Par ailleurs, une définition des zones sensibles d'un aéroport devant faire l'objet de l'inspection/filtrage a été élaborée, ainsi que des éléments indicatifs pour la mise en œuvre de mesures pertinentes.

L'OACI et l'Organisation mondiale des douanes (OMD) ont renforcé leur coopération pour faire face aux menaces contre la sûreté du fret aérien dans le monde et améliorer la facilitation du transport du fret. En juin, les deux organisations ont signé un protocole d'entente pour harmoniser les politiques, les normes et les éléments indicatifs sur la sûreté du fret de l'OACI et de l'OMD, tout en envisageant des contributions de partenaires comme la Global Express Association, l'Union postale universelle (UPU) et l'Association du transport aérien international (IATA).

Dans le cadre de son effort pour renforcer les orientations données aux États sur l'amélioration de la sûreté du fret, l'OACI a entrepris l'élaboration d'un concept de marchandises à haut risque. En outre, elle a invité instamment les États à mettre en place des programmes de sûreté de la chaîne d'approvisionnement qui établissent une distinction entre les marchandises à haut risque et les expéditions ordinaires, et à mettre en œuvre des méthodes appropriées pour inspecter/filtrer les marchandises à haut risque.

L'OACI a assumé un rôle de chef de file dans l'élaboration d'un avant-projet de poste d'inspection/filtrage des passagers de l'avenir et de processus renforcés qui permettront d'atteindre les objectifs de sûreté tout en réduisant au minimum l'incidence sur l'exploitation. En collaboration avec le nouveau Groupe consultatif technique sur la prochaine génération de processus d'inspection/filtrage (TAG/NGen), le Secrétariat coordonne les efforts mondiaux pour définir des concepts de poste d'inspection/filtrage de l'avenir en collaboration avec les États et l'industrie. La première réunion du groupe TAG/NGen s'est tenue à Paris en décembre.

Un groupe d'étude s'est réuni également en décembre pour examiner des orientations sur la mise en œuvre harmonisée de technologies d'inspection/filtrage pour détecter les explosifs contenus dans les liquides, les aérosols et les gels (LAG). Le groupe d'étude a énoncé des principes généraux pour assurer l'harmonisation dans ce domaine et a recommandé que les États et les parties prenantes de l'industrie établissent et tiennent à jour une liste d'exigences minimales mutuellement reconnues pour l'inspection/filtrage des LAG.

Le Réseau des points de contact (PoC) AVSEC compte maintenant 183 États et deux Régions administratives spéciales (RAS), par rapport à 172 en 2010. Un essai de système du réseau de communication, utilisé pour transmettre des renseignements sur les menaces imminentes ainsi que des lignes directrices sur les contre-mesures, a été réalisé en juin et a confirmé l'efficacité et l'efficacité du réseau.

L'OACI a lancé une plate-forme web appelée AVSECPaedia pour encourager les États à s'échanger des renseignements sensibles sur les technologies et techniques d'inspection/filtrage, et les travaux sur une version améliorée de cette plate-forme, comprenant une fonction de recherche améliorée et une interface plus conviviale, sont en cours.

Programme de facilitation

Le Conseil a adopté l'Amendement n° 22 de l'Annexe 9 — *Facilitation*, qui contient les normes et pratiques recommandées (SARP) concernant la réglementation en matière de douane, d'immigration, de santé et de quarantaine aux frontières. L'amendement concerne les défis liés à la facilitation auxquels doivent faire face les États et les difficultés rencontrées par l'industrie du transport aérien et les voyageurs. Il renforce en outre les SARP relatives aux programmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), et oblige les États à mettre en œuvre des normes internationales qui assurent l'uniformité de l'échange de données sur les voyageurs à l'échelle mondiale. En avril, des lignes directrices révisées sur le programme RPCV, élaborées en collaboration avec l'OMD et l'IATA, ont été affichées sur le site web public de l'OACI à l'adresse <http://www.icao.int/Security/FAL/Pages/Publications.aspx>.

L'Amendement n° 22 recommande en outre aux États des mesures pour aider les voyageurs dont les vols sont perturbés par suite de force majeure. Le Conseil a également adopté une révision importante des dispositions sanitaires de l'Annexe 9 pour aider les États à se préparer aux épidémies de maladies transmissibles (comme le H1N1, le SRAS et la grippe aviaire) qui constituent des risques de santé publique ou des urgences d'ampleur internationale. Enfin, pour permettre aux autorités douanières et au secteur du commerce de s'adapter à la nouvelle réalité en matière de sûreté du fret après le 11 septembre 2001, l'Amendement n° 22 introduit de nouvelles dispositions visant à harmoniser les procédures et pratiques de facilitation et de sûreté adoptées par les États et les organismes de réglementation comme l'OMD.

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

À la fin de l'année, six États membres seulement n'avaient pas encore introduit le passeport lisible à la machine (PLM) conformément à l'Annexe 9. Certains de ces États avaient amorcé des projets en vue de délivrer des PLM dans un proche avenir. (Le délai fixé pour la délivrance de PLM conformes aux normes de l'OACI a été fixé au 1^{er} avril 2010.) En outre, l'OACI a offert d'aider cinq États qui ont délivré des PLM qui n'étaient pas entièrement conformes aux spécifications énoncées dans le Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*.

Le nombre d'États membres délivrant des passeports électroniques s'est élevé à 93, et 21 autres États ont annoncé qu'ils commenceraient à délivrer ce type de passeport d'ici deux ans. Quant à la biométrie, 56 États l'utilisaient dans le cadre de la gestion de leurs frontières.

Un projet d'assistance de trois ans pour les Amériques, mené conjointement avec le comité interaméricain contre le terrorisme de l'Organisation des États américains (OEA/CICTE), a commencé en décembre. Le projet comprend des ateliers sous-régionaux, des évaluations d'écarts, des missions de mise au point de projets et des évaluations des résultats.

Au total, 24 États et organisations internationales ont reçu une assistance pour la mise en œuvre des DVLM. Au nombre des activités de renforcement des capacités, on compte :

- un projet d'assistance au Mexique (coordonné avec le Programme de coopération technique de l'OACI) pour analyser le processus de délivrance des passeports mexicain et vérifier s'il est conforme au Doc 9303 ;
- une assistance à l'Ouzbékistan, en collaboration avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), pour la mise en œuvre d'un projet de passeport électronique ;
- une assistance au Népal pour vérifier la conformité de son PLM avec le Doc 9303.

En coordination avec le Programme de coopération technique, le programme MRTD a fourni une assistance à l'Équateur, au Lesotho, au Mexique et au bureau des laissez-passer des Nations Unies pour mettre en œuvre plusieurs nouveaux projets de renforcement des capacités.

Le septième Symposium et exposition sur les documents de voyage lisibles à la machine, la biométrie et les normes de sûreté s'est tenu à Montréal en septembre. Le Symposium a porté sur le rôle des DVLM et des contrôles frontaliers dans la lutte contre le terrorisme et le crime transfrontières et leur prévention. De nombreux participants se sont montrés très préoccupés par le fait que certains États manquent de ressources pour se conformer aux spécifications de l'OACI sur les DVLM et pour se doter de systèmes de gestion de l'identité solides.

Des séminaires régionaux sur les DVLM, la biométrie et la sûreté aux frontières se sont tenus au Qatar et à Singapour. En plus de faire la promotion des pratiques optimales dans ce domaine, ces séminaires font ressortir la pertinence du programme MRTD pour les efforts en cours afin de contrer les mouvements transfrontaliers de terroristes et d'autres éléments criminels.

Répertoire OACI de clés publiques

Cinq nouveaux participants — la Bulgarie, la Hongrie, le Luxembourg, la Norvège et la Suède — se sont joints au programme du Répertoire de clés publiques (RCP) pendant l'année écoulée, ce qui porte le nombre total de participants à 30 États et territoires. Créé en 2007 pour simplifier et moderniser l'échange de renseignements sur les passeports électroniques, le programme établit un régime interopérable et coopératif pour la sûreté des passeports qui est accessible à tous les États membres. Comme moyen de détecter l'altération ou la contrefaçon des passeports ou l'utilisation de passeports volés par des imposteurs, ce programme peut être une mesure de sûreté très efficace. Observant l'écart entre le nombre d'États délivrant des passeports électroniques et le nombre de participants au programme, la Commission du Répertoire de clés publiques a souligné que la délivrance de passeports électroniques et la participation au programme devaient aller de pair, ainsi que le recommande l'Annexe 9.

L'OACI a renégocié le contrat qu'elle avait conclu avec l'exploitant du RCP, Netrust. Aux termes du nouveau contrat, les honoraires de l'exploitant seront réduits lorsque le nombre de participants actifs au RCP atteindra 31.

Deux ateliers ont été organisés au cours du Symposium MRTD pour favoriser une participation accrue au RCP. Les ateliers ont souligné l'intérêt pour les États d'adhérer au programme, qui renforce la sûreté et la fiabilité des passeports électroniques délivrés par tous les États.

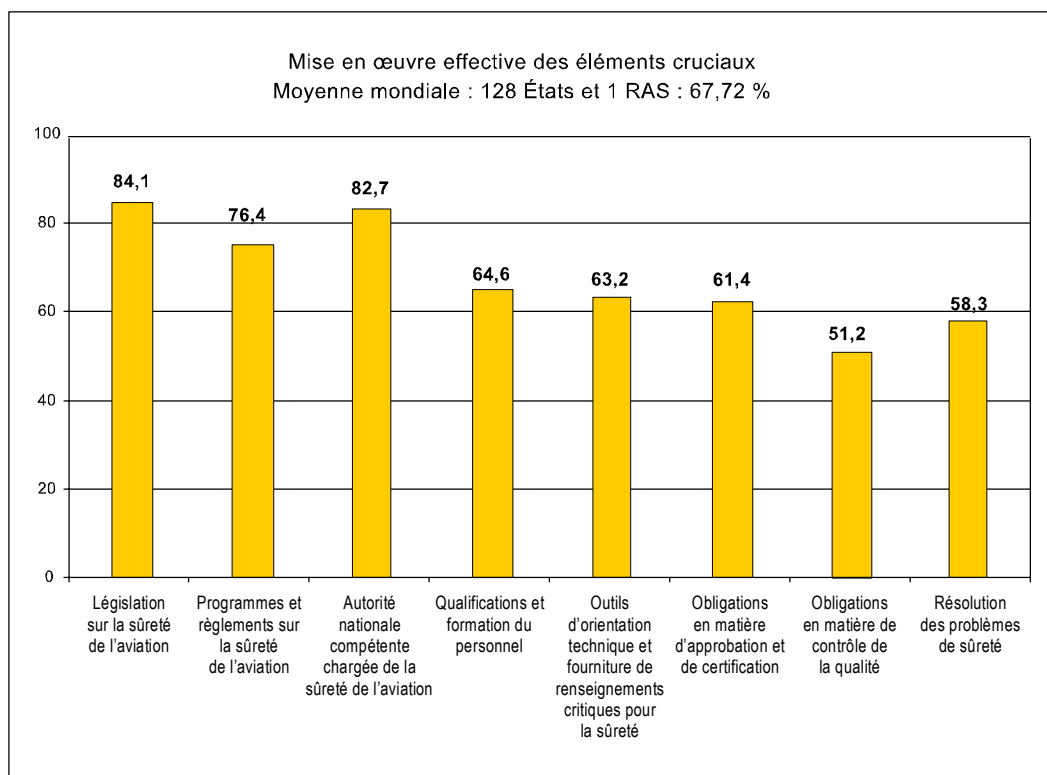


Figure 5. Résultats des audits à l'échelle mondiale — niveau de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté

Mise en œuvre du Programme universel d'audits de sûreté

Le Programme universel d'audits de sûreté (USAP), créé en 2002, demeure une composante essentielle de la stratégie globale de l'OACI pour la sûreté de l'aviation. Le deuxième cycle d'audits USAP, inauguré en janvier 2008, met l'accent sur l'identification des problèmes de sûreté de l'aviation dans les États membres de l'OACI, sur la formulation de recommandations pour les résoudre et la fourniture d'assistance sur le terrain.

Les équipes de l'OACI ont achevé 35 audits en 2011, ce qui porte le nombre total d'audits du deuxième cycle à 129 (soit dans 128 États membres et une RAS). Le deuxième cycle d'audits devrait s'achever comme prévu à la fin de 2013. La Figure 5 présente les résultats des audits à l'échelle mondiale en ce qui concerne la mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation. Pour préparer l'avenir, un groupe d'étude du Secrétariat a été chargé d'élaborer des propositions sur l'évolution du programme au-delà du cycle d'audits actuel après 2013.

Outre les audits, un cours de formation et de certification des auditeurs USAP a été dispensé à Montréal. Des auditeurs USAP ont également assisté à titre d'observateurs à un cours de formation sur le fret à l'intention des inspecteurs de la sûreté organisé par l'Union européenne et à une inspection de la Commission européenne. De plus, ils ont participé à deux missions d'assistance en matière de sûreté de l'aviation.

Au cours de l'année, huit problèmes graves de sûreté (PGSu) touchant cinq États ont été constatés durant des audits USAP dans le cadre du mécanisme approuvé par le Conseil en février 2010. Cinq de ces problèmes ont été résolus, ainsi que l'ont confirmé des missions de validation USAP.

Les États membres et les organisations régionales ont continué d'apporter un appui précieux à l'OACI en détachant des auditeurs USAP à long et à court terme. Quatre experts ont été détachés à long terme du Canada, des États-Unis, de la France et de la Suisse. En outre, la liste USAP inclut des experts de 63 États membres et deux organisations régionales qui agissent comme membres des équipes d'audit USAP dans le cadre de détachements à court terme.

Assistance et coopération internationale

Étant donné qu'elle a pour mandat de mener et de soutenir les efforts mondiaux pour établir des régimes et des systèmes de supervision durables en matière de sûreté de l'aviation civile, l'OACI a continué d'établir des partenariats avec les États, les organisations, l'industrie et d'autres parties prenantes pour améliorer la coordination des efforts d'assistance dans le monde. L'Organisation a également fourni une assistance, des orientations et des cours et ateliers de formation en sûreté de l'aviation normalisés et adaptés aux États membres qui en ont besoin.

Dans le cadre de son Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-Sûreté), l'OACI a mis en place une nouvelle stratégie visant à rendre plus cohérentes et à mieux coordonner ses activités d'assistance et de renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté de l'aviation à l'échelle de toute l'Organisation. Dans le cadre de cette démarche, l'OACI s'efforce de faire en sorte que les activités ISD-Sûreté intègrent les projets du Programme de coopération technique. Des plans globaux d'amélioration ont été élaborés et mis sur pied pour cinq États membres et une organisation régionale. Ces plans, qui définissent de façon détaillée le partenariat entre l'État membre ou la région et l'OACI, permettent une allocation et une utilisation appropriées des ressources pour atteindre les objectifs convenus. Deux plans d'amélioration ont été conçus à la suite d'enquêtes sur les besoins des États en matière de sûreté de l'aviation.

Au plan régional, l'OACI a notamment participé à des réunions d'organismes régionaux comme le groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (AVSEC/FAL/RG), qui établit les priorités pour la normalisation des pratiques en matière de sûreté de l'aviation dans toute la région et l'accentuation des efforts de renforcement des capacités. De plus, des programmes régionaux de formation soutenus financièrement par

des États donateurs ont été organisés en Amérique du Nord, dans les Caraïbes et en Amérique du Sud au profit de 27 États. Ces programmes de formation se poursuivront jusqu'à la fin de 2013.

Formation en sûreté de l'aviation

L'élaboration de matériel de formation en sûreté de l'aviation et la supervision d'un réseau de centres de formation affiliés à l'OACI constituent toujours un élément très important du Programme ISD-Sûreté. En octobre, une réunion du groupe de travail OACI sur la formation en sûreté de l'aviation a examiné l'élaboration de nouveau matériel de formation sur les facteurs humains et la sûreté du fret aérien, ainsi que la mise à jour des maquettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (ASTP) existantes. Sept de ces maquettes sont en vente : Base, Exercices, Fret, Gestion, Gestion de crise, Inspecteurs nationaux et Instructeurs.

Trois nouveaux centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA), situés respectivement à Doncaster (Royaume-Uni), Mexico et New Delhi, se sont ajoutés au réseau mondial de 23 centres supervisés et appuyés par l'OACI. Au nombre de leurs activités, ces centres ont offert 25 cours et ateliers parrainés par l'OACI à 495 spécialistes de la sûreté de l'aviation. Trente-trois instructeurs de toutes les régions ont été certifiés, pour répondre à la demande croissante de formation en sûreté de l'aviation, ce qui porte le nombre total d'instructeurs certifiés à 211.

L'OACI continue d'appuyer le cours de gestion professionnelle (PMC) offert par l'université Concordia à Montréal, programme avant tout fondé sur le web qui permet au personnel de gestion de la sûreté de l'aviation d'acquérir de nouvelles compétences en gestion. À la fin de l'année, 384 participants de 81 États avaient obtenu le certificat en gestion professionnelle, alors que 317 participants de 75 États l'avaient obtenu en 2010.

Projets et initiatives de coopération technique

Dix-sept projets de coopération technique nationaux et quatre régionaux étaient en cours pour aider les administrations de l'aviation civile et les aéroports internationaux à améliorer leur système de sûreté. Les principales réalisations durant cette période ont été les suivantes :

Région Asie et Pacifique (APAC)

- assistance continue à 24 États et Régions administratives dans le domaine de la sûreté de l'aviation par le biais du Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP), notamment une assistance technique aux États membres et aux administrations pour combler les lacunes identifiées au cours des audits USAP et dans le cadre d'autres constatations liées à la sûreté de l'aviation ;

- révision des règlements et procédures de la DGAC pour les directions générales des opérations et de la sûreté d'un État.

Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM)

- séminaire international sur la facilitation avec la participation de 18 États ;
- séminaire international sur la planification d'événements importants touchant l'aviation civile avec la participation de 14 États ;
- séminaire international sur la planification, la promotion et la gestion d'infrastructures de fret aux aéroports avec la participation de 13 États ;
- services de consultants sur les aspects relatifs aux DVLM électroniques et plan d'action pour la mise en œuvre de contrôles frontaliers et de passeports électroniques dans deux États ;
- achat de systèmes et de matériel de sûreté comme la télévision en circuit fermé et un appareil de détection à rayons X dans deux États.

**Objectif stratégique C : PROTECTION
DE L'ENVIRONNEMENT ET
DÉVELOPPEMENT DURABLE
DU TRANSPORT AÉRIEN**



PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Les travaux de l'OACI dans le domaine de l'environnement ont consisté dans une grande mesure à donner suite aux demandes de l'Assemblée à sa 37^e session, concernant notamment l'organisation d'une conférence internationale sur les biocarburants durables, la formation sur les plans d'action des États et l'avancement du programme de travail du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP). Une bonne partie des efforts a également été consacrée à l'élaboration de nouveaux outils sur l'environnement, au renforcement de la coopération avec d'autres organismes des Nations Unies, à différentes initiatives en matière de changements climatiques et à des activités de sensibilisation.

Mesures demandées par l'Assemblée de l'OACI à sa 37^e session

Plans d'action nationaux pour la réduction des émissions de CO₂

L'OACI a élaboré des éléments indicatifs et créé une interface web pour soutenir les États membres dans l'élaboration de plans d'action pour identifier les mesures les plus appropriées pour réduire les émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale, et pour aider les États à mettre en œuvre ces mesures. Les plans d'action aideront l'OACI à évaluer la progression des États vers les objectifs mondiaux ambitieux du secteur et pour répondre à des besoins particuliers identifiés par les États, en leur fournissant une assistance technique et financière. En collaboration avec ses bureaux régionaux, l'Organisation a tenu des ateliers régionaux sur les plans d'action nationaux à Bangkok, à Doubaï, à Mexico, à Montréal, à Nairobi et à Paris au cours de l'année. Plus de deux cents représentants de 81 États représentant 92,4 % des tonnes-kilomètres payantes réalisées dans le monde ont participé à ces ateliers, et 81 correspondants ont maintenant reçu une formation.

Carburants de remplacement durables pour l'aviation

L'OACI a continué à promouvoir activement la formulation de cadres de réglementation et de financement pour s'assurer que des carburants de remplacement durables sont disponibles en temps utile et en quantité suffisante pour l'aviation. S'appuyant sur le succès de l'atelier et de la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement tenus par l'OACI en 2009, l'OACI a convoqué l'atelier sur les carburants de remplacement durables pour l'aviation (SUSTAF). Plus de 230 participants ont échangé des points de vue et des informations sur les carburants de remplacement durables pour l'aviation. Les discussions ont porté surtout sur l'harmonisation mondiale des méthodes d'analyse

du cycle de vie, les critères de viabilité et les cadres juridiques et réglementaires concernant la disponibilité des carburants.

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

Le Comité a progressé dans l'élaboration du programme de travail de sa neuvième réunion (CAEP/9), qui a pour but de développer plus avant les mesures techniques de réduction et de limitation de l'impact de l'aviation sur l'environnement.

Amendements de l'Annexe 16, Volumes I et II

La Commission de navigation aérienne, à sa 186^e session, a examiné deux amendements de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volumes I et II, ainsi que les observations des États sur ces amendements. Les amendements techniques du Volume I ont pour but d'actualiser et d'améliorer les procédures de certification. Les amendements du Volume II comprennent, parmi un grand nombre de mises à jour techniques, une nouvelle norme relative aux émissions d'oxydes d'azote (NO_x). Les deux amendements ont été approuvés par le Conseil à sa 192^e session et la date d'application a été fixée au 17 novembre 2011.

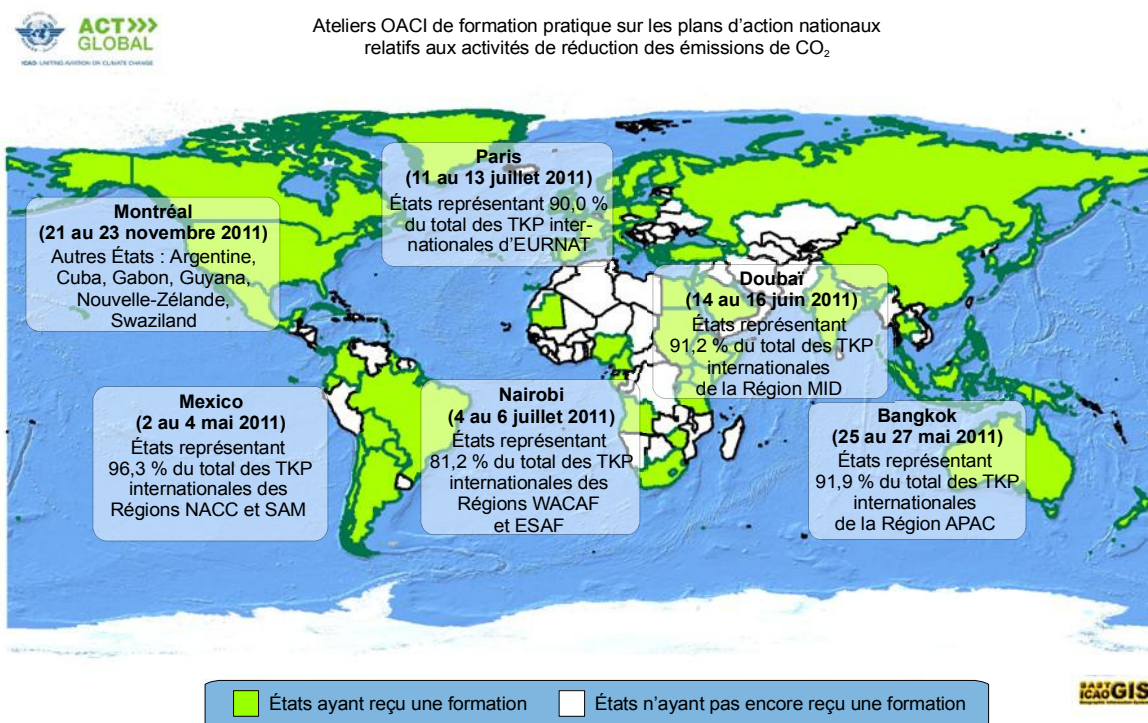


Figure 6. Ateliers régionaux de formation pratique

Émissions des aéronefs

L'élaboration d'une norme de certification CO₂ des aéronefs est l'une des tâches les plus exigeantes du programme de travail de la neuvième réunion du CAEP. Le groupe spécial sur le CO₂ (CO₂TG), relevant du groupe de travail technique sur les émissions, a mis l'accent sur l'élaboration d'une spécification de certification soutenue par des travaux sur les systèmes de mesure, les procédures, l'application et la mise en œuvre. Ces analyses ont donné lieu à l'élaboration de plusieurs options de systèmes de mesure et à la création — à partir de données des fabricants — d'un ensemble de données communes (CDS). Le CO₂TG doit choisir un système de mesure unique avant de passer à l'examen du processus de réglementation. Le groupe a réalisé un nombre important d'analyses techniques et continue d'avoir pour objectif d'élaborer une définition technique de norme CO₂ d'ici 2013.

Bruit des aéronefs

Le CAEP a continué à étudier les moyens de limiter ou de réduire le nombre de personnes exposées à un bruit important causé par les aéronefs, en mettant l'accent sur les options techniques. Le Groupe de travail sur les questions techniques liées au bruit, en collaboration avec les groupes de travail de modélisation du CAEP, poursuit son évaluation des possibilités futures de réglementation du bruit. Cette évaluation sera prête pour être soumise au Groupe directeur du CAEP en 2012. Un groupe d'experts indépendants a commencé à analyser les technologies de pointe en matière de réduction du bruit et fera rapport au groupe de travail sur les questions techniques en 2012.

Outils environnementaux

Calculateur des écoréunions de l'OACI

À l'occasion de la Journée mondiale de l'environnement en 2007, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, Ban Ki-moon, a exhorté publiquement le système des Nations Unies à appliquer les notions de neutralité climatique et de développement durable dans son activité. Dans le cadre de l'Initiative de neutralité climatique, toutes les organisations du système des Nations Unies doivent réduire le plus possible leurs propres émissions de GES et fonctionner de manière « verte ». Le calculateur des écoréunions de l'OACI (IGMC) aide l'Organisation des Nations Unies et d'autres organisations à gérer les émissions de carbone produites par les déplacements officiels à des réunions internationales. L'outil sert à calculer le lieu optimal des réunions du point de vue des émissions de CO₂ produites par les voyages aériens, en fonction du nombre de participants et de leur ville d'origine. Bien qu'un grand nombre de facteurs puissent influencer sur la décision de tenir une réunion à tel ou tel endroit, le calculateur facilite la planification. Ce calculateur est un outil utile pour les organisations qui tiennent des réunions internationales et contribue à une planification respectueuse de l'environnement en aidant à réduire les émissions de CO₂ causées par les déplacements officiels.

Outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI

Les améliorations opérationnelles permettent de réduire considérablement la consommation de carburant par les aéronefs. Jusqu'à présent, cependant, il n'existait aucun outil pour aider les États qui n'ont pas de moyens automatisés à estimer, à modéliser et à communiquer ces avantages de manière harmonisée. Cette situation a changé avec la création de l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET), qui permet de connaître la différence de performance d'une trajectoire de vol, du point de vue de la consommation de carburant, avant et après la mise en œuvre d'améliorations opérationnelles au niveau local, régional ou mondial. L'outil aidera les États à estimer et à communiquer de façon uniforme les économies de carburant ainsi réalisées aux autorités nationales compétentes et à l'OACI. Il facilitera également la modernisation et la mise à niveau des infrastructures des services de navigation aérienne des États, ce qui aidera à réduire les émissions.

Coopération avec d'autres organismes des Nations Unies

Les travaux de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, et notamment les activités liées aux changements climatiques, l'amènent à coopérer avec plusieurs autres organismes des Nations Unies, en particulier la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et ses groupes de travail. En 2011, l'OACI a participé aux réunions des Nations Unies suivantes :

- Onzième session du groupe de travail III du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), Abou Dhabi
- Cinquième réunion de la Base de données de facteurs d'émissions du GIEC, Mumbai
- Comité de transition pour la conception du Fonds de Copenhague pour le climat (GCF), Mexico
- Cinquième réunion du Groupe sur la gestion des problèmes (IMG) sur la gestion durable, Rome
- 17^e réunion du Groupe de la gestion de l'environnement (EMG) de l'ONU, New York
- Réunion du Comité exécutif pour les affaires économiques et sociales (ECESA) et Réunion des dirigeants, Genève
- Deuxième réunion intersessions de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable, New York
- Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, Bonn
- Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, Panama City
- Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, Durban — y compris la 17^e Conférence des Parties (COP 17)

Au cours de la COP 17, l'OACI a présenté un rapport et une déclaration devant l'Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique (SBSTA), dans

lesquels elle a exposé les faits récents concernant l'aviation internationale et les changements climatiques. En outre, l'OACI et l'Organisation maritime internationale (OMI) se sont efforcées de faire mieux connaître les initiatives environnementales liées au transport, sur le thème « Les émissions du transport international : des solutions mondiales pour des industries mondiales ». L'exposé de l'OACI mettait l'accent sur la mise en œuvre de mesures concrètes pour atteindre les objectifs ambitieux à l'échelle mondiale adoptés par l'Assemblée à sa 37^e session. L'OACI a également participé à la réunion organisée pour l'ensemble du système des Nations Unies sur les mesures d'atténuation et à l'événement parallèle du Fonds monétaire international (FMI) sur le financement dans le domaine du climat.

Inventaire carbone de l'OACI et initiative de neutralité climatique

Dans le cadre de l'Initiative visant à atteindre la neutralité climatique dans l'ensemble du système des Nations Unies, l'OACI a mis à jour son inventaire carbone et estimé le bilan carbone du Secrétariat en 2010 au moyen du calculateur des émissions de gaz à effet de serre du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et de son propre calculateur d'émissions de carbone. Le bilan carbone annuel total de l'Organisation en 2011 a été chiffré à environ 6 080 tonnes métriques de CO₂ ; la plupart des émissions étant attribuables aux déplacements aériens du personnel, 40 %, et à la consommation d'énergie et d'électricité, 60 %. L'OACI a également participé aux réunions du Groupe sur la gestion des problèmes (IMG) de l'ONU consacrées à la gestion de la durabilité et a continué à fournir un appui aux membres de ce groupe qui sont des organisations membres des Nations Unies pour élaborer des outils et des lignes directrices facilitant l'établissement d'inventaires des émissions de GES liées à l'aviation.

Information et sensibilisation du public

Deux numéros du *Journal de l'OACI* (numéros 3 et 6) consacrés à l'environnement contenaient des recensions, des commentaires et des nouvelles provenant du secteur de l'aviation. À la suite de l'atelier sur les carburants de remplacement durables (SUSTAF), un rapport a été publié sur les progrès réalisés dans le secteur des biocarburants pour l'aviation. L'OACI a transmis un message puissant à la COP 17, où elle a fait ressortir la contribution de l'aviation aux aspects économique, environnemental et social soutenant le développement durable. L'Organisation a également participé à un grand nombre de présentations, de sessions d'information et d'activités de sensibilisation dans le monde entier, en utilisant des bannières, des brochures, des rapports, des feuillets et des outils multimédias. Elle a notamment participé aux événements suivants :

- Symposium sur la réduction du bruit et des émissions des aéronefs (ANERS) de l'Association aéronautique et astronautique de France (3AF) et de l'American Institute of Aeronautics and Astronautics (AIAA) — 3AF/AIAA, Marseille

- 11^e réunion du Comité du transport aérien de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), Nairobi
- Atelier sur l'aviation durable du Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG), Rio de Janeiro
- Conférence de droit aérien de Bucarest, Bucarest
- Réunion générale de la Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative (CAAFI), Washington
- Sommet Eye on Earth, Abou Dhabi
- Réunion d'experts du G20, Washington
- Green Aviation Research and Development Network (GARDN) Fly Green — Making our Dreams a Reality, Ottawa
- Conférence de synthèse, Sustainable Way for Alternative Fuels and Energy in Aviation (SWAFEA), Toulouse

Soutien volontaire des travaux de l'OACI dans le domaine de l'environnement

La France et l'Italie ont continué de soutenir les travaux de l'OACI dans le domaine de l'environnement en détachant, la première, un expert associé, et la seconde, un administrateur auxiliaire. Le programme sur l'environnement a également profité de contributions volontaires de la Norvège et du Chili.

Projets et activités de coopération technique

Dix-neuf projets de coopération technique nationaux et quatre régionaux étaient en cours dans le domaine de la protection de l'environnement.

Région Asie et Pacifique (APAC)

- réalisation d'une étude sur l'exploitation double aux aéroports dans la zone métropolitaine d'un État ;
- préparation de prévisions de trafic pour la région de la capitale d'un État.

Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM)

- création et recrutement d'une équipe de 12 experts chargés d'élaborer un plan de masse et un plan d'affaires pour un aéroport ;
- achat d'un déflecteur de souffle de réacteur ;
- appui à un État pour l'agrandissement d'aéroports et pour faire de la ville une plaque tournante internationale.

DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN

En 2011, l'Organisation a élargi ses efforts pour créer un environnement de réglementation favorable à l'échelle mondiale pour le développement durable du transport aérien international. En favorisant le dialogue entre les États membres et en fournissant des outils novateurs pour traiter en ligne des données aéronautiques, l'OACI a facilité la signature d'accords de services aériens bilatéraux et multilatéraux, tout en mettant à la disposition des États des orientations pratiques sur l'adoption et la mise en œuvre de politiques et de pratiques visant à renforcer le développement durable de l'aviation civile internationale. Les innovations décrites ci-après ont été bien accueillies par les États membres et par la communauté aéronautique mondiale.

Météorologie

L'OACI a supervisé un essai indicatif SIGMET cette année dans la Région AFI et dans une partie de la Région Asie/Pacifique. Cet effort a pour but de résoudre des difficultés auxquelles se heurtent depuis longtemps un grand nombre d'États dans l'émission et la diffusion de messages SIGMET.

Le Groupe de l'exploitation du Système mondial de prévisions de zone (WAFSOPSG) a décidé, lors d'une réunion en mars 2011, de faire passer certaines présentations des prévisions de nuages du statut expérimental au statut opérationnel à compter de novembre 2013, en vue de leur utilisation dans la préparation des vols. La diffusion du Système de diffusion par satellite d'informations relatives à la navigation aérienne (SADIS) a également été renforcée en améliorant la disponibilité des prévisions du Système mondial de prévisions de zone (SMPZ) aux points de grille pour le givrage, la turbulence et les cumulo-nimbus sur le service de protocole de transfert de fichiers (FTP) SADIS basé sur le web. Ces prévisions aideront considérablement les exploitants dans la planification des vols.

La qualité de l'information météorologique a également été améliorée en actualisant les éléments pertinents du système de gestion de la qualité (QMS). La pratique recommandée concernant la création et la mise en œuvre de systèmes QMS pour le service météorologique aéronautique a été portée au rang d'une norme qui a été adoptée par le Conseil en 2011 et deviendra applicable en novembre 2012. Un grand nombre d'États ont amorcé le changement et quelques-uns ont obtenu la certification ISO2000:2008.

Spectre des fréquences aéronautiques

Les dispositions internationales de gestion du spectre des fréquences sont mises à jour par les Conférences mondiales des radiocommunications (CMR) qui se tiennent tous les quatre ans. Les fonctions de communication, de navigation et de surveillance (CNS) sont cruciales pour la sécurité des aéronefs en vol et exigent un accès libre de brouillage à une partie considérable du spectre de

fréquences radioélectriques disponibles. La mise à jour de la position de l'OACI pour la Conférence mondiale des radiocommunications de 2012 (CMR-12) a été approuvée par le Conseil en juin. L'OACI a continué à élaborer des documents d'appui au processus CMR et a tenu des ateliers sur le spectre de fréquences à Paris et à Dakar. La position de l'OACI a été défendue et promue à différentes réunions préparatoires de la CMR organisées par l'Union internationale des télécommunications (UIT) et les organismes régionaux de télécommunications.

Gestion de l'information aéronautique

L'Organisation a établi une feuille de route pour la transition du code alphanumérique traditionnel aux méthodes futures de gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM).

En plus des SARP existantes et de la feuille de route pour la transition à la gestion de l'information aéronautique (AIM), toutes les régions de l'OACI ont préparé un plan de transition de l' AIS à l'AIM et sont maintenant en train de le mettre en œuvre.

Faits nouveaux en matière de politiques de transport aérien

La libéralisation de la réglementation du transport aérien international a continué d'évoluer aux plans bilatéral et régional. De nouveaux accords de services aériens bilatéraux et accords « ciel ouvert » ont été conclus par plusieurs États. Ces accords visent généralement à introduire une plus grande souplesse en matière de désignation, de droits de route, de capacité, de fréquences, de partage de codes et de tarifs. Au plan multilatéral, l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a poursuivi le deuxième examen de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS). Le Secrétariat a suivi les travaux de l'OMC, où des propositions d'élargissement de la couverture de l'Annexe sont encore à l'examen.

Base de données des accords sur les services aériens du monde (WASA)

La Base de données en ligne des accords sur les services aériens du monde (WASA), qui remplace la « Base de données des accords sur les services aériens du monde » sur CD-ROM (Doc 9511), a été lancée. La nouvelle base de données contient les textes des accords de services aériens bilatéraux et de leurs amendements en vigueur en format PDF. Elle contient également des résumés codifiés des principales dispositions des accords de services aériens bilatéraux et de leurs amendements qui sont enregistrés auprès de l'OACI par les États membres, ainsi que d'accords non enregistrés obtenus auprès d'autres sources comme des sites web nationaux officiels.

Droits des passagers

La tendance générale à l'introduction de mécanismes visant à protéger les passagers des compagnies aériennes, observée ces dernières années, s'est confirmée. Aux États-Unis, la règle du département des transports renforçant la protection des passagers des compagnies aériennes élargit la réglementation existante (dans les domaines de l'indemnisation pour perte de bagages, de la divulgation des frais facultatifs, ou des limites de retard sur l'aire de trafic), et augmente les amendes en cas de violations. En Europe, la portée du règlement EU 261/2004 sur l'indemnisation des passagers a continué à susciter des débats, tandis que la directive sur les droits des consommateurs de l'Union européenne, récemment adoptée, interdit aux commerçants en ligne de facturer un supplément aux consommateurs qui paient par carte de crédit.

L'OACI a continué à suivre l'évolution des engagements volontaires en faveur des intérêts des consommateurs et des réglementations gouvernementales dans ce domaine. En particulier, le résumé des engagements volontaires et des mesures de réglementation, répertoriant les règles de protection des consommateurs, a été restructuré pour en améliorer la lisibilité et actualisé pour tenir compte des faits récents.

Facilitation des négociations relatives aux services aériens

L'OACI a tenu la quatrième Conférence sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN/2011) à Mumbai. Un nombre record de 350 délégués de 65 États et des représentants de quatre organisations régionales y ont participé. Au cours de la Conférence, plus de 370 réunions bilatérales formelles et informelles ont eu lieu et mené à la signature de plus de 120 accords et arrangements bilatéraux de services aériens. La réunion coïncidait avec le centenaire du début de l'exploitation des vols commerciaux en Inde.

Conférence mondiale de transport aérien

À sa 37^e session, l'Assemblée a demandé la convocation d'une conférence de transport aérien à un moment approprié au cours du triennat. En juin 2011, le Conseil a décidé de tenir la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) du 18 au 22 mars 2013 au siège de l'OACI à Montréal. La Conférence fera le point sur la situation actuelle et déterminera des moyens d'améliorer l'environnement réglementaire, tout en faisant la promotion du développement durable du transport aérien. Elle examinera également des questions clés comme l'accès aux marchés, la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, la protection des consommateurs, la juste concurrence et les garanties, l'imposition, l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que des mesures pour améliorer la mise en œuvre des politiques et des orientations de l'OACI en matière de réglementation.

Gestion de l'infrastructure

Une révision de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) a été approuvée par le Conseil à sa 194^e session et sera publiée comme neuvième édition. L'application appropriée des principes clés relatifs à l'établissement des redevances énoncés dans le Doc 9082 — non-discrimination, rapport avec les coûts, transparence et consultation des usagers — facilite le développement durable de l'infrastructure des aéroports et de la navigation aérienne. L'OACI a également révisé et mis à jour sept études de cas concernant la commercialisation, la privatisation et la supervision économique d'aéroports et de fournisseurs de services de navigation aérienne, et ajouté 19 nouveaux cas dans sa base de données.

Redevances aéronautiques en ligne

Sur la base du document *Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne* (Doc 7100), l'OACI a lancé un nouveau produit en ligne, appelé « Redevances aéronautiques », qui contient la liste des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne prélevées dans 184 États.

Dans le domaine de la formation, trois cours sur les redevances d'usage d'aéroport ont été tenus dans le cadre du Programme d'accréditation des professionnels en gestion aéroportuaire (AMPAP), créé conjointement par l'OACI et le Conseil international des aéroports (ACI).

Programme statistique de l'OACI

La mise en œuvre et le déploiement des recommandations de la dixième session de la Division des statistiques (STA/10) ont commencé par la levée de la clause de confidentialité relative à l'origine et à la destination par vol (OFOD), la demande de nomination de points focaux chargés de la collecte de statistiques et la diffusion d'une liste mondiale de transporteurs à faible coût. Une session de formation en cours d'emploi sur les statistiques a été tenue au siège de l'OACI. Elle a offert à quelques États africains francophones l'occasion d'acquérir une expérience pratique de l'application des méthodes statistiques et de la communication des formulaires statistiques. En suivant le développement durable du transport aérien, et dans le but de mieux évaluer la réalisation des objectifs ambitieux relatifs à l'impact de l'aviation sur les changements climatiques, l'OACI a mis en œuvre une collecte de données sur le carburant par transporteur aérien qui permettra de mesurer les progrès réalisés en matière de rendement énergétique.

Nouvelle plate-forme statistique en ligne

L'OACI a créé une nouvelle plate-forme statistique en ligne, ICAO DATA+, outil de comparaison des données aéronautiques mondiales qui répond aux normes élevées exigées par les États membres, les organismes régionaux de l'aviation civile et les usagers extérieurs en matière de diffusion de données. Le premier

module de la plate-forme ICAO DATA+ est disponible. Il donne accès à des statistiques aéronautiques sous une nouvelle forme graphique, ce qui facilite la communication, la navigation et l'accès pour ces données qui étaient traditionnellement présentées sous forme de tableaux statistiques. Grâce à cette plate-forme statistique conviviale, les usagers peuvent modifier la présentation graphique des données selon leur choix. L'éventail des données recueillies par le programme statistique de l'OACI sera peu à peu intégré à la plate-forme. Le premier module disponible couvre les statistiques de trafic mensuel des transporteurs aériens recueillies au moyen du Formulaire A du transport aérien. Pour avoir accès à la plate-forme en ligne, les usagers individuels doivent s'enregistrer auprès de l'OACI au moyen du lien suivant : www2.icao.int/en/G-CAD.

Activités de prévision

Le Groupe de prévisions du trafic Afrique-océan Indien (AFI TFG) et le sous-groupe de prévisions du trafic (TF-SG) du Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (MIDANPIRG) ont tenu des réunions pour aider le Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (APIRG) et le MIDANPIRG à organiser la planification future des services de navigation aérienne dans leurs régions respectives. L'objectif de ces deux réunions était d'établir des prévisions de trafic, mettant l'accent sur les mouvements d'aéronefs et les volumes de passagers futurs, ainsi que des prévisions par paires de villes et des analyses des données sur les périodes de pointe dans les FIR respectives. Deux rapports, le premier portant sur les Prévisions régionales de trafic en Afrique/Océan Indien pour la période 2010-2030 (Doc 9970) et le second sur la réunion TF SG/4 (Le Caire, Égypte, 15-17 novembre 2011), ont été publiés et seront présentés respectivement aux prochaines réunions de l'APIRG et du MIDANPIRG pour évaluation et elles serviront à la planification et à la mise en œuvre futures des installations et services de navigation aérienne. Quinze participants de cinq États membres africains et d'une organisation internationale ont participé à la réunion du groupe AFI TFG, tandis que 16 participants de cinq États membres du Moyen-Orient ont assisté à celle du TF-SG.

L'OACI a publié une étude nouvelle et novatrice, intitulée « Prévisions mondiales et régionales à l'horizon de 20 ans — Pilotes, Personnel d'entretien/maintenance, Contrôleurs de la circulation aérienne » (Doc 9956). Cette étude, disponible dans toutes les langues, fournit aux États, aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports, aux prestataires de services de la navigation aérienne et aux organisations de formation en aviation de l'information sur les conséquences de la croissance prévue du trafic et des parcs aériens sur la demande de personnel aéronautique qualifié. Les pénuries ou les excédents de capacité de formation sont quantifiés mondialement et par région, afin d'aider les États à identifier les problèmes éventuels et à adapter leur infrastructure de formation en conséquence.

Analyse économique

L'OACI a continué à effectuer des études sur les différences régionales en ce qui concerne l'économie de l'exploitation des compagnies aériennes internationales. Ces études continuent d'être une source unique de données et d'informations pour différentes tâches essentielles, notamment l'analyse de l'économie de l'exploitation des compagnies aériennes, l'évaluation des incidences des changements réglementaires et la planification environnementale. Les résultats de ces études fournissent aussi une base pour le calcul des facteurs utilisés par le Service de péréquation de l'IATA pour la répartition au prorata des recettes passagers des voyages intercompagnies. Dans un cadre analogue, des analyses de trafic et des analyses financières ont été réalisées pour calculer le tarif de base du transport de la poste aérienne pour l'Union postale universelle (UPU). Ces deux produits ont généré des recettes pour l'OACI.

Accords de financement collectif

L'Organisation a continué de remplir ses fonctions en tant qu'administrateur des accords de financement collectif avec le Danemark et avec l'Islande, qui comptent respectivement 23 et 24 États parties contractantes. Ces accords portent sur la fourniture à l'aviation civile internationale, au Groenland et en Islande, de services de contrôle de la circulation aérienne, de communications et de météorologie sur l'Atlantique nord. Depuis le 1^{er} janvier, l'administration de ces accords est effectuée par le groupe du financement collectif, sous la supervision du chef de la Section de l'analyse et de la politique économiques. À l'invitation des autorités danoises et islandaises, le Comité de l'aide collective a visité certaines installations financées collectivement en Islande et au Groenland.

Appui volontaire aux travaux de l'OACI sur la durabilité

La République populaire de Chine a soutenu les travaux de l'OACI en faveur du développement durable du transport aérien en détachant un expert en bases de données et un expert en prévisions de marché. Le Programme a également profité du détachement de deux stagiaires de la France.

**STRATÉGIES
D'EXÉCUTION
DE SOUTIEN**



STRATÉGIES D'EXÉCUTION DE SOUTIEN

SERVICES JURIDIQUES ET RELATIONS EXTÉRIEURES

Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux

La Commission préparatoire pour la constitution du Fonds international a tenu deux réunions : la première à Genève en mars et la seconde à Ottawa en juin. La Commission a continué à travailler sur un certain nombre de questions, dont le Règlement du Fonds international ; un règlement relatif à la période et au montant des contributions initiales au Fonds ; des lignes directrices en matière de descente au niveau inférieur ; des lignes directrices sur l'investissement et les arrangements de gouvernance financière ; des lignes directrices en matière de dédommagement et d'arrangements avec les assureurs sur le traitement des demandes de réparation ; et le Règlement intérieur de la Conférence des Parties.

Une lettre a été adressée aux États pour les informer :

- 1) de la décision de la 37^e session de l'Assemblée priant instamment les États de prendre des mesures en vue de l'entrée en vigueur des deux Conventions pertinentes adoptées en 2009 et priant instamment les États qui disposent des compétences requises de se joindre aux travaux de la Commission ;
- 2) de l'adoption en 2010 de la Résolution de l'Assemblée A37-22 (*Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique*) qui, notamment, prie instamment tous les États de ratifier dès que possible les deux conventions adoptées en 2009.

Questions juridiques concernant les passagers indisciplinés

Le Groupe d'étude du Secrétariat sur les passagers indisciplinés a été réactivé et a tenu sa première réunion à Montréal en mai et sa seconde, à l'invitation de la France, à Paris en octobre. Le groupe d'étude a recommandé que des travaux plus poussés soient réalisés sur la possibilité de moderniser la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Convention de Tokyo), plus particulièrement en ce qui concerne la question des passagers indisciplinés. Le Conseil a décidé, à sa 194^e session, de créer à cette fin un sous-comité du Comité juridique.

Promotion des instruments de Beijing

Conformément à la Résolution A37-23 de l'Assemblée : *Promotion de la Convention de Beijing et du Protocole de Beijing de 2010*, le Conseil et le Secrétariat ont continué à promouvoir la ratification des instruments de Beijing. Un séminaire a été organisé en avril à Bucarest, en Roumanie, sous les auspices conjointes de l'OACI et du Central European Rotation Group (Bulgarie, Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie) ; un autre séminaire a été organisé en mai à Tegucigalpa, au Honduras, sous les auspices conjointes de l'OACI et de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA).

Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)

Au nom du Conseil de l'OACI, en sa qualité d'Autorité de surveillance du Registre international, le Secrétariat a continué de veiller à ce que le Registre fonctionne efficacement conformément à l'article 17 de la Convention du Cap de 2001. Un nouveau contrat a été conclu avec le Conservateur, Aviareto Ltd., pour un deuxième mandat de cinq ans commençant le 1^{er} mars 2011, comme suite à la décision prise par le Conseil, à sa 188^e session en octobre 2009, de reconduire Aviareto Ltd. dans ses fonctions de Conservateur.

Adhésion du Sud-Soudan à la Convention de Chicago

La République du Sud-Soudan a déposé le 11 octobre auprès du Gouvernement des États-Unis sa notification d'adhésion à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. L'adhésion a pris effet le 10 novembre, ce qui fait du Sud-Soudan le plus récent État membre de l'OACI et porte le nombre d'États membres à 191.

On trouvera sur le site web de l'OACI une liste chronologique des États qui ont ratifié les instruments de droit aérien multilatéraux ou qui y ont adhéré en 2011, dans la collection des traités de la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, qui contient une liste continuellement actualisée des instruments de droit aérien international indiquant leur statut.

Cours de familiarisation

Le 50^e cours de familiarisation de l'OACI s'est tenu au siège en juillet avec l'appui financier de l'Union européenne, avec laquelle l'OACI a signé un accord de financement en 2010. Le but du cours de familiarisation de l'OACI est de diffuser de l'information sur les activités de l'Organisation le plus largement possible et de les promouvoir, en particulier auprès des membres du personnel des administrations nationales qui traitent avec l'OACI au nom de leur département ou qui ont de larges responsabilités touchant l'aviation civile. Les

participants sont choisis parmi les candidats nommés par leurs administrations nationales. Cinquante participants de 38 États et de deux organisations inter-gouvernementales ont participé au 50^e cours de familiarisation.

Groupe de travail sur la gouvernance (politique)

Au cours de sa 193^e session, le Conseil « a demandé au Président de créer un groupe de travail chargé de lui fournir des orientations sur la manière de traiter les problèmes graves de sécurité (PGS) lorsque le Secrétariat a épuisé toutes les possibilités pour encourager les États à améliorer » la supervision de la sécurité. Le Président du Conseil a confié cette tâche au groupe de travail sur la gouvernance (politique) (WGOG). Le groupe a tenu deux réunions sur cette question, en juin et en novembre. Au cours de sa 194^e session, le Conseil a pris note du rapport verbal provisoire du WGOG. Il a été convenu en substance d'examiner des moyens d'encourager plus avant la surveillance des exploitants étrangers provenant d'États ayant des PGS pour préserver la sécurité et de continuer à travailler à l'établissement d'un processus clair, par étapes, devant s'appliquer à tous les États ayant des PGS mais pouvant être adapté en fonction de chaque situation, et aboutissant à la procédure prévue à l'alinéa j) de l'article 54 de la Convention de Chicago. Le rapport final du WGOG sur cette question sera présenté au début de 2012.

Comité consultatif tripartite chargé d'examiner les questions liées aux privilèges et immunités

Au cours de sa 193^e session, le Conseil a délégué à son Président le pouvoir de nommer un groupe de membres du Conseil de l'OACI pour participer à des réunions du Comité consultatif tripartite créé à l'initiative du Gouvernement du Canada. Le but de ce comité, composé de représentants du Bureau du protocole du Canada, du Protocole du Gouvernement du Québec et de l'OACI, est d'examiner les questions relatives aux privilèges et immunités des représentants accrédités auprès de l'OACI et les questions liées à la mise en œuvre des accords existants ou des textes connexes. Le Comité a tenu deux réunions en mai et en novembre.

RESSOURCES HUMAINES

Au 31 décembre 2011, 77 États étaient représentés au Secrétariat dans la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur. Il y avait 598 postes inscrits au tableau de l'effectif de l'OACI, 549 financés par le budget du Programme ordinaire et 49, par le Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC). La catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur représentait 286 de ces postes, les 312 restants appartenant à la catégorie des services généraux. Un total

de 43 postes du Programme ordinaire étaient vacants, ce qui s'explique notamment par l'obligation de prévoir un taux de vacance et par les mesures de recrutement en cours.

Un total de 700 fonctionnaires étaient en service au 31 décembre 2011, dont 527 relevant du budget du Programme ordinaire, 71 du Fonds AOSC et 102 de fonds extrabudgétaires.

La représentation globale des femmes au Secrétariat a atteint 31 % dans la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur. Aux postes de haut niveau, la représentation des femmes a été de 40 % pour les postes de niveau D-2, et de 18 % pour les postes de niveau D-1. Dans le cadre des efforts de sensibilisation de l'Organisation, des bourses de formation OACI de Women in Aviation International ont été octroyées à sept femmes qualifiées ; elles ont terminé une formation au sein des Directions de la navigation aérienne et du transport aérien.

Avec l'application de la neuvième édition du *Code du personnel de l'OACI* le 1^{er} janvier, des modifications ont été introduites dans les domaines du recrutement, des arrangements contractuels, de la déontologie, du déploiement du personnel et de l'administration de la justice. De plus, une politique sur les sous-traitants et consultants individuels a été mise en œuvre. Un cadre de déontologie a également été élaboré et sa mise en œuvre a été approuvée par le Conseil. Des procédures d'appui à la mise en œuvre du cadre de déontologie ont été établies et seront supervisées par le nouvel administrateur de la déontologie.

On a établi un mécanisme de planification de l'effectif consistant à établir sur une base triennale et annuelle des Plans d'action pour les ressources humaines (HRAP) stratégiques et globaux axés sur les objectifs stratégiques de l'Organisation. Ces plans sont assortis de lignes directrices de mise en œuvre détaillées, d'échéanciers et d'une définition claire des rôles, fonctions et responsabilités de reddition de comptes de tous les gestionnaires des ressources humaines et de toutes les Directions. Ce mécanisme a permis de réaliser des synergies grâce à la restructuration organisationnelle de la plupart des grands programmes et bureaux au siège. Dans l'ensemble, les HRAP ont eu une incidence positive sur la planification et la gestion de l'effectif, en particulier en ce qui concerne la conception de l'organigramme et des postes, et la gestion des vacances de poste et des contrats.

Les mécanismes d'évaluation et d'examen du Système d'amélioration des performances et des compétences (PACE) en ligne ont été renforcés afin de mieux évaluer et reconnaître les réalisations, les performances et les compétences du personnel. Cette amélioration du système de gestion des performances de l'OACI a pour but de contribuer à l'accroissement des compétences et des aptitudes des fonctionnaires et de développer leurs capacités et en fin de compte celles de l'Organisation.

L'apprentissage est une responsabilité partagée de l'Organisation et des membres du personnel. L'Organisation offre des possibilités et les ressources nécessaires pour répondre aux besoins d'apprentissage identifiés ; les membres du personnel doivent, de leur côté, démontrer leur engagement et leur volonté de participer aux activités de perfectionnement du personnel. Cette année, 59 activités de formation ont eu lieu et 663 membres du personnel ont reçu une formation dans différents domaines, allant du développement de compétences techniques et non techniques à la formation linguistique. On a amorcé la planification de cours d'apprentissage en ligne qui seront offerts au personnel sur la plate-forme du système de gestion d'apprentissage (i-Learn) de l'OACI. Ce nouvel outil permettra aux membres du personnel de s'inscrire en ligne, de suivre le développement de leurs compétences et de leurs connaissances et de satisfaire leurs besoins d'apprentissage. Des essais pilotes seront graduellement réalisés.

L'Organisation a continué à bénéficier des contributions de 29 membres du personnel détachés et fournis à titre gracieux grâce aux partenariats établis avec des États membres et des autorités de l'aviation. Cette année, l'OACI a accueilli 23 nouveaux membres du personnel fournis à titre gracieux.

L'automatisation des processus des ressources humaines a progressé encore avec le lancement du système de recrutement en ligne et d'un module de gestion des congés. Le flux et les procédures de travail ont été simplifiés pour renforcer la qualité et l'opportunité des services aux clients internes et externes. La modernisation du processus de travail des ressources humaines s'est poursuivie parallèlement à l'automatisation.

Continuité des opérations

L'OACI a commencé à mettre en œuvre la continuité des opérations (BCM), à l'instar des autres organisations du système des Nations Unies, pour renforcer la capacité de l'Organisation de réagir aux risques et de maintenir la continuité de ses activités critiques à un niveau minimal convenu à la suite d'événements perturbateurs. Un rapport sur la planification de la continuité des opérations a été rédigé. Il contient les renseignements détaillés dont les gestionnaires ont besoin pour déterminer l'impact d'une crise et pour y réagir efficacement et définit une structure pour assurer le maintien des fonctions et processus critiques.

LANGUES ET PUBLICATIONS

La Sous-Direction des services linguistiques et des publications (LPB) a traité 8,72 millions de mots, par rapport à 12,13 millions l'année précédente, 45 % en externalisation et 55 % au moyen des ressources internes. Des services d'interprétation ont été fournis à 1 259 séances contre 1 595 en 2010. La production de publications destinées à la vente a diminué par rapport au niveau de 2010, alors qu'il y a eu une expansion continue de la publication web sur

différents sites de l'OACI. En application de la politique relative au « quota gratuit » prévue par le *Règlement des publications de l'OACI* (Doc 7231), le nombre de publications envoyées sans frais aux États membres a atteint 63 648.

La Sous-Direction des services linguistiques et des publications a été restructurée à la suite du budget triennal de 2011-2012-2013 approuvé par l'Assemblée à sa 37^e session. Les mesures de restructuration ont pour but de fournir un service linguistique rationalisé, transparent, économe et concurrentiel pour répondre aux besoins de l'Organisation. L'objectif visé était d'améliorer le rapport coût-efficacité du service :

- en renforçant la gestion des services linguistiques, notamment la qualité de la traduction, l'externalisation, et la coordination entre l'interprétation et la traduction ;
- en rationalisant les activités de fourniture de services linguistiques, en réalisant la parité entre les langues et en utilisant de façon optimale les ressources linguistiques pour répondre à la demande ;
- en alignant les normes de productivité de l'OACI pour les services linguistiques sur celles du régime commun des Nations Unies.

La nouvelle structure permet à l'OACI de maintenir ses normes élevées de qualité des services linguistiques grâce à une meilleure efficacité plutôt que par un financement additionnel. La nouvelle structure rationalisée est fondée sur la polyvalence des membres du personnel pour renforcer les activités en amont, c'est-à-dire la terminologie, les références, l'externalisation et le soutien administratif, de manière à accroître la productivité globale. À cette fin, une formation a commencé à être offerte à ces membres du personnel en juin et continuera pendant tout le triennat. En outre, la charge administrative des chefs de section de traduction a été réduite pour qu'ils puissent consacrer plus de temps à la traduction. Conformément à la Résolution de l'Assemblée A37-25, *Politique de l'OACI en matière de services linguistiques*, concernant la parité des langues, les services d'interprétation en chinois et en arabe sont maintenant égaux à ceux des autres langues. Des ajustements seront apportés selon l'évolution des circonstances et l'apport de différentes sources.

Un projet de politique d'externalisation a été élaboré pour veiller à ce que toutes les activités d'externalisation liées aux demandes de services de traduction soient réalisées de manière rigoureuse et transparente, pour atteindre une qualité adéquate à un coût minimal dans le cadre de 60 % de traduction à l'interne et 40 % à l'externe. La politique établit la portée et les principes de base de l'externalisation du travail de traduction en tenant compte de la qualité, de la rapidité de livraison et de la confidentialité ainsi que des facteurs financiers. Elle prévoit également le mécanisme à appliquer en matière de gestion de la qualité des traductions externalisées, pour garantir que le travail a été effectué en pleine conformité avec les instructions et les conditions spécifiques et que le travail est complet et exact.

Plusieurs outils de traduction assistée par ordinateur ayant été évalués, un logiciel a été choisi et mis en œuvre dans la Sous-Direction à la fin de l'année. Cet outil aura pour avantage immédiat d'accroître la qualité et l'uniformité des traductions, tant à l'interne qu'à l'externe. Des gains de productivité pourraient aussi être réalisés à terme grâce à l'amélioration de l'efficacité du traitement des publications découlant de l'utilisation de ce logiciel. Un projet pilote a été mis sur pied pour vérifier la conformité du logiciel aux exigences de la Sous-Direction des services linguistiques et des publications. Tous les membres du personnel de la Sous-Direction recevront une formation pour apprendre à utiliser ce logiciel.

GESTION DES DOSSIERS ET DU SITE WEB

À la suite d'une étude de rentabilité réalisée en 2010, l'OACI a commencé à mettre en œuvre un système de gestion des documents et dossiers électroniques (EDRMS) au siège et dans les bureaux régionaux. Le déploiement de ce système a pour but de moderniser et de rationaliser les processus et procédures de gestion des documents et des archives de l'OACI dans le monde entier et d'en améliorer l'efficacité. La procédure et la structure de gestion de projet normalisée Prince 2 sont utilisées pour la phase de mise en œuvre du projet, ce qui facilite, entre autres avantages pour l'Organisation, la communication entre les futurs usagers du système et le personnel technique participant à sa conception et à son introduction. La mise en correspondance détaillée du flux de travail dans le domaine de la gestion des archives a été parachevée et la solution proposée doit être mise à l'essai à une échelle limitée. La mise en concordance détaillée du flux de travail de la partie gestion de documents du projet est en cours. L'intégration efficace de toutes les initiatives liées à la gestion de l'information, notamment le projet de gestion du contenu du site web (WCM), sera cruciale pour assurer le succès du projet. On prévoit une amélioration importante de l'efficacité des processus administratifs de l'OACI après la mise en œuvre complète du système.

Dans le cadre de la modernisation et du renforcement de la sécurité de l'infrastructure d'information de l'OACI, le site web ICAO-NET, qui est la source principale d'information sur les activités de l'OACI, a été déplacé vers le portail sécurisé. Cette opération a nécessité des changements importants à la procédure d'accès de ce site. Grâce à une excellente coopération avec les États membres, le processus a été mené à bonne fin et l'ancienne application a été désactivée à la fin de l'année.

Les efforts continus en vue d'améliorer l'efficacité de l'administration de l'OACI se traduisent par un grand nombre de projets concrets (EDRMS, WCM, etc.). Grâce aux progrès réalisés dans l'utilisation de technologies modernes basées sur le web au sein du Secrétariat et dans l'activité des organes directeurs, il a été possible de réduire considérablement la production de documents papier. Cet effort a non seulement permis de réaliser des économies au titre des coûts de production des documents, mais il a eu des retombées concrètes du point de vue de l'environnement.

TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION ET DES COMMUNICATIONS

Tout au long de l'année, on a continué à améliorer la sécurité de l'information, à renforcer l'infrastructure et à mettre au point les systèmes d'information et de communications afin d'accroître l'efficacité et l'efficacités globales de l'OACI. À cet égard, les activités suivantes ont notamment été réalisées :

- Mise en place d'une seule infrastructure TI pour toute l'OACI et modernisation
 - inclusion de tous les bureaux régionaux de l'OACI dans le réseau interne de l'OACI. Cette intégration a facilité les communications et la collaboration en donnant accès à des applications dans l'ensemble de l'Organisation, comme Agresso et le site web du Secrétariat, et a permis une réduction des frais de déplacement ;
 - établissement d'un plan de reprise après sinistre pour s'assurer que toute l'information et toutes les technologies de l'information de l'OACI nécessaires à la continuité des activités sont récupérées en cas de sinistre.
- Projet de gestion du site web de l'OACI
 - achèvement de la phase 1 du projet de gestion du contenu web de l'OACI (WCM), notamment modernisation du site web public de l'OACI ;
 - achèvement du nouveau site web ICAO-NET au début de 2011 avec une sécurité accrue et des fonctionnalités élargies pour les utilisateurs ;
 - mise à niveau du site web sécurisé du Conseil pour permettre un accès plus facile et plus rapide à la documentation et pour répondre aux besoins des membres du Conseil. Cette initiative a contribué à réduire la quantité de papier utilisée à l'OACI.
- Grands projets réalisés pour les Directions de l'OACI
 - mise au point et livraison de la base de données en ligne des Accords sur les services aériens du monde (WASA), permettant de chercher les accords bilatéraux enregistrés et non enregistrés à partir de leurs caractéristiques ;
 - mise au point d'un nouveau système de recrutement (eRecruiter) pour les experts du Secrétariat et des services extérieurs. Ce nouveau système convivial favorise un processus de recrutement transparent, des communications régulières en temps utile et un processus « sans papier » ;
 - soutien à la mise au point de plusieurs outils de sécurité électroniques et du site web sur l'environnement.

La Section de la technologie de l'information et des communications (TIC) a mis en place un cadre de gestion de projet pour tous les projets TIC et a amorcé la livraison d'un nouveau portail plate-forme qui peut être converti en véritable bureau de gestion de projet (PMO). Ce projet présente plusieurs avantages, notamment assurer la bonne exécution des projets et l'introduction de fonctions PMO à l'OACI.

En lien avec la mise en œuvre du projet EDRMS, la Section a amorcé la validation de principe, avec la Section de la gestion des dossiers et du web, d'un prototype de plate-forme pour la sensibilisation et l'augmentation des connaissances des usagers. À l'issue de cette validation, un cadre sera établi pour fonder la gouvernance des activités et les aspects techniques du projet EDRMS sur trois principes fondamentaux : service de l'utilisateur, orientation sur le flux de travail et structure basée sur les composantes.

En outre, un cadre de gestion TI a été établi à l'OACI pour guider et surveiller tous les aspects de la gestion de l'information qui ont une incidence sur l'ensemble de l'Organisation.

ACTIVITÉS GÉNÉRATRICES DE PRODUITS

Les activités génératrices de produits (RGA) et les produits des Services de reproduction, des ventes et de distribution externe (RSED) ont généré des recettes brutes de quelque 8,3 millions CAD. Ce montant représente environ 56 % des recettes brutes totales provenant des RGA de l'année. Les recettes nettes issues des activités et services des RSED ont totalisé 4,3 millions CAD, ce qui représente une importante portion de la contribution du Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF) consacrée au budget du Programme ordinaire (4,37 millions CAD).

POLITIQUE DE COOPÉRATION RÉGIONALE DE L'OACI

Un protocole de coopération entre l'Union européenne et l'OACI portant sur les domaines de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, de la gestion de la circulation aérienne et de la protection de l'environnement, a été signé à Montréal et à Bruxelles les 28 avril et 4 mai respectivement. Le protocole de coopération est entré en vigueur provisoirement le 4 mai. Il entrera définitivement en vigueur quand les procédures internes de l'Union européenne auront été complétées et que des notifications respectives auront été échangées. La première réunion du Comité conjoint créé en vertu du protocole de coopération entre l'UE et l'OACI s'est tenue à l'OACI en septembre. À cette réunion, deux décisions formelles du Comité conjoint — la première concernant l'adoption de l'Annexe sur la sécurité et la seconde portant approbation de l'arrangement de travail sur le Système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) et le Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents et accidents d'aviation (ECCAIRS) — ont été signées.

Plusieurs initiatives ont été prises avec des organismes des Régions Asie et Afrique au sujet de la signature de protocoles de coopération. Des réunions ont eu lieu en mai et en juillet avec la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et l'Union africaine (UA) respectivement et il a été convenu de prendre des mesures de mise en œuvre des protocoles de coopération déjà signés par l'OACI avec ces organismes. De plus, des discussions ont eu lieu à l'échelon régional avec la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) au sujet de la mise en œuvre des protocoles de coopération déjà signés avec ces organismes.

COORDINATION RÉGIONALE

Le Réseau de partage des connaissances de l'OACI (IKSN) a été transféré aux bureaux régionaux au cours du troisième trimestre. Les bureaux régionaux, de même que les Directions de la navigation aérienne et du transport aérien, doivent commencer à utiliser pleinement l'IKSN en 2012 pour gérer leurs programmes, projets et activités respectifs, dotant ainsi l'Organisation d'un outil de gestion de projets uniforme pour les directions et les services organiques de même que d'un outil pour l'établissement des rapports au Conseil.

Des plans de continuité des opérations ont été élaborés pour chacun des sept bureaux régionaux. Ces plans prévoient les mesures à prendre en cas de perturbation de l'accès normal au bureau ou de son fonctionnement régulier. Les plans de continuité des opérations ont été activés cette année aux bureaux régionaux du Caire et de Bangkok.

À la suite d'une décision du Conseil, une nouvelle entité régionale a été créée : un sous-bureau régional dans la Région APAC. Le bureau sera dirigé par un fonctionnaire occupant un poste financé par l'OACI. D'autres ressources, notamment du personnel et des installations, seront fournies sur une base volontaire par un État hôte (encore à nommer) et d'autres États de la région.

Le Bureau de la coordination régionale et des communications a été démantelé à la fin de l'année. Les fonctions et responsabilités de ce bureau ont été réaffectées et son personnel redéployé au sein de l'Organisation.

COMMUNICATIONS

À compter du 1^{er} janvier, la fonction d'information publique de l'Organisation a été transférée au cabinet du Secrétaire général et rebaptisée Communications. Le renforcement progressif de la fonction Communications a notamment donné lieu à la nomination, en octobre, d'un Chef des communications faisant directement rapport au Secrétaire général. Des dispositions ont également été prises pour nommer un administrateur des communications pour remplacer l'administrateur (information du public) sortant.

Au cours de l'année, l'accent a été mis sur certains éléments précis du plan stratégique de communication adopté l'an dernier, notamment :

- élargissement des contacts avec les médias ;
- resserrement des liens avec les bureaux régionaux pour le traitement des questions liées aux médias et leur apport aux activités de communication en cours ;
- contribution à la revitalisation du site web public.

Sur le fond, l'accent a été mis sur les activités de contact avec les médias et de sensibilisation visant à promouvoir la mise en œuvre des résolutions adoptées par l'Assemblée à sa 37^e session en 2010, particulièrement par des discours, des communiqués de presse et des articles de revues.

**PROGRAMME
DE COOPÉRATION TECHNIQUE**



PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE

Le Programme de coopération technique complète les activités du Programme ordinaire en appuyant les États dans l'application des SARP, des politiques et des procédures de l'Organisation. Cette année, l'OACI a mis en œuvre un programme de coopération technique évalué à 70,15 millions USD. Au titre de différents arrangements de fonds d'affectation spéciale, 111 projets ont été exécutés dans 96 pays. Des résumés des projets exécutés en 2011 figurent dans l'Appendice 2 du présent rapport, disponible en ligne à l'adresse www.icao.int/Pages/FR/annual-reports_FR.aspx.

Les pays en développement ont financé quelque 98,5 % du programme total, en finançant leurs propres projets de coopération technique. Les contributions extrabudgétaires apportées à certains projets par des bailleurs de fonds, tels que banques de développement, organismes régionaux, institutions de financement et industrie aéronautique, y compris les contributions volontaires en nature, ont représenté 0,5 %. Le financement de base provenant du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) a représenté 1,0 %.

Au cours de la période 2009-2011, le volume du Programme annuel a diminué de 48,8 %, principalement en raison d'un petit nombre de projets en attente de financement qui ne se sont pas concrétisés avant la fin de l'année et de grands projets dont certaines activités ont été reportées par les gouvernements pour être exécutées dans les années futures.

Mise en œuvre du Programme de coopération technique par région (en millions USD)

Région	2009	2010	2011
Afrique	13,17	9,50	10,93
Amériques	77,95	97,31	40,97
Asie et Pacifique	20,60	11,97	9,31
Europe et Moyen-Orient	17,54	18,10	8,94
Total	129,27	136,88	70,15

Les trois principales composantes des projets exécutés par l'OACI, examinées ci-dessous, ont été le recrutement d'experts des services extérieurs, les bourses octroyées à des membres du personnel des services de l'aviation civile sélectionnés par les gouvernements et les acquisitions d'équipements et de services.

Recrutement d'experts

L'OACI a recruté 328 experts des services extérieurs et consultants internationaux. En plus des 691 ressortissants nationaux membres du personnel des projets, il y a eu 1 019 fonctionnaires en activité, en comptant les 80 experts des services extérieurs et consultants internationaux déjà sur le terrain. Les experts ont agi comme conseillers auprès des administrations nationales de l'aviation civile, instructeurs dans des centres de formation ou sur le terrain et cadres de direction assurant des services opérationnels et administratifs aux gouvernements, notamment des inspections de sécurité, dans les cas où les États manquaient de compétences à cet égard.

Le recrutement, la formation et la fidélisation de professionnels de l'aviation civile et d'inspecteurs de la sécurité nationaux qualifiés assurés dans le cadre des projets de coopération technique ont continué d'améliorer les capacités de contrôle et d'inspection des autorités aéronautiques. Ils ont contribué à la concrétisation des Objectifs stratégiques grâce au transfert des connaissances dans divers domaines aux homologues nationaux, à l'application des SARP de l'OACI, à l'élaboration de structures organiques d'aviation civile adéquates, au développement d'institutions, au renforcement des capacités et à la correction des carences en matière de sécurité et de sûreté.

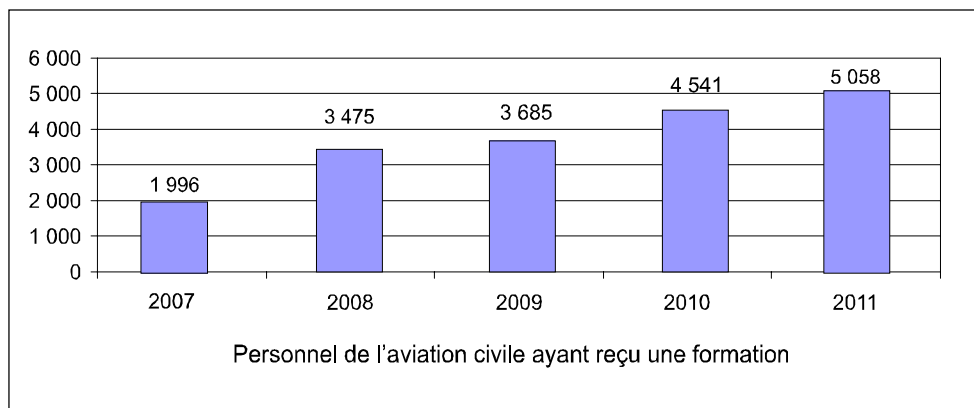


Au total, 770 bourses, correspondant à une durée totale de 529,8 mois unitaires, ont été octroyées comme suit :

- 274 bourses dans le cadre de projets de coopération technique par pays et régionaux financés par des gouvernements bénéficiaires ou des bailleurs de fonds ;

- 496 bourses ont été octroyées dans le cadre de protocoles d'entente signés par l'OACI avec l'Inde, la République de Corée, Singapour et la Thaïlande concernant la fourniture de formations financées par ces pays et administrées par l'OACI ; de ce nombre :
- 12 bourses ont été octroyées pour la formation à l'Académie d'aviation de l'Inde dans les domaines de la gestion du fret aérien aux aéroports et la gestion des opérations aéroportuaires ;
 - 202 bourses pour la formation au Centre de formation de l'aviation civile de Corée dans les domaines de l'entretien des VOR Doppler ; du système mondial de navigation par satellite (GNSS) ; des opérations aéroportuaires ; de la sûreté de l'aviation ; du contrôle d'approche radar ; de l'Annexe 14 — *Aérodromes* ; de la politique de navigation aérienne ; des concepts radar ; de l'exploitation aux aéroports ; de l'entretien des systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) ; et de la politique aéronautique pour les administrateurs ;
 - 90 bourses pour la formation à l'Académie aéronautique de Singapour dans les domaines de l'exploitation et de la gestion aux aéroports ; de la gestion de crise en sûreté de l'aviation ; de la gestion de l'aviation civile ; des services de communications, de navigation et de surveillance/gestion de la circulation aérienne (CNS/ATM) ; du droit aérien international ; de la gestion des situations d'urgence ; du programme national de sécurité ; de l'inspection de supervision de la sécurité en génie, exploitation des vols et maintenance ; et de la gestion de la supervision de la sécurité ;
 - 192 bourses à des participants à des cours dispensés au Centre de formation de l'aviation civile de Thaïlande sur les fonctions d'intervieweur/notateur d'anglais aéronautique ; la gestion des marchandises dangereuses ; les facteurs humains pour le personnel d'exploitation ; la formation d'instructeurs ; la navigation fondée sur les performances et les systèmes de gestion de la sécurité.

De plus, les experts de l'OACI recrutés dans le cadre de projets de coopération technique ont dispensé une formation dans le pays dans divers domaines à 4 014 fonctionnaires d'administrations de l'aviation civile. Les États bénéficiaires ont aussi continué d'inclure dans la composante acquisitions de leurs projets OACI de coopération technique une part substantielle de formation pour leurs ressortissants nationaux. Jusqu'à 274 agents nationaux ont bénéficié d'une formation sur les nouvelles technologies et l'utilisation du matériel acheté par l'intermédiaire de l'OACI. Les fonds pour la formation dans le cadre des contrats d'acquisition ont totalisé 0,98 million USD.



La formation de personnel de gestion, de personnel technique et de personnel d'exploitation a été particulièrement importante en ce qui a trait à l'amélioration de la capacité de supervision des États. D'après des renseignements provenant d'États membres, le personnel formé par le Programme de coopération technique est progressivement absorbé par les administrations de l'aviation civile, qui tirent grandement parti de la formation et de la fidélisation de personnel de sécurité et de sûreté de l'aviation qualifié, notamment d'inspecteurs.

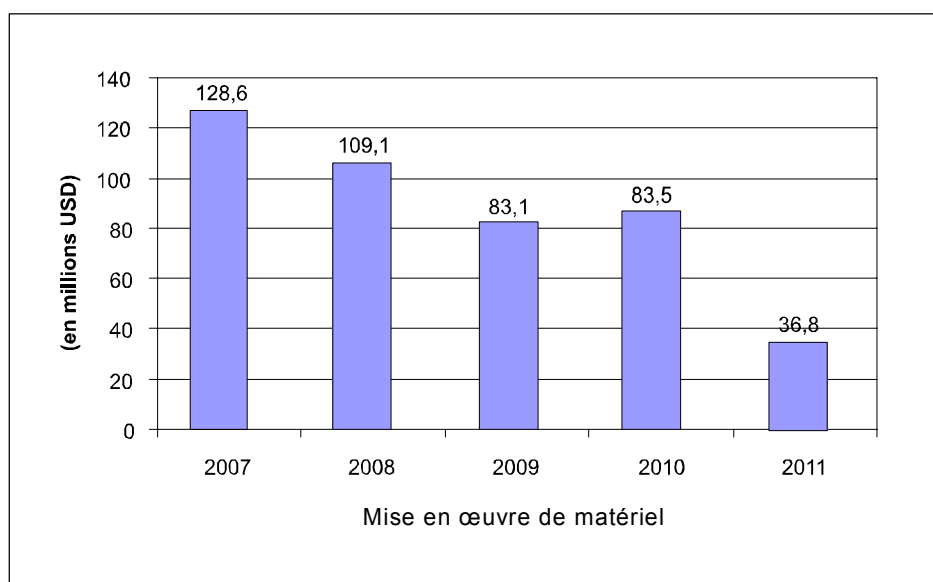
Matériel et sous-traitance

Au total, 74 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 36,8 millions USD. 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 la sécurité et 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 États et les régions concernés. En particulier, l'expertise de l'OACI a garanti que les spécifications techniques respectent les SARP de l'Organisation et plans régionaux de navigation aérienne applicables.

La Direction de la coopération technique a émis en outre 1 826 bons de commande et contrats de sous-traitance (y compris des bons de commande directs) d'une valeur de 10,9 millions CAD pour l'achat de matériel et de services pour les besoins administratifs du Programme ordinaire et de la Direction de la coopération technique. Le projet le plus important exécuté par la Direction est le contrat pour une étude sur les mesures fondées sur le marché dans le domaine de l'environnement, au coût de 236 080 CAD. Les autres achats importants ont été les cours de formation basés sur le web du programme USOAP (280 335 CAD), les licences et le soutien Oracle (399 890 CAD), le Microsoft

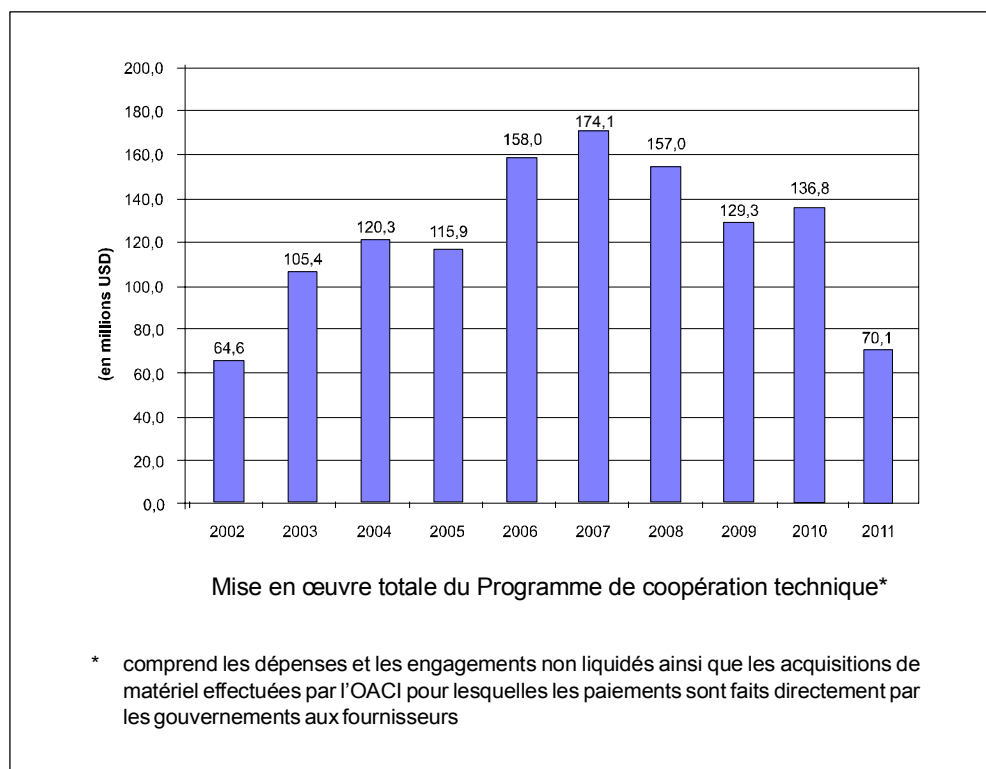
Enterprise Agreement Advisor (597 430 USD), une plate-forme de commerce électronique (554 100 CAD) et un logiciel de traduction assistée par ordinateur (340 600 CAD).

De plus, la Section des acquisitions a amorcé la mise en conformité avec les exigences ISO9001:2008, en s'assurant que les achats de biens et de services sont effectués dans le meilleur intérêt de l'Organisation et des États bénéficiaires de l'assistance, selon le cas, et qu'ils favorisent l'imputabilité à tous les échelons de l'Organisation.



Volume de mise en œuvre par objectif stratégique (en millions USD)

Objectif stratégique	Amériques		Afrique		Asie et Pacifique		Europe et Moyen-Orient		Programme total	
		%		%		%		%		%
A. Sécurité	25,20	62,0	9,89	90,0	7,26	78,0	6,70	75,0	49,05	70,0
B. Sûreté	9,01	22,0	0,84	8,0	0,93	10,0	0,45	5,0	11,23	16,0
C. Env./Dév. dur.	6,76	16,0	0,20	2,0	1,12	12,0	1,79	20,0	9,87	14,0
Total	40,97	100,0	10,93	100,0	9,31	100,0	8,94	100,0	70,15	100,0



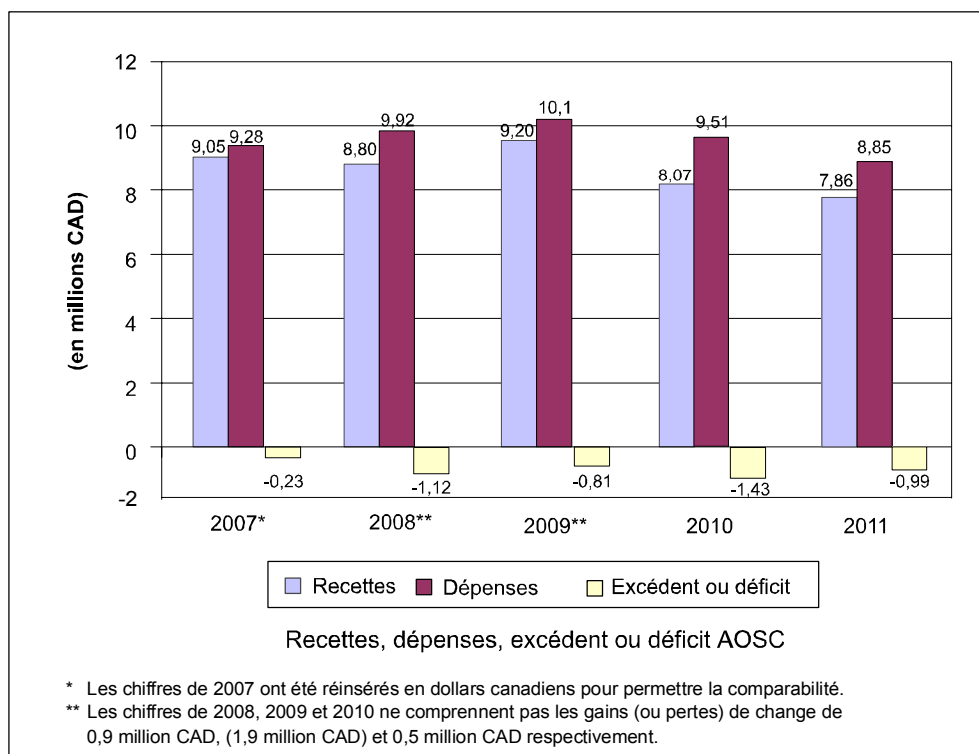
Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC)

Le Programme de coopération technique est financé par des ressources extrabudgétaires 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 recouvrement des coûts, et les recettes issues de ces frais sont administrées par le Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) de la coopération technique. Le Fonds AOSC finance intégralement les dépenses d'administration, de fonctionnement et de soutien du Programme de coopération technique, y compris les coûts de personnel de la Direction de la coopération technique et les frais généraux de fonctionnement et de matériel. Les dépenses du Programme ordinaire engagées pour des services fournis au Programme de coopération technique sont aussi recouvrées du Fonds AOSC.

Le dollar canadien est la monnaie de base des budgets et des 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.

Les excédents ou déficits AOSC annuels sont le résultat de l'excédent ou du déficit des recettes par rapport aux dépenses pour un exercice donné. L'excédent AOSC cumulé au 31 décembre 2011 était de 0,8 million CAD.

Les résultats estimatifs montrent un déficit de 989 000 CAD en 2011. Les frais généraux moyens imputés aux projets au cours des cinq dernières années sont passés de 5,2 % en 2007 à 7,2 % en 2011.



Des renseignements détaillés sur les projets exécutés en 2011 figurent sur le site www.icao.int/Pages/FR/annual-reports_FR.aspx.

FINANCES



FINANCES

Résumé financier — 2011

Les crédits budgétaires pour 2011, 2012 et 2013 et le financement des crédits, approuvés par l'Assemblée, sont présentés dans le Tableau 1 :

Tableau 1. Crédits pour 2011, 2012 et 2013
(en milliers CAD)

	2011	2012	2013
Crédits	89 495	93 052	98 069
Financement par :			
Contributions	82 024	84 256	88 727
Recettes accessoires	1 200	1 300	1 455
Excédent du Fonds de génération de produits auxiliaires	4 370	4 688	5 082
Remboursement provenant du fonds AOSC	1 712	1 759	1 841
Virement de fonds du Compte des mesures incitatives pour le règlement des arriérés de longue date	189	1 049	964

Comme le montre le Tableau 2, les crédits définitifs pour 2011 ont été ajustés au montant de 90 471 000 CAD, par suite :

- i) du report à 2011 de crédits de 2010, pour un total de 11 451 000 CAD, conformément aux § 5.6 et 5.7 du Règlement financier ;
- ii) de la remise des fonds inutilisés d'un montant de 279 000 CAD au fonds AOSC et au Compte des mesures incitatives pour le règlement des arriérés de longue date ;
- iii) du virement entre Objectifs stratégiques et Stratégies d'exécution de soutien, conformément au § 5.9 du Règlement financier ;
- iv) des ajustements ci-après, pour un montant total de 10 196 000 CAD, afin de réduire les crédits de 2011 et augmenter les crédits de 2012 :

- a) engagements non réglés s'élevant à 7 786 000 CAD, conformément au § 5.7 du Règlement financier ;
- b) report à 2012 de crédits de 2011, s'élevant à 2 410 000 CAD, conformément au § 5.6 du Règlement financier.

Les dépenses réelles de 2011 se sont élevées à 89 416 000 CAD. Depuis 2010, les contributions sont facturées aux États membres en partie en dollars des États-Unis et en partie en dollars canadiens. Le taux de change USD-CAD au 1^{er} janvier 2011 (date à laquelle les factures ont été établies en dollars des États-Unis) était inférieur au taux utilisé pour l'élaboration du budget 2011, ce qui a entraîné une réduction de 1 055 000 CAD des contributions totales. Pour recalculer les dépenses réelles (89 416 000 CAD) au taux de change du budget, la différence de 1 055 000 CAD leur a été ajoutée, et les dépenses s'élèvent donc à 90 471 000 CAD.

Tableau 2. Crédits révisés pour 2011
(en milliers CAD)

Crédits							Dépenses		
Objectif stratégique/ Stratégie d'exécution de soutien	Résolution de l'Assemblée A37-26	Report de l'exercice antérieur	Report reversé	Virements entre OS et SES	Ajustements	Crédits révisés	Dépenses réelles	Différence de change portée au budget	Taux de change du budget
Objectifs stratégiques (OS)									
A — Sécurité	22 934	4 409	(114)	403	(3 367)	24 265	23 827	438	24 265
B — Sûreté	13 474	621	(71)	(2 410)	(712)	10 902	10 654	248	10 902
C — Protection de l'environnement et durabilité	11 479	940	(48)	135	(1 256)	11 250	11 066	184	11 250
Total partiel — OS	47 887	5 970	(233)	(1 872)	(5 335)	46 417	45 547	870	46 417
Stratégies d'exécution de soutien (SES)									
Soutien du programme	20 135	2 775	–	1 088	(2 231)	21 767	21 697	70	21 767
Gestion et administration	14 527	2 170	(46)	1 403	(2 193)	15 861	15 773	88	15 861
Gestion et administration — Organes directeurs	6 946	536	–	(619)	(437)	6 426	6 399	27	6 426
Total partiel — SES	41 608	5 481	(46)	1 872	(4 861)	44 054	43 869	185	44 054
Total	89 495	11 451	(279)	–	(10 196)	90 471	89 416	1 055	90 471

Tableau 3. Soldes de trésorerie de 2011
(en milliers CAD)

Au	2011			2010		
	Fonds général CAD	Fonds de roulement CAD	Total CAD	Fonds général CAD	Fonds de roulement CAD	Total CAD
1 ^{er} janvier	15 618	5 998	21 616	15 140	6 223	21 363
31 mars	19 985	5 645	25 630	20 760	6 223	26 983
30 juin	8 713	5 710	14 423	19 912	6 199	26 111
30 septembre	10 570	5 887	16 457	18 671	6 202	24 873
31 décembre	8 787	6 140	14 927	15 618	5 998	21 616

Les Tableaux 4 et 5 ci-dessous sont extraits des états financiers vérifiés de l'OACI pour l'exercice 2011.

Le Tableau 4, extrait de l'État II des états financiers, montre les produits et les charges pour l'exercice 2011 en conformité avec les IPSAS. Il comprend tous les fonds contrôlés par l'OACI.

Tableau 4. Résumé des produits et charges 2011 (tous fonds)
(en milliers CAD)

PRODUITS	
Contributions aux accords de projets	104 776
Contributions fixées	80 679
Autres activités génératrices de produits	13 401
Autres contributions volontaires	8 339
Autres produits	3 138
Total des produits	210 333
CHARGES	
Traitements et avantages du personnel	126 016
Charges opérationnelles générales	16 989
Fournitures, consommables et autres	63 133
Déplacements et réunions	9 307
Coûts divers	2 518
Total des charges	217 963
Excédent/(déficit) de fonctionnement	(7 630)

Le Tableau 5, extrait de l'État I des États financiers, présente la situation financière de l'Organisation au 31 décembre 2011. Il indique l'actif, le passif et les excédents/(déficits) pour tous les fonds combinés.

Tableau 5. Situation financière au 31 décembre 2011 (tous fonds)
(en milliers CAD)

	2011 CAD	2010 CAD
ACTIFS		
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	193 393	210 915
Contributions à recevoir des États membres	5 761	6 693
Créances et avances	11 503	12 579
Stocks	952	987
Autres	1 936	2 960
TOTAL PARTIEL	213 095	234 134
ACTIFS NON COURANTS		
Contributions à recevoir des États membres	5 581	3 863
Créances et avances	496	521
Immobilisations corporelles	3 046	699
Immobilisations incorporelles	958	92
TOTAL PARTIEL	10 081	5 175
TOTAL DES ACTIFS	223 176	239 309
PASSIFS		
PASSIFS COURANTS		
Encaissements par anticipation	149 391	163 356
Dettes fournisseurs et charges à payer	19 354	22 289
Avantages du personnel	4 060	4 612
Crédits aux gouvernements contractants/ fournisseurs de services	1 397	1 528
Produits différés	168	343
TOTAL PARTIEL	174 370	192 128
PASSIFS NON COURANTS		
Avantages du personnel	78 817	76 900
TOTAL PARTIEL	78 817	76 900
TOTAL DES PASSIFS	253 187	269 028
ACTIF NET		
Déficit cumulé	(43 659)	(35 416)
Réserves	13 648	5 697
ACTIF NET (déficit cumulé net)	(30 011)	(29 719)
TOTAL DES PASSIFS ET DE L'ACTIF NET	223 176	239 309

Les notes font partie intégrante des états financiers.

Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF)

Le Fonds ARGF continue de créer des possibilités de générer des recettes et de gérer les dépenses qui le concernent ; il a continué de bien fonctionner en 2011. Le succès de tous les nouveaux produits et services créés au cours des quatre années qui se sont écoulées depuis la création du fonds est dû principalement aux efforts et à la compétence de l'équipe de ventes et de commercialisation du fonds. À titre d'exemple :

- 1) délivrance de licences de marchandises dangereuses — les recettes s'établissaient en 2007 à 425 000 USD ; en 2011, elle ont atteint 800 000 USD ;
- 2) le programme TRAINAIR PLUS a été revitalisé et a généré en 2011 des recettes de 496 000 CAD ;
- 3) les recettes des activités MRTD étaient de 200 000 USD en 2007 ; en 2011, elles ont atteint 886 000 CAD ;
- 4) le programme FIATA — le programme FIATA-OACI a été officiellement lancé en octobre 2011 par des contacts et un partenariat commercial inaugurés par le groupe de la commercialisation ;
- 5) IFALPA — en raison de cet accord, les ventes du document *Éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incidents d'aviation concernant des marchandises dangereuses* (Doc 9481) ont progressé d'environ 200 %.

Pour l'année, le Fonds ARGF a généré des recettes de 14 681 000 CAD, des dépenses de 9 691 000 CAD et un excédent de 4 990 000 CAD, dont 4 556 000 CAD ont été virés au Fonds général.

Premier plan d'activités glissant

Pour se doter d'un horizon de planification triennal et être en mesure d'atténuer les risques et de s'adapter aux changements dans le monde de l'aviation civile, l'OACI a adopté, à compter de cette année, un plan d'activités glissant intégré à un cadre de gestion des risques d'entreprise (ERM).

Le plan d'activités glissant est conçu de façon à écarter les activités de la première année (2011) au début de l'année suivante (2012) et à ajouter une quatrième année (2014).

Dans le cadre du processus de plan d'activités glissant, des questions et des tendances émergentes relevant de chacun des objectifs stratégiques de l'exercice 2014 ont été recensées et communiqués au Conseil durant sa dernière session de 2011 (C-WP/13772), assurant ainsi un horizon thématique sur lequel la suite des délibérations et de la planification pourra s'appuyer.

Le plan d'activités glissant est une liste des programmes et projets que le Secrétariat souhaite entreprendre dans la période triennale visée, indépendamment des sources de financement ou de leur disponibilité. Toutes ces activités sont jugées critiques pour la mission de l'Organisation et s'appuient sur des décisions de l'Assemblée et du Conseil.

Cette approche constitue la première étape du processus menant au plan d'activités pour le triennat 2014-2015-2016 qui débouchera sur l'objectif final, un budget ordinaire viable pour la même période.

Gestion des risques d'entreprise

Dans le cadre de la gestion des risques d'entreprise, il a été convenu que les principes de gestion des risques devaient être appliqués à tous les programmes dans le cadre du plan d'activités. La gestion active des risques a été favorisée dans toute l'Organisation dans le but de sensibiliser les chefs de services et les gestionnaires à son importance dans la planification et la mise en œuvre de tous les programmes et projets.

Dans ce cadre, un modèle et une méthode uniformes ont été adoptés et des lignes directrices élaborées et diffusées au sein du Secrétariat pour aider les bureaux à s'acquitter de la tâche. À l'issue de ce processus, les bureaux ont établi leurs registres de risques en identifiant et en évaluant, du point de vue de l'impact et de la probabilité, les risques internes et externes, ainsi que les mesures d'atténuation à adopter pour maîtriser ces risques. Les registres de risques sont établis pour chaque objectif stratégique, ainsi que pour les domaines clés de l'Organisation, à savoir les finances, les ressources humaines, les achats et les technologies de l'information et de communication.

De plus, à partir des registres respectifs des Directions, un registre des risques général, comprenant les principaux risques de haut niveau, sera géré et suivi par la direction.

Évaluations et vérifications

En 2011, le Bureau de l'évaluation et de la vérification interne (EAO) a mené à bien une évaluation des déplacements en mission et des vérifications internes des services de traduction, et de la sécurité et de la disponibilité des technologies de l'information (TI). En outre, différents rapports du Corps commun d'inspection (CCI) ont été présentés au Conseil, assortis de plans d'action proposés par le Secrétariat. Les rapports ont porté sur les examens réalisés dans l'ensemble du système des Nations Unies en matière de gestion des risques d'entreprise, la déontologie et la mise en œuvre des Normes comptables internationales du secteur public (IPSAS).

Le Comité consultatif sur l'évaluation et les audits (EAAC) a été créé en septembre 2011 ; il est composé de sept experts indépendants nommés par des États membres. Le Comité a pour tâche d'examiner le processus de comptabilité et de communication de l'information financière, le régime de contrôle interne, le processus d'évaluation des risques et d'audit, et le processus de suivi de la conformité avec les règles et règlements financiers et avec le code de conduite, et de fournir des avis d'experts au Conseil.

APPENDICE 1. TABLEAUX RELATIFS AU MONDE DU TRANSPORT AÉRIEN EN 2011

Note générale.— Les statistiques de 2011 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 membres 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 membres de l'OACI, 2002–2011)

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 %
2002	1 665	-0,1	3 025 562	0,5	32,8	9,0	126 695	8,2	4 219	-13,9	409 413	2,3
2003 ¹	1 719	3,2	3 080 022	1,8	35,0	6,7	132 903	4,9	4 181	-0,9	420 467	2,7
2004	1 918	11,6	3 514 305	14,1	38,4	9,6	146 991	10,6	4 227	1,1	473 446	12,6
2005	2 054	7,1	3 795 450	8,0	39,4	2,5	150 665	2,5	4 299	1,7	503 273	6,3
2006	2 169	5,6	4 032 230	6,2	41,8	6,2	160 617	6,6	4 186	-2,6	534 693	6,2
2007	2 360	8,8	4 363 409	8,2	44,4	6,2	168 335	4,8	4 160	-0,6	570 167	6,6
2008	2 395	1,5	4 450 580	2,0	42,9	-3,2	166 717	-1,0	4 629	11,3	579 579	1,7
2009	2 385	-0,4	4 403 712	-1,1	42,6	-0,8	151 918	-8,9	4 376	-5,5	554 704	-4,3
2010	2 593	8,7	4 753 984	8,0	50,7	19,2	181 958	19,8	4 599	5,1	619 846	11,7
2011	2 738	5,6	5 061 711	6,5	51,4	1,4	181 814	-0,1	4 586	-0,3	646 752	4,3

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.— Formulaires A et A-S du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI.



Tableau 2. Trafic payant international mondial
(Services réguliers — Entreprises de transport aérien des États membres de l'OACI, 2002–2011)

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 %
2002	558	2,1	1 788 373	0,5	19,9	4,4	107 959	5,9	2 422	1,9	276 702	2,4
2003	572	2,6	1 790 162	0,1	20,7	4,3	109 579	1,5	2 422	0,0	278 086	0,5
2004	660	15,3	2 074 797	15,9	23,0	11,2	122 290	11,6	2 529	4,4	315 906	13,6
2005	719	9,0	2 265 679	9,2	23,9	3,7	125 836	2,9	2 663	5,3	337 071	6,7
2006	786	9,3	2 448 438	8,1	25,4	6,4	134 324	6,7	2 726	2,4	362 415	7,5
2007	868	10,5	2 660 158	8,6	27,0	6,3	141 065	5,0	2 861	4,9	386 422	6,6
2008	902	3,9	2 742 593	3,1	26,8	-0,9	139 885	-0,8	3 038	6,2	393 087	1,7
2009	914	1,3	2 707 610	-1,3	26,1	-2,3	127 573	-8,8	3 021	-0,6	377 760	-3,9
2010	1 011	10,6	2 937 898	8,5	33,8	29,2	155 367	21,8	3 213	6,4	428 797	13,5
2011	1 081	6,9	3 147 595	7,1	34,2	1,3	155 451	0,1	3 124	-2,8	446 866	4,2

Source.— Formulaires A et A-S du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI.

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 membres de l'OACI, 2002–2011)

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 %
2002	3 025 562	4 246 505	71	126 695	4 219	409 413	686 002	60
2003	3 080 022	4 308 413	71	132 903	4 181	420 467	706 220	60
2004	3 514 305	4 794 368	73	146 991	4 227	473 446	774 686	61
2005	3 795 450	5 070 715	75	150 665	4 299	503 273	818 529	61
2006	4 032 230	5 325 071	76	160 617	4 186	534 693	857 836	62
2007	4 363 409	5 688 183	77	168 335	4 160	570 167	914 429	62
2008	4 450 580	5 868 819	76	166 717	4 629	579 579	938 970	62
2009	4 403 712	5 749 932	77	151 918	4 376	554 704	899 879	62
2010	4 753 984	6 109 442	78	181 958	4 599	619 846	949 728	65
2011	5 061 711	6 516 040	78	181 814	4 586	646 752	1 000 110	65

Source.— Formulaires A et A-S du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI.

Tableau 4. Répartition du trafic régulier entre les régions — 2011

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 (millions)	Total (millions)		
Total des services (internationaux et intérieurs) — Entreprises de transport aérien des États membres de l'OACI									
Europe	9 687	7 606	751 718	1 384 713	78	40 227	166 698	245 201	68
Pourcentage du trafic mondial	25,1	25,3	27,5	27,4		22,1	25,8	24,5	
Afrique	1 154	848	61 491	117 735	67	2 651	13 994	24 828	56
Pourcentage du trafic mondial	3,0	2,8	2,2	2,3		1,5	2,2	2,5	
Moyen-Orient	2 124	947	125 317	383 131	76	17 385	53 818	87 592	61
Pourcentage du trafic mondial	5,5	3,2	4,6	7,6		9,6	8,3	8,8	
Asie et Pacifique	9 903	7 048	816 901	1 496 147	76	74 785	210 363	316 616	66
Pourcentage du trafic mondial	25,7	23,5	29,8	29,6		41,1	32,5	31,7	
Amérique du Nord	13 328	11 301	800 268	1 434 220	82	41 663	174 152	282 149	62
Pourcentage du trafic mondial	34,6	37,6	29,2	28,3		22,9	26,9	28,2	
Amérique latine et Caraïbes	2 333	2 303	182 434	245 765	73	5 103	27 726	43 722	63
Pourcentage du trafic mondial	6,1	7,7	6,7	4,9		2,8	4,3	4,4	
Total	38 530	30 053	2 738 129	5 061 711	78	181 814	646 752	1 000 110	65
Services internationaux — Entreprises de transport aérien des États membres de l'OACI									
Europe	8 048	4 987	549 523	1 228 340	79	39 433	151 247	221 000	68
Pourcentage du trafic mondial	39,8	53,0	50,8	39,0		25,4	33,8	32,0	
Afrique	936	460	38 789	102 543	67	2 579	12 560	22 564	56
Pourcentage du trafic mondial	4,6	4,9	3,6	3,3		1,7	2,8	3,3	
Moyen-Orient	1 958	700	99 224	363 658	76	17 301	51 995	84 697	61
Pourcentage du trafic mondial	9,7	7,4	9,2	11,6		11,1	11,6	12,3	
Asie et Pacifique	4 982	1 656	238 669	856 866	75	65 954	145 288	219 635	66
Pourcentage du trafic mondial	24,6	17,6	22,1	27,2		42,4	32,5	31,8	
Amérique du Nord	3 319	1 123	114 470	478 579	81	25 655	70 176	117 984	59
Pourcentage du trafic mondial	16,4	11,9	10,6	15,2		16,5	15,7	17,1	
Amérique latine et Caraïbes	992	487	40 775	117 609	75	4 529	15 600	23 817	66
Pourcentage du trafic mondial	4,9	5,2	3,8	3,7		2,9	3,5	3,5	
Total	20 234	9 413	1 081 450	3 147 595	77	155 451	446 866	689 697	65

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.— Formulaires A et A-S du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI.

Tableau 5. Nombre de tonnes-kilomètres et de passagers-kilomètres réalisés sur les services réguliers
(Pays et groupes de pays dont les entreprises de transport aérien ont réalisé plus de 100 millions de tonnes-kilomètres en 2011¹)

Pays ou groupe de pays	NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES RÉALISÉES (millions) (passagers, fret et poste)								NOMBRE DE PASSAGERS-KILOMÈTRES RÉALISÉS (millions)							
	Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux				Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux			
	Rang en 2011	2011	2010	Pourcentage de variation	Rang en 2011	2011	2010	Pourcentage de variation	Rang en 2011	2011	2010	Pourcentage de variation	Rang en 2011	2011	2010	Pourcentage de variation
États-Unis	1	159 951	157 221	2	1	61 381	59 822	3	1	1 310 556	1 284 300	2	1	403 468	394 593	2
Chine ²	2	57 416	53 302	8	6	19 444	18 871	3	2	451 162	400 609	13	9	85 758	73 488	17
RAS de Hong Kong ³		20 079	19 586	3		20 079	19 586	3		105 736	98 758	7		105 736	98 758	7
RAS de Macao ⁴		268	246	9		268	246	9		2 289	2 106	9		2 289	2 106	9
Émirats arabes unis	3	30 418	28 836	5	2	30 418	28 836	5	5	206 384	190 156	9	4	206 384	190 156	9
Allemagne	4	30 211	27 831	9	3	29 199	26 822	9	4	222 977	201 567	11	3	212 813	191 435	11
Royaume-Uni	5	24 784	23 343	6	4	24 145	22 746	6	3	243 003	226 419	7	2	234 840	218 714	7
République de Corée	6	20 807	21 031	-1	5	20 317	20 554	-1	15	93 858	87 457	7	8	89 089	82 651	8
France	7	18 308	17 780	3	7	17 379	16 806	3	6	145 340	137 283	6	5	134 280	126 786	6
Japon	8	16 935	20 391	-17	10	11 948	14 450	-17	9	121 754	137 927	-12	13	64 369	72 060	-11
Fédération de Russie	9	15 429	13 474	15	13	8 934	7 614	17	7	126 837	109 435	16	14	63 452	52 616	21
Singapour	10	15 252	14 562	5	8	15 252	14 562	5	12	108 048	98 966	9	7	108 048	98 966	9
Canada	11	14 201	13 417	6	14	8 795	8 086	9	8	123 664	115 793	7	11	75 110	68	10
Australie	12	12 357	12 095	2	17	8 009	7 840	2	14	103 345	99 859	3	17	58 918	56 264	5
Pays-Bas	13	12 019	11 408	5	9	12 019	11 408	5	17	82 047	76 066	8	10	82 047	76 066	8
Inde	14	11 815	10 959	8	20	6 316	6 244	1	11	108 922	99 269	10	20	50 472	49 885	1
Espagne	15	10 410	9 561	9	16	8 356	7 666	9	16	90 435	86 931	4	12	71 512	66 710	7
Brésil	16	10 359	8 629	20	26	2 962	2 284	30	13	105 641	90 474	17	24	25 728	22 763	13
Irlande	17	10 020	8 955	12	11	10 016	8 948	12	10	109 824	97 834	12	6	109 789	97 779	12
Thaïlande	18	9 768	9 534	2	15	8 648	8 650	0	21	65 783	64 556	2	18	57 950	57 743	0
Qatar	19	9 232	7 723	20	12	9 232	7 723	20	22	61 600	52 733	17	15	61 600	52 733	17
Indonésie	20	9 147	7 813	17	27	2 955	2 331	27	19	77 224	64 781	19	29	20 485	16 117	27
Turquie	21	8 917	7 720	16	19	7 180	6 248	15	18	78 939	65 202	21	16	61 076	50 043	22
Malaisie	22	8 584	8 365	3	18	7 263	7 224	1	20	67 773	61 287	11	19	54 170	49 551	9
Suisse	23	5 473	5 531	-1	21	5 459	5 515	-1	25	42 602	42 547	0	21	42 461	42 391	0
Luxembourg	24	5 103	4 949	3	22	5 103	4 949	3	109	565	529	7	104	565	529	7
Scandinavie ⁵	25	4 746	4 542	4	23	4 096	3 940	4	23	46 654	42 092	11	22	39 883	35 937	11
Arabie saoudite	26	4 738	4 102	16	24	3 740	3 224	16	27	35 793	30 758	16	26	25 563	21 842	17
Italie	27	4 759	4 520	5	25	3 490	3 291	6	24	43 539	41 649	5	23	30 585	29 104	5
Mexique	28	3 842	3 829	0	38	1 721	2 060	-16	26	36 706	37 781	-3	36	15 225	18 283	-17
Afrique du Sud	29	3 654	3 739	-2	28	2 813	2 902	-3	29	29 190	29 477	-1	28	20 690	21 198	-2
Chili	30	3 393	3 139	8	31	2 660	2 494	7	33	21 749	19 196	13	40	14 184	12 624	12
Philippines	31	3 360	3 231	4	34	2 399	2 391	0	28	30 714	29 425	4	27	21 181	20 611	3
Colombie	32	3 273	3 048	7	29	2 700	2 533	7	41	15 794	14 580	8	46	10 289	9 553	8
Portugal	33	2 871	2 714	6	30	2 667	2 496	7	30	27 653	25 793	7	25	25 580	23 610	8
Viet Nam	34	2 779	2 356	18	39	1 705	1 443	18	31	24 791	21 241	17	38	15 055	12 755	18
Nouvelle-Zélande	35	2 764	2 616	6	35	2 386	2 260	6	32	22 983	21 852	5	32	18 809	17 991	5
Finlande	36	2 635	2 352	12	33	2 525	2 252	12	34	20 435	17 786	15	31	19 259	16 708	15
Israël	37	2 555	2 687	-5	32	2 555	2 653	-4	36	18 232	18 178	0	33	17 790	17 809	0
Autriche	38	2 059	2 139	-4	36	2 042	2 118	-4	35	19 745	17 569	12	30	19 583	17 363	13
Éthiopie	39	2 056	1 745	18	37	2 041	1 726	18	45	13 293	10 875	22	42	13 137	10 681	23
Pakistan	40	1 940	1 858	4	41	1 681	1 619	4	38	17 711	16 857	5	37	15 155	14 527	4
Argentine	41	1 879	1 836	2	49	1 177	1 099	7	37	17 769	17 479	2	45	10 437	9 726	7
Égypte	42	1 761	2 411	-27	40	1 693	2 298	-26	43	15 208	20 054	-24	39	14 521	18 872	-23
Maroc	43	1 654	1 411	17	42	1 624	1 378	18	40	16 808	14 366	17	35	16 507	14 040	18
Hongrie	44	1 562	1 377	13	43	1 562	1 377	13	39	17 021	14 984	14	34	17 021	14 984	14
Belgique	45	1 518	1 742	-13	44	1 518	1 742	-13	54	7 777	7 454	4	52	7 777	7 454	4
Bahreïn	46	1 497	1 590	-6	45	1 497	1 590	-6	46	11 960	12 691	-6	43	11 960	12 691	-6
Iran (République islamique de)	47	1 484	1 540	-4	56	698	698	0	42	15 305	16 291	-6	54	6 946	7 221	-4
Panama	48	1 442	1 204	20	46	1 442	1 204	20	44	13 889	11 574	20	41	13 889	11 574	20
Sri Lanka	49	1 330	1 184	12	47	1 330	1 184	12	47	10 749	9 371	15	44	10 749	9 371	15
Kenya	50	1 294	1 206	7	48	1 266	1 156	10	49	10 003	9 110	10	47	9 514	8 687	10
Pérou	51	1 127	992	14	54	872	762	14	48	10 054	8 458	19	53	7 376	6 056	22
Koweït	52	1 121	1 176	-5	50	1 121	1 176	-5	51	9 026	9 613	-6	49	9 026	9 613	-6
Jordanie	53	997	908	10	51	996	907	10	52	8 570	7 805	10	50	8 556	7 789	10
Ukraine	54	992	703	41	52	936	656	43	50	9 981	6 940	44	48	9 367	6 426	46
Oman	55	927	736	26	53	895	705	27	53	8 378	6 960	20	51	8 000	6 624	21

Pays ou groupe de pays	NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES RÉALISÉES (millions) (passagers, fret et poste)								NOMBRE DE PASSAGERS-KILOMÈTRES RÉALISÉS (millions)							
	Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux				Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux			
	Rang en 2011	2011	2010	Pourcentage de variation	Rang en 2011	2011	2010	Pourcentage de variation	Rang en 2011	2011	2010	Pourcentage de variation	Rang en 2011	2011	2010	Pourcentage de variation
Maurice	56	788	762	3	55	782	756	3	57	6 605	6 320	5	55	6 536	6 257	4
Grèce	57	702	743	-6	63	543	568	-5	55	7 251	7 693	-6	59	5 565	5 878	-5
Ouzbékistan	58	700	657	7	57	670	627	7	59	6 055	5 567	9	58	5 733	5 249	9
Pologne	59	681	683	0	58	656	661	-1	56	6 613	6 576	1	56	6 303	6 307	0
Kazakhstan	60	633	573	11	68	395	346	14	58	6 512	5 754	13	67	3 868	3 407	10
Équateur	61	624	615	2	64	499	475	5	61	5 487	5 421	1	65	4 175	3 959	5
Brunéi Darussalam	62	592	587	1	59	592	587	1	65	4 492	4 853	-7	62	4 492	4 853	-7
Bangladesh	63	589	568	4	61	565	560	1	62	5 195	4 931	5	60	5 101	4 888	4
Islande	64	566	485	17	60	566	485	17	63	4 970	4 112	21	61	4 970	4 112	21
République tchèque	65	556	561	-1	62	556	559	-1	60	5 950	5 998	-1	57	5 942	5 978	-1
Liban	66	447	430	4	65	447	430	4	69	3 800	3 619	5	68	3 800	3 619	5
Roumanie	67	435	420	4	67	412	400	3	64	4 520	4 423	2	64	4 270	4 202	2
Trinité-et-Tobago	68	419	288	45	66	414	284	46	66	4 463	3 009	48	63	4 406	2 958	49
Algérie	69	392	375	5	73	332	315	5	67	4 195	3 994	5	71	3 532	3 338	6
Libye	70	391	493	-21	71	359	454	-21	74	3 084	4 035	-24	73	2 762	3 631	-24
Tunisie	71	383	358	7	69	377	352	7	70	3 749	3 528	6	69	3 684	3 458	7
El Salvador	72	366	311	18	70	366	310	18	68	3 870	3 307	17	66	3 870	3 303	17
Fidji	73	358	353	1	72	351	345	2	72	3 575	3 455	3	72	3 517	3 392	4
Afghanistan	74	349	350	0	76	289	300	-4	77	2 623	2 646	-1	77	2 163	2 250	-4
Angola	75	330	291	13	75	294	258	14	73	3 135	2 706	16	74	2 746	2 341	17
Lettonie	76	330	327	1	74	330	327	1	71	3 598	3 564	1	70	3 598	3 564	1
Tadjikistan	77	232	172	35	79	225	165	36	78	2 466	1 818	36	76	2 394	1 748	37
Venezuela (République bolivarienne du)	78	252	253	-1	90	110	100	10	75	2 745	2 765	-1	88	1 174	1 069	10
Costa Rica	79	246	230	7	77	245	228	7	76	2 733	2 569	6	75	2 718	2 555	6
Chypre	80	226	310	-27	78	226	310	-27	81	2 086	3 013	-31	79	2 086	3 013	-31
Papouasie-Nouvelle-Guinée	81	215	178	21	88	138	104	32	89	1 519	1 273	19	95	813	635	28
République arabe syrienne	82	196	180	9	82	191	176	9	85	1 793	1 634	10	82	1 749	1 602	9
Malte	83	193	212	-9	80	193	212	-9	82	2 041	2 257	-10	80	2 041	2 257	-10
Yémen	84	192	203	-6	81	192	203	-5	80	2 130	2 255	-6	78	2 125	2 249	-5
Azerbaïdjan	85	191	136	40	84	169	135	25	83	2 013	1 428	41	81	1 780	1 416	26
Bolivie (État plurinational de)	86	183	156	17	89	134	106	26	84	1 796	1 554	16	87	1 311	1 050	25
Seychelles	87	183	200	-9	83	183	199	-8	90	1 444	1 556	-7	86	1 437	1 549	-7
Nigéria	88	175	148	18	111	40	37	6	79	2 204	1 808	22	108	506	478	6
Cuba	89	165	150	10	85	158	142	11	86	1 729	1 494	16	83	1 658	1 420	17
Namibie	90	146	140	5	86	143	138	4	88	1 552	1 498	4	85	1 515	1 473	3
Albanie	91	140	110	28	87	140	110	28	87	1 553	1 202	29	84	1 553	1 202	29
Madagascar	92	118	135	-13	94	104	122	-15	94	1 095	1 240	-12	93	937	1 099	-15
Bulgarie	93	115	103	12	92	108	99	10	91	1 239	1 109	12	90	1 170	1 065	10
Croatie	94	113	98	16	95	98	85	16	92	1 230	1 060	16	91	1 070	921	16
Bélarus	95	109	91	20	91	109	91	20	95	1 068	885	21	92	1 068	885	21
Serbie	96	108	93	16	93	108	93	16	93	1 173	1 004	17	89	1 173	1 004	17
Total pays ci-dessus (98) ⁶		633 397	606 420	4		433 738	415 619	4		4 999 142	4 690 035	7		3 087 330	2 876 425	7
Total autres pays		13 355	13 426			13 129	13 178			62 569	63 949			60 265	61 473	
Total pour les 191 États membres de l'OACI		646 752	619 846	4		446 866	428 797	4		5 061 711	4 753 984	6		3 147 595	2 937 898	7

1. La plupart des données de 2011 sont des évaluations. Le rang et le pourcentage de variation pourraient donc changer lorsque les données définitives seront disponibles.
2. Aux fins des statistiques, les données pour la Chine ne comprennent pas le trafic des Régions administratives spéciales de Hong Kong et de Macao (RAS de Hong Kong et RAS de Macao).
3. Trafic de la RAS de Hong Kong.
4. Trafic de la RAS de Macao.
5. Trois États — Danemark, Norvège et Suède.
6. Comprend les États énumérés dans la note 5.

Source.— Formulaires A et A-S du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI.



Tableau 6. Nombre de tonnes-kilomètres de fret réalisées sur les services réguliers
(Pays et groupes de pays dont les entreprises de transport aérien ont réalisé plus de 25 millions de tonnes-kilomètres de fret en 2011¹)

Pays ou groupe de pays	NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES DE FRET RÉALISÉES (millions)							
	Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux			
	Rang en 2011	2011	2010	Pourcentage de variation	Rang en 2011	2011	2010	Pourcentage de variation
États-Unis	1	39 629	39 353	1	1	24 111	23 413	3
Chine ²	2	16 765	17 194	-2	3	11 628	12 170	-4
RAS de Hong Kong ³		10 562	10 697	-1		10 562	10 697	-1
RAS de Macao ⁴		41	37	11		41	37	11
République de Corée	3	12 219	12 945	-6	2	12 162	12 873	-6
Émirats arabes unis	4	10 147	10 000	1	4	10 147	10 000	1
Allemagne	5	7 712	7 497	3	5	7 705	7 487	3
Japon	6	6 349	8 307	-24	7	5 709	7 366	-22
Royaume-Uni	7	6 289	6 082	3	6	6 288	6 080	3
Singapour	8	5 696	5 802	-2	8	5 696	5 802	-2
Luxembourg	9	5 052	4 902	3	9	5 052	4 902	3
France	10	5 017	5 114	-2	10	5 012	5 105	-2
Fédération de Russie	11	3 900	3 532	10	14	3 206	2 863	12
Thaïlande	12	3 730	3 616	3	13	3 316	3 345	-1
Pays-Bas	13	3 699	3 698	0	11	3 699	3 698	0
Qatar	14	3 637	2 946	23	12	3 637	2 946	23
Indonésie	15	2 433	1 978	23	25	1 069	770	39
Malaisie	16	2 411	2 774	-13	15	2 314	2 686	-14
Australie	17	2 322	2 398	-3	16	2 137	2 229	-4
Inde	18	2 039	2 071	-2	21	1 542	1 543	0
Canada	19	2 034	2 011	1	20	1 544	1 503	3
Espagne	20	1 690	1 615	5	17	1 651	1 573	5
Turquie	21	1 654	1 209	37	18	1 637	1 191	37
Colombie	22	1 599	1 487	8	19	1 572	1 462	8
Arabie saoudite	23	1 501	1 325	13	22	1 431	1 251	14
Chili	24	1 422	1 400	2	23	1 372	1 348	2
Suisse	25	1 351	1 282	5	24	1 351	1 282	5
Afrique du Sud	26	1 091	1 065	2	26	1 032	1 007	3
Brésil	27	1 029	933	10	30	661	587	13
Belgique	28	812	1 067	-24	27	812	1 067	-24
Finlande	29	802	729	10	28	802	729	10
Israël	30	799	856	-7	29	799	856	-7
Italie	31	536	472	14	31	530	466	14
Viet Nam	32	529	427	24	39	347	292	19
Scandinavie ⁵	33	496	477	4	32	490	471	4
Bahreïn	34	469	504	-7	33	469	504	-7
Nouvelle-Zélande	35	469	469	0	34	461	461	0
Philippines	36	460	457	1	43	285	323	-12
Éthiopie	37	440	393	12	35	439	392	12
Autriche	38	383	358	7	36	383	358	7
Portugal	39	360	369	-2	38	349	355	-2
Sri Lanka	40	355	331	7	37	355	331	7

Pays ou groupe de pays	NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES DE FRET RÉALISÉES (millions)							
	Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux			
	Rang en 2011	2011	2010	Pourcentage de variation	Rang en 2011	2011	2010	Pourcentage de variation
Pakistan	41	338	333	1	42	309	305	2
Kenya	42	326	298	9	41	318	288	10
Égypte	43	326	413	-21	40	326	411	-21
Mexique	44	317	321	-1	45	242	268	-10
Koweït	45	278	274	1	44	278	274	1
Argentine	46	237	222	7	47	219	204	7
Jordanie	47	222	202	10	46	222	202	10
Pérou	48	205	216	-5	48	192	203	-5
Brunéi Darussalam	49	186	149	25	49	186	149	25
Maurice	50	178	179	-1	50	178	179	-1
Oman	51	172	107	61	51	171	105	62
Ouzbékistan	52	154	154	0	52	154	153	0
Équateur	53	133	130	2	53	124	119	4
Bangladesh	54	120	124	-3	55	105	119	-12
Irlande	55	115	138	-17	54	113	137	-17
Iran (République islamique de)	56	109	95	16	56	98	82	19
Afghanistan	57	108	108	0	57	91	94	-3
Libye	58	87	95	-9	58	85	93	-9
Islande	59	82	79	4	59	82	79	4
Ukraine	60	81	69	17	60	81	69	17
Pologne	61	77	76	0	61	76	76	0
Fidji	62	73	77	-5	62	71	75	-6
Panama	63	52	45	15	63	52	45	15
Bhoutan	64	51	44	15	64	51	44	15
Angola	65	48	48	0	66	47	47	0
Liban	66	48	48	-1	65	48	48	-1
Kazakhstan	67	45	42	6	68	43	32	33
Togo	68	44	43	3	67	44	43	3
Papouasie-Nouvelle-Guinée	69	37	31	20	71	31	22	45
Chypre	70	36	36	0	69	36	36	0
Seychelles	71	32	36	-13	70	32	36	-13
Total pays ci-dessus (73) ⁶		174 242	174 410	0		147 903	147 861	0
Total autres pays		7 572	7 548			7 547	7 506	
Total pour les 191 États membres de l'OACI		181 814	181 958	0		155 451	155 367	0

1. Les données étant fondées sur les formulaires A de l'OACI et sur des estimations de l'OACI, le rang et le pourcentage de variation pourraient donc changer lorsque les données définitives seront disponibles.
2. Aux fins des statistiques, les données pour la Chine ne comprennent pas le trafic des Régions administratives spéciales de Hong Kong et de Macao (RAS de Hong Kong et RAS de Macao).
3. Trafic de la RAS de Hong Kong.
4. Trafic de la RAS de Macao.
5. Trois États — Danemark, Norvège et Suède.
6. Comprend les États énumérés dans la note 5.

Source.— Formulaires A et A-S du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI.

Tableau 7. Estimation du trafic international non régulier de passagers payants, 2002–2011

Catégorie de trafic	Millions de passagers-kilomètres réalisés									
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Trafic non régulier ¹	244 930	240 720	266 590	262 560	245 105	241 730	223 360	197 690	210 475	225 208
Pourcentage annuel de variation	-10,2	-1,7	10,7	-1,5	-6,6	-1,4	-7,6	-11,5	6,5	7,0
Trafic régulier	1 788 373	1 790 162	2 074 797	2 265 679	2 448 438	2 660 158	2 742 593	2 707 610	2 937 898	3 147 595
Pourcentage annuel de variation	0,5	0,1	15,9	9,2	8,1	8,6	3,1	-1,3	8,5	7,1
Trafic total	2 033 303	2 030 882	2 341 387	2 528 239	2 693 543	2 901 888	2 965 953	2 905 300	3 148 373	3 372 803
Pourcentage annuel de variation	-0,9	-0,1	15,3	7,9	6,4	7,6	3,1	-2,1	8,4	7,1
Pourcentage du trafic non régulier dans le total	12,0	11,9	11,4	10,4	9,1	8,3	7,5	6,8	6,7	6,7

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.

Tableau 8. Trafic aux principaux aéroports du monde

Liste des 25 principaux aéroports selon le nombre total de passagers en 2011

Rang	Ville	Aéroport	Nombre de passagers embarqués ou débarqués			Nombre de vols		
			2011 (en milliers)	2010 (en milliers)	2011/2010 (%)	2011 (en milliers)	2010 (en milliers)	2011/2010 (%)
1	Atlanta, GA	Hartsfield-Jackson Atlanta International	92 389	89 238	3,5	924	950	-2,7
2	Beijing	Beijing Capital International	78 675	73 948	6,4	533	518	2,9
3	Londres	Heathrow	69 433	65 882	5,4	476	455	4,6
4	Chicago, IL	O'Hare International	66 793	67 027	-0,3	879	883	-0,5
5	Tokyo	Haneda (Tokyo International)	62 583	64 069	-2,3	379	342	10,8
6	Los Angeles, CA	Los Angeles International	61 862	59 070	4,7	604	576	4,9
7	Paris	Charles-de-Gaulle	60 879	58 165	4,7	513	492	4,3
8	Dallas/Fort Worth, TX	Dallas-Fort Worth International	57 806	56 905	1,6	647	651	-0,6
9	Francfort	Frankfurt	56 436	52 945	6,6	487	456	6,8
10	Hong Kong	Hong Kong International	52 984	50 349	5,2	329	316	4,1
11	Denver, CO	Denver International	52 849	51 985	1,7	635	635	0,0
12	Doubaï	Dubai International	50 800	47 181	7,7	326	307	6,2
13	Amsterdam	Schiphol Amsterdam	49 755	45 212	10,0	437	402	8,7
14	Madrid	Barajas	49 542	49 764	-0,4	423	428	-1,2
15	Jakarta	Jakarta Soekarno-Hatta International	47 647	43 981	8,3	345	309	11,7
16	New York, NY	John F. Kennedy International	47 640	46 487	2,5	401	397	1,0
17	Bangkok	Bangkok Suvarnabhumi International	47 801	42 785	11,7	289	270	7,0
18	Singapour	Changi	45 429	42 039	8,1	302	268	12,7
19	Guangzhou	Guangzhou Baiyun International	45 040	40 976	9,9	349	329	6,1
20	Shanghai	Shanghai Pudong International	41 448	40 579	2,1	344	332	3,6
21	San Francisco, CA	San Francisco International	41 045	39 391	4,2	404	387	4,4
22	Phoenix, AZ	Sky Harbor International	40 566	38 552	5,2	439	449	-2,2
23	Houston, TX	George Bush Intercontinental	40 187	40 480	-0,7	529	531	-0,4
24	Las Vegas, NV	McCarran International	40 064	39 757	0,8	532	506	5,1
25	Charlotte, NC	Charlotte-Douglas International	39 044	38 254	2,1	540	529	2,1
		Total	1 338 697	1 285 021	4,2	12 066	11 718	3,0

Liste des 25 principaux aéroports selon les passagers internationaux en 2011

Rang	Ville	Aéroport	Nombre de passagers embarqués ou débarqués ¹			Nombre de vols ²		
			2011 (en milliers)	2010 (en milliers)	2011/2010 (%)	2011 (en milliers)	2010 (en milliers)	2011/2010 (%)
1	Londres	Heathrow	64 687	61 041	6,0	430	402	7,0
2	Paris	Charles-de-Gaulle	55 675	53 150	4,7	451	438	3,0
3	Hong Kong	Hong Kong International	52 753	49 775	6,0	329	307	7,2
4	Doubaï	Dubai International	50 192	46 314	8,4	326	307	6,2
5	Amsterdam	Schiphol Amsterdam	49 681	45 137	10,1	437	402	8,7
6	Francfort	Frankfurt	49 477	46 307	6,8	406	389	4,4
7	Singapour	Changi	45 429	42 039	8,1	302	264	14,4
8	Bangkok	Bangkok Suvarnabhumi International	37 386	32 381	15,5	213	189	12,7
9	Séoul	Incheon International	34 538	32 950	4,8	225	210	7,1
10	Madrid	Barajas	32 528	31 051	4,8	255	245	4,1
11	Londres	Gatwick	29 918	27 870	7,3	199	186	7,0
12	Munich	Franz Josef Strauss	27 879	25 319	10,1	290	274	5,8
13	Tokyo	Narita International	26 344	32 216	-18,2	162	191	-15,2
14	Kuala Lumpur	Kuala Lumpur International	25 916	23 402	10,7	173	158	9,5
15	Rome	Fiumicino	24 450	23 281	5,0	197	190	3,7
16	Istanbul	Istanbul Ataturk International	23 973	20 343	17,8	198	179	10,6
17	New York, NY	John F. Kennedy International	23 877	23 103	3,4	149	145	2,8
18	Zurich	Zurich	23 733	22 330	6,3	243	232	4,7
19	Taipei	Taiwan Taoyuan International	23 137	23 129	0,0	163	156	4,5
20	Barcelone	El Prat	21 702	17 559	23,6	181	157	15,3
21	Antalya	Antalya International	20 511	18 319	12,0	122	112	8,9
22	Vienne	Vienna International	20 399	18 882	8,0	230	228	0,9
23	Toronto	Toronto Pearson International	20 357	19 205	6,0	221	221	0,0
24	Copenhague	Copenhagen	20 232	18 964	6,7	214	199	7,5
25	Dublin	Dublin	18 591	18 045	3,0	147	141	4,3
		Total	823 364	772 113	6,6	6 263	5 922	5,8

1. Passagers payants et non payants et passagers en transit direct ; services réguliers et vols non réguliers.
2. Tous les vols (commerciaux et non commerciaux).

Source.— Formulaire I du transport aérien de l'OACI et sites web des aéroports.

Tableau 9. Résultat d'exploitation et résultat net¹
(Entreprises de transport aérien régulier des États membres de l'OACI)

Année			Résultat d'exploitation		Résultat net ²		Impôts sur le revenu (millions USD)
	Recettes d'exploitation (millions USD)	Dépenses d'exploitation (millions USD)	Montant (millions USD)	Pourcentage des recettes d'exploitation	Montant (millions USD)	Pourcentage des recettes d'exploitation	
2002	306 000	310 800	-4 800	-1,6	-11 300	-3,7	2 300
2003	321 800	323 300	-1 500	-0,5	-7 500	-2,3	-1 460
2004	378 800	375 500	3 300	0,9	-5 600	-1,5	-2 560
2005	413 300	408 900	4 400	1,1	-4 100	-1,0	-2 800
2006	465 200	450 200	15 000	3,2	5 000	1,1	-3 380
2007	509 800	489 900	19 900	3,9	14 700	2,9	-5 370
2008	569 500	570 600	-1 100	-0,2	-26 100	-4,6	2 240
2009	475 800	473 900	1 900	0,4	-4 600	-1,0	-1 580
2010 ³	579 300	550 400	28 900	5,0	19 200	3,3	-2 920
2011 ^{3,4}	635 600	621 500	14 100	2,2	8 400	1,3	-1 760

1. Les recettes et les dépenses correspondent à des estimations dans le cas des transporteurs aériens qui n'ont pas communiqué de renseignements.
2. Pour obtenir le résultat net, on ajoute au résultat d'exploitation (avec le signe plus ou moins, suivant le cas) certains postes de dépenses hors exploitation (par exemple les intérêts et les subventions directes) et les impôts sur le revenu. Les montants indiqués pour le résultat d'exploitation et le résultat net correspondent à une différence faible entre des chiffres estimatifs élevés (recettes et dépenses) et peuvent donc être affectés d'erreurs importantes.
3. Les résultats nets de 2010 et 2011 sont une évaluation provisoire après exclusion des postes comptables exceptionnels.
4. Les données financières complètes pour 2011 n'avaient pas été communiquées à l'OACI au moment de la rédaction du présent rapport étant donné les différences dans les déclarations de fin d'exercice.

Source.— Formulaire EF du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI.

Tableau 10. Composition du parc d'avions de transport commercial¹
des États membres de l'OACI à la fin de chacune des années 2002–2011

Année	Turboréacteurs		Turbopropulseurs		Moteurs à pistons		Total tous types d'avions
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	
2002	16 249	80,7	3 757	18,7	117	0,6	20 123
2003	16 628	81,7	3 620	17,8	105	0,5	20 353
2004	17 347	82,7	3 548	16,9	84	0,4	20 979
2005	17 845	83,4	3 466	16,2	76	0,4	21 387
2006	18 457	83,8	3 501	15,9	70	0,3	22 028
2007	19 366	84,4	3 524	15,4	65	0,3	22 955
2008	19 211	84,5	3 462	15,2	53	0,2	22 726
2009	19 471	84,8	3 425	14,9	56	0,2	22 952
2010	20 092	85,2	3 440	14,6	54	0,2	23 586
2011	21 001	85,5	3 516	14,3	51	0,2	24 568

1. Seuls les aéronefs en service sont inclus ; ne sont pas compris dans ces chiffres les avions dont la masse maximale au décollage est inférieure à 9 000 kg (20 000 lb).

Source.— OAG Aviation Solutions.



Tableau 11. 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
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
2009	23	5	3	1	0	0	14 ³	4	3
2010	14	0	1	1	0	1	11 ³	13	6
2011	6	0	2	0	0	1	3 ³	152	35

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, était de renforcer les moyens dont dispose le Ministère des transports et de l'aviation civile (MoTCA) pour qu'il puisse se charger des responsabilités de gestion, d'exploitation et d'entretien des installations et des services de l'aéroport international de Kaboul que lui transférera l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN)/Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS) à la fin de la période de transition couverte par le projet. Le projet, entrepris en décembre 2007, a été prolongé jusqu'à la fin de mars 2011 et est maintenant terminé.

Réalisations du projet

Une assistance technique a été fournie dans les domaines suivants : services d'information aéronautique, communications, navigation et surveillance, exploitation technique des aérodromes, technologie de l'information, ingénierie, météorologie, sauvetage et lutte contre les incendies, contrôle de la circulation aérienne et compétences linguistiques en anglais.

Supervision de la sécurité aérienne

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Afghanistan, était d'améliorer les moyens de supervision de la sécurité aérienne du Ministère des transports et de l'aviation civile (MoTCA). Ce projet, entrepris en septembre 2008, a été prolongé jusqu'à la fin de février 2011 et est maintenant terminé.

Réalisations du projet

Le projet a continué d'aider le MoTCA à mener des activités de surveillance et d'inspection des opérations aériennes, visant notamment les exploitants d'aéronefs et les organismes de maintenance.



ARABIE SAOUDITE

Autorité générale de l'aviation civile

But du projet

Les objectifs de ce projet, qui est financé par le Royaume d'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. Le projet, qui a commencé en juillet 1997 pour une durée initiale de six ans, a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2012.

Réalisations du projet

Vingt-quatre experts internationaux ont travaillé à ce projet en 2011, assurant des services de consultation auprès des gestionnaires du projet et de leurs homologues saoudiens. Les activités du projet comprenaient des inspections des transporteurs/exploitants aériens et la supervision de la sécurité des ateliers de réparation agréés par l'AGAC. Les experts en formation de l'OACI, ainsi que des instructeurs nationaux, ont dispensé au personnel de l'AGAC des cours complets de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), le contrôle radar et non radar et ils ont reçu une formation sur simulateur. Une expertise a aussi été fournie pour l'établissement et la mise en œuvre d'un programme de perfectionnement professionnel en vue du développement futur des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie. Suite à ces efforts de formation constants, l'AGAC a pu combler des postes supplémentaires avec des ressortissants saoudiens. Des conseils techniques ont été fournis dans le domaine du génie aéroportuaire pour aider à l'examen des projets actuels et futurs.

ARGENTINE

Établissement d'une nouvelle Administration nationale de l'aviation civile (ANAC)

But du projet

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 services de supervision de la sécurité, ce qui inclut le transfert de toutes les missions et charges actuelles du « Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina ». Ce projet, entrepris en septembre 2007, a été prolongé jusqu'à la fin de janvier 2014.

Réalisations du projet

De nouveaux systèmes de centre de contrôle régional ont été mis en œuvre et l'acquisition de 14 véhicules de lutte contre l'incendie a commencé. Le personnel affecté au projet a participé à plusieurs cours de formation avancée portant sur la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité. Le cadre juridique de l'aviation civile a été mis à jour. Un groupe de travail pluridisciplinaire interorganisations a été créé dans le but d'élaborer un plan d'action aux fins de l'évaluation des besoins dans divers domaines de l'aviation civile. Un protocole d'accord a été signé en vue de la coopération et de la coordination entre les organisations nationales/d'État. Les modalités à satisfaire en vue d'une loi sur le programme national de sécurité ont été définies et le projet de loi correspondant a été rédigé.

Constitution d'une nouvelle Commission d'enquêtes sur les accidents d'aviation civile (JIAAC)**But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Argentine, est de faciliter la création d'une nouvelle Commission d'enquêtes sur les accidents d'aviation civile (JIAAC) qui sera transférée de la Force armée argentine sous l'autorité du Secrétariat des transports, ministère de la planification fédérale, de l'investissement public et des services, en tant qu'entité indépendante. Le projet aidera également la JIAAC en matière d'obtention de ressources humaines, de logistique, d'équipement, d'infrastructure et de systèmes afin de continuer à assumer efficacement ses responsabilités et renforcer ses activités de prévention des accidents d'aviation civile. Le projet a commencé en septembre 2011 et devrait durer deux ans.

Réalisations du projet

Cinq administrateurs et cinq employés administratifs ont été recrutés, et la formation de deux administrateurs est terminée.

Assistance des Forces aériennes argentines à l'Administration nationale de l'aviation civile (ANAC)**But du projet**

Le but de ce projet, financé par le Gouvernement argentin, est d'offrir des services de recherches et de sauvetage à la nouvelle ANAC. Le projet prévoit le recrutement par contrat d'administrateurs nationaux, l'acquisition de matériel, la maintenance des services et la formation. Ce projet, entamé en juillet 2009, devrait durer trois ans.

Réalisations du projet

Une mise à jour du système de vérification en vol prenant en compte les capacités des systèmes de navigation de surface et des systèmes mondiaux de navigation par satellite a été effectuée. Outre des pièces de rechange, des accessoires et des services de maintenance, un simulateur de vol, des systèmes de communication, des ordinateurs, des stations météorologiques, des radiophares de repérage d'urgence, des systèmes aéroportuaires mobiles et un système de photogrammétrie aérienne numérique à haute définition ont été achetés. Il a été procédé à la certification du service d'information de vol d'aérodrome et un contrat de maintenance d'aéronef de vérification en vol a été attribué. Les réparations et modifications sur les aéronefs existants se sont poursuivies. Un soutien spécialisé a été fourni pour l'évaluation de l'équipement de lutte contre l'incendie.

BAHAMAS**Assistance au Département de l'aviation civile des Bahamas en matière de gestion de la sécurité****But du projet**

Le but de ce projet, financé par le Gouvernement des Bahamas, était de prêter assistance au Département de l'aviation civile des Bahamas (BCAD) pour l'élaboration de son programme national de sécurité (PNS). Le projet, entrepris en juin 2011, a été achevé en septembre 2011.

Réalisations du projet

Le projet a permis au BCAD d'appliquer des principes de gestion de la sécurité, comme la gestion du risque de sécurité et l'assurance de la sécurité, afin d'assumer ses responsabilités en matière de sécurité de l'aviation, d'interagir plus efficacement avec les fournisseurs de services concernant la résolution des problèmes de sécurité, et d'appliquer les principes de gestion de la sécurité dans les différentes entités de l'aviation civile au sein de l'État.

Service des achats d'aviation civile (CAPS)**But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par le Département de l'aviation civile des Bahamas, est d'acquérir de l'équipement afin de renforcer les autorités aéronautiques. Ce projet, entrepris en avril 2010, n'a pas de date limite.

Réalisations du projet

Un expert en radar a été envoyé aux Bahamas pour une durée de cinq jours afin de recueillir des renseignements techniques en vue de l'acquisition d'un nouveau radar et la remise à neuf d'un radar existant pour les Bahamas. Les spécifications techniques ont été préparées et envoyées au BCAD pour examen et approbation.

BARBADE**Assistance à l'Autorité de l'aviation civile****But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par l'Aviation civile de la Barbade (BCA), était d'envoyer un spécialiste en gestion et organisation de l'autorité de l'aviation civile afin de procéder à des examens organisationnels et formuler des recommandations en matière de planification et conception organisationnelles. Ce projet, entamé en avril 2011, s'est achevé en juin 2011.

Réalisations du projet

Des recommandations en matière de planification et conception organisationnelles ont été présentées à la BCA.

BOLIVIE (ÉTAT PLURINATIONAL DE)**Développement de l'aviation civile****But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'État plurinational de Bolivie, est de continuer à permettre à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de s'acquitter efficacement de ses responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de renforcer le développement de l'aviation nationale. Ce projet, entrepris en décembre 2009, devrait durer 38 mois.

Réalisations du projet

Dans le cadre du projet, il a été procédé au recrutement et à la gestion de 122 administrateurs et 72 employés nationaux de soutien administratif, et quelque 200 nationaux ont reçu une formation dans différentes disciplines aéronautiques. Une assistance liée à la sécurité, fournie à la DGAC par une équipe de spécialistes de l'OACI, a abouti au maintien de la certification de catégorie I de la Federal Aviation Administration.

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, était 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. Ce projet, entrepris en 2005, s'est achevé en mai 2011.

Réalisations du projet

Les fonctions du directeur de la sécurité aérienne (OPAS) ont pris fin en mai 2011. Le « Flight Safety Inspectorate », comme le prévoit la structure organisationnelle de l'Autorité de l'aviation civile du Botswana, a été entièrement pourvu en personnel. Les lignes directrices sur le système de gestion de la sécurité en ce qui concerne les fournisseurs de services ont été parachevées et publiées. Le projet continue de fournir une formation sur place aux inspecteurs de la sécurité aérienne.

CAP-VERT

Capacité de supervision de la sécurité des ANS

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Agence de l'aviation civile du Cap-Vert (AAC), était d'aider l'AAC à renforcer la sécurité de l'aviation au Cap-Vert et dans son espace aérien par la mise en œuvre de mesures correctrices en vue de remédier aux carences décelées grâce au Programme universel (OACI) d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) appliqué en septembre 2009 dans le domaine des services de navigation aérienne (ANS). Le projet, entrepris en janvier 2011 et qui devait durer neuf mois, s'est achevé en octobre 2011.

Réalisations du projet

Le projet de règles et procédures relatives aux ANS et concernant les dispositions des Annexes 3, 4, 5, 10, 11, 12 et 15 a été examiné puis amendé au besoin. Un Manuel de l'inspecteur des ANS a été élaboré. Des ateliers sur le système de gestion de l'information aéronautique et le système mondial de navigation par satellite se sont tenus au profit de l'AAC et du personnel du fournisseur de services de navigation aérienne (ANSP). Un séminaire sur les recherches et le sauvetage a eu lieu. Un projet de plan national de recherches et sauvetage (SAR) du Cap-Vert a été rédigé et adopté par tous les membres de la Commission SAR. Une assistance a été fournie à l'ANSP en matière de

certification des services d'information aéronautique, les questions de capacité des services de la circulation aérienne et l'introduction de nouveaux services. Du personnel technique supplémentaire a été recruté par l'AAC et a reçu une formation sur place.

CHINE

Programme de formation OACI/Chine dans les pays en développement

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la Direction générale de l'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC), vise à fournir l'assistance de l'OACI pour l'administration d'un programme de formation destiné à des participants provenant de pays en développement. L'assistance comprend la diffusion de renseignements aux États membres de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi de bourses et de lettres de refus. Le projet, entrepris en janvier 2009 et qui devait durer trois ans, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2012.

Réalisations du projet

Aucune activité n'a eu lieu en 2011 concernant ce projet.

Assistance à la société Administration of Airports Ltd. de Chine (ADA) (RAS de Macao)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la société Administration of Airports Ltd. de Chine (ADA) (RAS de Macao) était de fournir à la société ADA des avis techniques et opérationnels pour la mise à niveau et le remplacement des systèmes de communications, navigation et surveillance en exploitation à l'aéroport international de Macao. Ce projet, entrepris en mars 2010, qui devait durer neuf mois, a été prolongé jusqu'en mars 2011 et est maintenant terminé.

Réalisations du projet

Des systèmes de radar, des systèmes de communications et du matériel de navigation aérienne ont été commandés, et une formation sur ces systèmes a été fournie.

COSTA RICA

Plan de masse pour 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 afin qu'il obtienne une certification lui permettant d'accueillir des avions de plus grandes dimensions, et qu'il réponde à la demande de la région du Pacifique Nord dans le contexte du vaste développement économique, touristique et commercial de l'État. Le projet, entrepris en mars 2008, s'est terminé en décembre 2010. Cependant, il a été rétabli en 2011 pour une durée de six ans.

Réalisations du projet

En raison de la réorientation des priorités du gouvernement, les activités de mise en œuvre en 2011 ont été minimales.

Service des achats d'aviation civile (CAPS)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par Direction générale de l'aviation civile (DGAC), est d'acquérir de l'équipement afin de renforcer les autorités aéronautiques. Le projet, entrepris en 2007, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2016.

Réalisations du projet

Des contrats ont été signés pour l'acquisition de systèmes de contrôle des communications vocales, de passerelles d'embarquement des passagers et de deux appareils élévateurs pour passagers handicapés.

CUBA

Service des achats d'aviation civile (CAPS)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de Cuba, est d'aider l'Institut d'aviation civile de Cuba (IACC) à moderniser son infrastructure d'aviation civile. Le projet, entrepris en octobre 2010, devrait durer trois ans.

Réalisations du projet

En raison de la réorientation de l'IACC, aucune activité n'a eu lieu en 2011 concernant ce projet qui a été suspendu jusqu'à nouvel avis.

CURAÇAO (PAYS-BAS)**Assistance en matière de coopération technique — Étude en vue d'une possible limite de hauteur****But du projet**

Les objectifs de ce projet, financé par Curaçao Airport Holding, étaient d'entreprendre une évaluation des risques de la sécurité fondée sur la méthode de gestion de la sécurité de l'OACI et de réaliser une étude aéronautique afin de déterminer la limite de hauteur maximale autorisée dans la zone autour de l'aéroport international de Curaçao. Le projet, lancé en juillet 2011 pour une durée prévue d'un mois, est terminé.

Réalisations du projet

Une mission a été chargée d'évaluer et d'examiner le plan de masse de l'aéroport, le plan d'implantation de l'aéroport et les plans topographiques de l'aéroport et des zones environnantes de l'aéroport international de Curaçao afin de définir l'espace aérien autour de l'aérodrome, qui doit rester libre d'obstacles, et de déterminer la limite de hauteur autour de l'aéroport.

EL SALVADOR**Assistance en matière de coopération technique — Évaluation de l'infrastructure aéroportuaire actuelle****But du projet**

Les objectifs de ce projet, financé par la Commission exécutive portuaire autonome (CEPA), étaient de procéder à l'évaluation de l'infrastructure actuelle de l'aéroport international de El Salvador (AIES) et de l'équipement se rapportant à la navigation aérienne ; fournir des recommandations préliminaires aux fins de l'amélioration, l'acquisition et le remplacement d'équipement, d'installations et de services ; et préparer une mise à jour du plan de masse en tenant compte des besoins futurs. De plus, le projet a permis d'élaborer et de définir le cadre de référence d'un projet OACI de coopération technique, qui entreprendrait la mise en œuvre des mesures recommandées suite à cette évaluation initiale. Le projet, entrepris en septembre 2011 pour une durée prévue d'un mois, est terminé.

Réalisations du projet

Des recommandations en vue d'une mesure immédiate et d'activités à moyen terme ont été fournies, notamment l'acquisition et le remplacement d'équipement et la mise à jour du plan de masse de l'AIES.

ÉQUATEUR**Renforcement du secteur 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 ; moderniser le système de gestion du trafic aérien, conseiller le gouvernement sur l'octroi d'une concession pour l'exploitation des aéroports existants et nouveaux de Guayaquil et de Quito ; 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. Ce projet, entrepris en 1998 et qui devait durer neuf ans, a été prolongé jusqu'en décembre 2012.

Réalisations du projet

L'acquisition de systèmes de microstations (VSAT) a été traitée, ce qui inclut la livraison de six équipements de VSAT, l'achèvement de l'essai de réception définitive du système et le début de l'exploitation technique. Le renouvellement pour une année du contrat de maintenance du système mondial de prévision de zone a été conclu.

GABON**Renforcement du système de supervision réglementaire de l'aviation de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC)****But du projet**

Ce projet d'assistance opérationnelle (OPAS), financé par le Gabon, avait pour but d'aider le gouvernement à éliminer les lacunes en matière de sécurité détectées par l'audit mené par l'OACI en mai 2007 dans le cadre de l'approche systémique globale. La réalisation du projet s'est faite en deux phases. La première phase comprenait l'application de mesures correctrices visant à atténuer les problèmes de sécurité. Durant la seconde phase, l'autorité de

l'aviation civile a été renforcée pour pouvoir accomplir ses tâches de supervision de la sécurité dans les domaines des licences du personnel, de la navigabilité et de l'exploitation technique. Le projet, commencé en novembre 2008, a été achevé en avril 2011.

Réalisations du projet

Le Plan d'action correctrice du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) a été actualisé. Un ensemble de règlements couvrant principalement les licences du personnel, la navigabilité et l'exploitation technique des aéronefs a été élaboré ou actualisé et adopté par le Gabon. Le projet a également aidé l'ANAC à se préparer pour le Comité de la sécurité aérienne de la Commission européenne puis à y participer. De nouveaux formulaires et listes de contrôle ont été élaborés et mis en œuvre pour les inspecteurs et l'industrie en ce qui concerne les applications, les approbations et l'examen des documents. Le projet a continué de mettre en œuvre le plan de formation mis au point à l'intention des inspecteurs de la sécurité des vols en donnant une formation sur place ou en organisant des cours à l'étranger. Une bibliothèque aéronautique a été mise en place et l'ANAC s'est abonnée aux principaux documents d'aviation.

GRÈCE

Renforcement des capacités en matière de supervision de la sécurité

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de la Grèce, est de développer davantage la capacité de l'Autorité de l'aviation civile hellénique (HCAA) afin de fournir des services aéronautiques sûrs, efficaces et rentables, de réguler les fonctions de la sécurité des vols et de garantir qu'elle est en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Ce projet, entrepris en 2000, a été prolongé au-delà de 2011.

Réalisations du projet

Le projet aide la HCAA à exercer ses responsabilités en matière de supervision de la sécurité dans le domaine de l'exploitation technique des aéronefs et à élaborer un système de navigabilité durable. Des services spécialisés ont été fournis par trois inspecteurs de l'exploitation aérienne, trois inspecteurs de la navigabilité et un conseiller en délivrance de licence du personnel.

GRENADE

Assistance en matière de coopération technique — Étude en vue d'une possible limite de hauteur

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par le Gouvernement de la Grenade, étaient de procéder à une évaluation des risques de la sécurité fondée sur la méthode OACI de gestion de la sécurité et d'effectuer une étude aéronautique pour déterminer la limite de hauteur autorisée dans la zone autour de l'aéroport international Maurice Bishop. Le projet, entrepris en mai 2011 pour une durée d'un mois, est achevé.

Réalisations du projet

Une mission a procédé à l'évaluation et à l'examen du plan de masse, du plan d'implantation et des plans topographiques de l'aéroport et des zones à l'entour de l'aéroport international Maurice Bishop, afin de définir l'espace aérien autour de l'aérodrome, qu'il faut maintenir libre d'obstacles, et de déterminer la limite de hauteur autour de l'aéroport.

GUATEMALA

Modernisation intégrale du système aéroportuaire national

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Guatemala, est de prêter assistance à la planification et à la modernisation des installations et services des aéroports intérieurs de Cobán, Esquipulas, Huehuetenango, Puerto Barrios, Quetzaltenango et Retalhuleu, en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) internationales applicables. Ce projet, entrepris en 2005, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2012.

Réalisations du projet

Un système auxiliaire de puissance moyenne a été installé à l'aérogare de passagers à l'aéroport international La Aurora, ce qui réduit le coût du service en énergie électrique. De plus, un système automatisé de manutention des bagages a été acheté. La modernisation du bâtiment, qui abrite l'Autorité de l'aviation civile, est achevée, ce qui améliore l'infrastructure du bâtiment, les services actuels et l'équipement.

GUINÉE ÉQUATORIALE

Renforcement des capacités nationales et institutionnelles en aviation civile

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de la Guinée équatoriale, est d'établir une Autorité de l'aviation civile autonome, disposant d'un niveau approprié de dotation en personnel et de compétence pour assurer ses fonctions de supervision de la sécurité dans les domaines 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. Financé initialement au titre d'un arrangement de partage des coûts entre le gouvernement et le Programme des Nations Unies pour le développement qui s'est terminé en 2009, ce projet, entrepris en 2004, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

Un système national de supervision de la sécurité et un mécanisme de contrôle et de surveillance ont été mis en place. Dix-huit examens de navigabilité ont été réalisés, et tous les dossiers de navigabilité des aéronefs à nouveau certifiés ont été développés. Le certificat de l'organisme chargé de l'entretien des aéronefs des exploitants de pavillon a été renouvelé et neuf organismes chargés de l'entretien des aéronefs étrangers ont été validés. L'organisme chargé du maintien de la navigabilité des exploitants de pavillon a été certifié et six organismes étrangers de maintien de la navigabilité ont été validés. Un règlement de l'aviation civile de la Guinée équatoriale (RACGE) a été élaboré et est en attente d'approbation. L'équivalent de 1 220 heures-personne d'audits et d'inspections a été consacré au domaine de la navigabilité. L'équivalent de 1 060 heures-personne d'audits et d'inspections a été consacré au domaine de l'exploitation technique.

HAÏTI

Reconstruction et modernisation de l'infrastructure de navigation aérienne à la suite du tremblement de terre de 2010 en Haïti, amélioration des services et renforcement de l'autorité de l'aviation civile

But du projet

Ce projet est financé par l'Office national de l'aviation civile (OFNAC). La Phase I vise la reconstruction et la modernisation de l'infrastructure de navigation aérienne à la suite du tremblement de terre de 2010 ainsi que l'amélioration de la prestation des services, ce qui contribuera à l'efficacité des opérations aériennes à l'aéroport international Toussaint-Louverture de Port-au-Prince, dans la région d'information de vol (FIR)/centre de contrôle régional (ACC) Port-au-Prince et à l'aéroport international du Cap-Haïtien. La Phase II vise le renforcement de

l'autonomie administrative et financière de l'OFNAC, l'agence de réglementation du transport aérien, et la traduction de la législation de base sur l'aviation civile qui a débuté au cours de la Phase I du projet. De plus, dans le cadre de la Phase II, le personnel technique et le personnel d'exploitation et de gestion recevront une formation qui les aidera à apporter des améliorations à l'intérieur de l'OFNAC, afin de satisfaire aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, aux prescriptions régionales et à la norme sur la connaissance de l'anglais niveau IV. Le projet, qui a débuté en 2009 afin de renforcer l'Autorité de l'aviation civile, a vu ses objectifs prendre de l'ampleur et il a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2014.

Réalisations du projet

Le mandat présenté au gouvernement relativement à une mission d'évaluation a été approuvé. Il définissait les besoins techniques en vue de l'obtention d'une subvention d'urgence de la Banque mondiale pour la réparation de deux radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence (VHF), la modernisation des systèmes VHF, la réfection des chaussées, le remplacement des dispositifs lumineux d'approche et la formation de contrôleurs de la circulation aérienne.

INDE

Développement/modernisation de l'aéroport international Indira Gandhi de New Delhi

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par Delhi International Airport Limited (DIAL), était de prêter assistance à la société DIAL pour l'examen technique de la conception, la construction et la mise en place des installations côté piste, l'accent étant mis principalement sur la vérification du degré de conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) applicables de l'OACI. Le projet, entrepris en 2008, a été achevé en 2011.

Réalisations du projet

Un expert des prévisions de la circulation aérienne a produit une étude des prévisions de la circulation aérienne dans la zone d'attraction de New Delhi. Une proposition d'étude en vue de l'amélioration du côté piste de l'aéroport international de Delhi a été présentée, dans le but de porter au niveau aussi élevé que possible la capacité des pistes et de l'espace aérien à travers l'utilisation des trois pistes d'une manière sûre et efficace.

Mise en place de moyens de supervision de la sécurité à la Direction des services de navigation aérienne (ANS)***But du projet***

Ce projet, financé par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de l'Inde, a pour but de prêter assistance à la DGAC pour la mise en place d'une Direction des services de navigation aérienne (ANS) qui assume efficacement ses charges, fonctions et responsabilités, et à la mise en œuvre du plan d'action correctrice pour donner suite aux observations et recommandations découlant du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité. Le projet, lancé en octobre 2010 pour une durée prévue de 12 mois, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

Des rapports préliminaires ont été présentés à la DGCA pour examen et observations. L'expert en communications, navigation et surveillance (CNS) reste sur place pour achever les activités de formation en cours d'emploi.

Plan de masse/rapport détaillé sur le projet/examen des plans préliminaires 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), est de prêter assistance à la CIDCO pour l'examen du plan de masse du NMIA, du rapport détaillé sur le projet et des plans préliminaires en cours d'élaboration par le consultant principal de la CIDCO. L'examen de l'OACI portera principalement sur la vérification de la conformité des plans et des documents avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, les spécifications de l'aviation civile (CAR) publiées par la DGAC et les lignes directrices publiées par le Bureau de la sécurité de l'aviation civile (BCAS). Le projet, entrepris en 2008, devrait durer quatre ans.

Réalisations du projet

Une équipe d'experts de l'OACI a été détachée et un réexamen de la conception détaillée du NMIA a été proposé à la CIDCO.

**Formation en matière de système de gestion de la sécurité (SGS)
pour l'Autorité de l'aéroport international de Mumbai (MIAL)*****But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par la MIAL, était de réaliser un cours de formation pour la MIAL sur le thème de la gestion de la sécurité des aéroports. Le projet, entrepris en 2011, est terminé.

Réalisations du projet

Trente-six cadres supérieurs de la MIAL, de la Direction générale de l'aviation civile de l'Inde, de l'Autorité aéroportuaire de l'Inde et de l'aéroport international de Bangalore ont assisté à ce cours sur le système de gestion de la sécurité.

Prévisions du trafic dans les aéroports de la région de la capitale nationale***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité aéroportuaire de l'Inde (AAI), était de fournir au Gouvernement de l'Inde, au Ministère de l'aviation civile et à l'AAI des prévisions de trafic aérien pour les aéroports de la région de la capitale nationale pour les 20 prochaines années. Le projet, entrepris en 2011 pour une durée prévue de six semaines, est terminé.

Réalisations du projet

Les résultats de l'étude et le projet de rapport final ont été présentés à l'AAI.

**Feuille de route du développement des services de l'aviation générale,
des hélicoptères et des hydravions*****But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par le Ministère de l'aviation civile/Directeur général de l'aviation civile (MoCA/DGCA) du Gouvernement indien, est d'exécuter une feuille de route pour le MoCA/DGCA et l'Autorité aéroportuaire de l'Inde (AAI) aux fins du développement des services de l'aviation générale, des hélicoptères et des hydravions au cours des 25 prochaines années. Le projet, entrepris en novembre 2011, devait durer quatre mois.

Réalisations du projet

Une équipe de projet composée de quatre experts internationaux et quatre administrateurs nationaux a été constituée.

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 que l'OACI aide à administrer le programme de formation destiné à des participants provenant de pays en développement sélectionnés par l'Académie de l'aviation de l'Inde (IAA), à New Delhi. L'assistance comprend la diffusion de renseignements aux États membres de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi de bourses et de lettres de refus. Ce projet, entrepris en octobre 2008, d'une durée prévue de trois ans, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2012.

Réalisations du projet

L'OACI a entrepris de recruter un expert de la gestion de l'exploitation des aéroports et un autre expert de la gestion du fret pour appuyer l'IAA dans l'élaboration de deux cours donnés à cette académie. Douze bourses ont été octroyées dans les domaines de la gestion du fret et de la gestion commerciale des aéroports.

INDONÉSIE

Renforcement des moyens de supervision de la sécurité de la Direction générale de l'aviation civile

But du projet

Ce projet, financé par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), a pour objet de renforcer les moyens de supervision de la sécurité aérienne de la DGAC en améliorant son organisation, en augmentant la disponibilité d'experts et d'inspecteurs de la supervision de la sécurité compétents et bien formés, en actualisant la législation, les règlements et les procédures, ainsi qu'en améliorant l'application et le respect des normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, des éléments indicatifs et de l'approche proactive en matière de sécurité aérienne et de réduction des accidents d'aviation du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Le projet, commencé en 2009, devrait durer trois ans.

Réalisations du projet

Six nouveaux inspecteurs de la sécurité des cabines ont été formés et des cours sur toute une gamme de sujets liés à la sécurité ont été dispensés à environ 42 membres du personnel. De la formation en cours d'emploi a été donnée à 31 membres du personnel. Un atelier important sur la sécurité de l'aviation et la gestion des ressources en équipe a été organisé par la société Boeing, auquel ont participé environ 300 membres d'équipage, ainsi que des membres du personnel de gestion et du gouvernement. Vingt-six documents de la DGAC sur la

réglementation de la sécurité de l'aviation civile, les instructions au personnel, les listes de vérification et les règlements connexes, ont été actualisés pour qu'ils soient conformes aux Annexes 1, 6 et 8. Des documents portant sur les problèmes de sécurité, mettant l'accent sur la supervision, les mesures correctrices et la formation, ont été traités. Une formation en cours d'emploi conjuguée à des inspections en profondeur complètes a été réalisée chez quatre importants transporteurs aériens et a donné des résultats significatifs. Des mesures correctrices de suivi ont été prises concernant tous les principaux résultats. Le personnel affecté au projet a aidé la DGAC à s'organiser et à se préparer en vue de la réunion en vidéoconférence du Comité de la sécurité aérienne de l'Union européenne (UE), qui a conduit à la levée de l'interdiction de l'Union européenne empêchant quatre transporteurs aériens de fret de survoler le territoire européen.

Équipe de transformation de l'aviation civile (CATT) pour la mise en œuvre d'un Plan d'action stratégique de l'aviation civile

But du projet

Le but de ce projet, financé par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), est d'aider la Direction à mettre sur pied une équipe de transformation de l'aviation civile (CATT) chargée de la gestion et de l'exécution efficaces du Plan d'action stratégique de l'aviation civile (CASAP) de la DGAC, qui constitue une feuille de route pour le renforcement des capacités de l'Indonésie dans les domaines de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, à un niveau conforme aux exigences nationales et internationales. Le projet, débuté en juin 2009, devait durer deux ans et a été prolongé jusqu'en octobre 2012.

Réalisations du projet

La mise en œuvre du Programme national de sécurité de l'aviation et du système de gestion de la sécurité pour tous les fournisseurs de services aéronautiques s'est poursuivie. Un Bureau de l'OACI a été créé au sein de la DGCA pour servir de seul point de contact pour toute la correspondance de l'OACI et les lettres aux États. Une procédure a été élaborée et mise en œuvre pour communiquer à l'OACI les comptes rendus de collision avec des oiseaux conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP).

Assistance à l'Agence d'enseignement et de formation pour élaborer une formation CNS/ATM à l'Institut indonésien de l'aviation civile (ICAI), à Curug

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Agence d'enseignement et de formation maintenant appelée l'Agence du développement des ressources humaines en matière de transport, était d'évaluer tous les aspects de la formation fournie par l'ICAI dans les domaines suivants : communications, navigation et surveillance/

gestion du trafic aérien (CNS/ATM), du service de l'information aéronautique et la gestion de la qualité, et de présenter une proposition de développement, d'actualisation et de modernisation du programme de formation dans une Phase 2 du projet de renforcement institutionnel de l'OACI, afin que l'Institut puisse dispenser une formation efficace et de qualité aux étudiants nationaux et internationaux dans ces disciplines. Le projet, entrepris en février 2011, d'une durée prévue d'un mois, est achevé.

Réalisations du projet

Le conseiller en formation CNS/ATM de l'OACI a procédé à une évaluation des règlements et politiques de formation CNS/ATM, de la structure organisationnelle, des qualifications de l'instructeur, du contrôle de la qualité, des manuels de formation, des programmes d'études et plans de cours, des règles de fonctionnement, du centre de formation, du matériel de référence, de l'élaboration des examens, de l'administration du système, du laboratoire et des simulateurs, de l'atelier, de la formation en cours d'emploi, de la certification et de la reconnaissance internationale à l'ICAI. Un rapport des résultats et des recommandations en vue du renforcement de l'institution, notamment une proposition de projet CNS/ATM en vue d'une Phase 2, a été préparé.

Assistance à l'Agence d'enseignement et de formation pour élaborer une formation en maintenance d'aéronef à l'Institut indonésien de l'aviation civile (ICAI), à Curug

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Agence d'enseignement et de formation maintenant appelée l'Agence du développement des ressources humaines en matière de transport, était d'évaluer tous les aspects de la formation fournie par l'ICAI dans le domaine de la maintenance d'aéronef et de présenter une proposition de développement, d'actualisation et de modernisation du programme de formation dans une Phase 2 du projet de renforcement institutionnel de l'OACI, afin que l'Institut puisse dispenser une formation efficace et de qualité aux étudiants nationaux et internationaux dans ces disciplines. Le projet, entrepris en février 2011, d'une durée prévue d'un mois, est achevé.

Réalisations du projet

Le conseiller en formation en matière de maintenance d'aéronef de l'OACI a procédé à une évaluation des règlements et politiques de formation CNS/ATM, de la structure organisationnelle, du personnel, du contrôle de la qualité, des programmes d'études et plans de cours, des règles de fonctionnement, des installations, du matériel de référence, des examens et de l'élaboration des examens, de l'administration des activités de laboratoire et sur simulateur, de la

formation en cours d'emploi, de la certification et de la reconnaissance internationale à l'ICAI. Un rapport des résultats et des recommandations en vue du renforcement de l'institution, notamment une proposition de projet CNS/ATM en vue d'une Phase 2, a été préparé.

LIBAN

Réactivation du Centre de la sécurité de l'aviation civile

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement libanais, est la réactivation du Centre de la sécurité de l'aviation civile (CASC). Ce projet portera directement sur les questions liées au développement des ressources humaines et au transfert de technologie au Liban. Ce projet, entrepris en 2002, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2012.

Réalisations du projet

L'OACI a continué à fournir un appui administratif. La réévaluation des besoins concernant la future affectation d'experts internationaux et le développement des activités d'achat par les nouvelles autorités de l'aviation civile ont progressé.

Renforcement du secteur de l'aviation civile

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par le Gouvernement libanais, sont de renforcer la capacité de supervision de la sécurité de la Direction de la sécurité des vols ; renforcer la sécurité et l'efficacité de l'aéroport international de Beyrouth ; actualiser les règlements, procédures et manuels de supervision de la sécurité et s'assurer de leur conformité aux exigences internationales, et réactiver le Centre de la sécurité de l'aviation civile (CASC). Ce projet, entrepris en 2002, a été prolongé jusqu'à la fin d'avril 2012.

Réalisations du projet

L'OACI a continué d'apporter un soutien administratif. La réévaluation des besoins concernant la future affectation d'experts internationaux et le développement des activités d'achat par les nouvelles autorités de l'aviation civile ont progressé.

MEXIQUE

Cours de certification des aéroports

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Mexique, était de prêter assistance à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) en formant le personnel des aéroports à la certification des aéroports en vue de renforcer le système aéronautique national. Les activités du projet comprennent des cours portant sur les aérodromes, les routes aériennes et les aides au sol, fondés sur les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et les recommandations du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), à dispenser par des experts internationaux, avec pour complément des activités sur le terrain à certains aéroports. Ce projet, entrepris en juin 2008, a été reporté jusqu'à nouvel ordre.

Réalisations du projet

Après consultation avec les autorités mexicaines, il a été convenu que les activités du projet seraient reportées jusqu'à nouvel ordre faute de financement par la DGCA et il a donc été décidé de clore ce projet.

NAMIBIE

Supervision de la sécurité et de la sûreté

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de la Namibie, est d'aider la Direction de l'aviation civile (DAC) à renforcer ses moyens de supervision de la sécurité et de la sûreté. Le projet comprend une phase d'évaluation pour déterminer les carences qui restent à la suite de l'audit mené en 2006 au titre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI suivi de l'application des mesures correctrices pour éliminer ces carences, et une deuxième phase pour établir un système durable de certification et de surveillance. Le projet, commencé en 2009, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

La version préliminaire de la Loi de base sur l'aviation a été achevée puis introduite dans le processus législatif. L'actualisation du règlement de l'aviation civile et des normes techniques de l'aviation civile de la Namibie est achevée. Des progrès importants ont été faits dans la mise en œuvre du Plan d'action correctrice de l'USOAP. Un plan de surveillance circonstancié a été élaboré et mis en œuvre tout au long de l'année. Des experts du projet ont continué à fournir une formation en cours d'emploi, et des bourses ont été accordées aux

ressortissants namubiens. L'équipe OPAS des contrôleurs de la circulation aérienne a dispensé une formation sur le système de surveillance radar. La Namibie a été retirée de la liste de la Commission d'examen des résultats d'audit (ARRB) de l'OACI.

NÉPAL

Introduction du Programme TRAINAIR à l'Académie de l'aviation civile du Népal

But du projet

Le projet, financé par l'Autorité de l'aviation civile du Népal (CAAN), visait à introduire le Programme TRAINAIR à l'Académie de l'aviation civile (CAA) du Népal en mettant en place un module centralisé de conception des cours, qui réaliserait au moins une mallette pédagogique normalisée (MPN) et adapterait au moins une MPN provenant de la réserve commune internationale TRAINAIR. Le projet, qui a débuté en octobre 2010, devait durer neuf mois et il a été achevé.

Réalisations du projet

Un module permanent de conception de cours a été créé à la CAA ; les procédures normalisées de TRAINAIR ont été instaurées, et une MPN sur les technologies de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) pour les administrateurs des services de navigation aérienne (ANS) a été importée de la réserve commune internationale de TRAINAIR et adaptée.

OMAN

Développement de l'aviation civile et soutien technique

But du projet

Ce projet, financé par le Gouvernement d'Oman, vise à fournir un soutien continu à la Direction générale de l'aviation civile et de la météorologie pour des questions intéressant le contrôle de la circulation aérienne, l'ingénierie aéroportuaire, les opérations aériennes et la navigabilité, et de contribuer à la création d'une instance de réglementation efficace tout en encourageant l'établissement d'un système de transport aérien sûr et économiquement viable. Ce projet, entrepris en 1993, d'une durée prévue de huit ans, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2012.

Réalisations du projet

Deux inspecteurs des opérations aériennes ont continué d'aider le personnel d'assistance opérationnelle (OPAS) attaché au projet et contribué à améliorer les fonctions de supervision sous la forme d'audits et d'inspections. Les règlements et procédures de l'aviation civile sont constamment développés, en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

Étude des surfaces de limitation d'obstruction**But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement d'Oman, est de fournir une « Étude des surfaces de limitation d'obstruction et d'utilisation du terrain autour des aéroports d'Oman » par le biais d'un accord sur des services d'achats d'aviation civile. Ce projet, entrepris en novembre 2010 pour une durée de deux mois, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

La Phase I de l'étude concernant les surfaces de limitation d'obstruction a été exécutée, et un volet formation du personnel administratif et du personnel technique de l'Autorité de l'aviation civile a été mis en œuvre.

PAKISTAN**Accord du Service des achats d'aviation civile pour l'acquisition d'un système complet de radars primaire et secondaire, de trois radiophares omnidirectionnels VHF Doppler/dispositifs de mesure de distance (DVOR/DME) et de deux systèmes d'atterrissage aux instruments/dispositifs de mesure de distance (ILS/DME)****But du projet**

Ce projet, financé par le Gouvernement du Pakistan, a pour objectif d'acquérir de l'équipement de surveillance et de navigation afin d'aider le gouvernement dans l'amélioration globale de ses normes de sécurité des vols. Ce projet, qui a débuté en avril 2010, devrait durer 30 mois.

Réalisations du projet

Des contrats ont été signés pour les systèmes DVOR/DME et ILS/DME. Un appel d'offre a été mené pour un système complet de radars primaire et secondaire, et une évaluation technique des soumissions été envoyée à l'Autorité pakistanaise de l'aviation civile.

PANAMA

Renforcement opérationnel et technique de l'Autorité de l'aviation civile de la République du Panama

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Panama, est d'aider l'Autorité de l'aviation civile (AAC) à acquérir l'expertise technique, opérationnelle et de gestion dans les domaines de la navigation aérienne et des aéroports, notamment en communications, navigation et surveillance, et en sécurité et sûreté de l'aviation, grâce à la formation de personnel technique et opérationnel spécialisé, à des conseils d'experts, à l'acquisition de matériel pour la prestation des services, et au renforcement de la gestion administrative et exécutive des services de navigation aérienne et d'exploitation aéroportuaire. Le projet a commencé en 2009 et a une durée prévue de trois ans.

Réalisations du projet

L'installation d'une microstation terrienne (VSAT) au Centre de contrôle de la circulation aérienne de Balboa a été effectuée, qui comprend le logiciel de services de météorologie aérienne/d'information aéronautique et la connexion du réseau du service fixe de télécommunications aéronautiques. À l'aéroport Ruben Cantu, un radiophare omnidirectionnel VHF/dispositif de mesure de distance classique a été installé. L'installation d'un système de télévision en circuit fermé à l'aéroport Alonso Valderrama est achevée. Le matériel et les systèmes de communication nécessaires pour renforcer la performance de plusieurs aéroports et dépendances de l'Autorité de l'aviation civile ont été achetés, notamment un système statistique pour la Direction du transport aérien de l'AAC, de nouvelles radios pour un système de simulation de vol, cinq programmes d'instruction pour la formation continue et la certification des compétences du personnel de la sécurité de l'aviation. Au total, 172 techniciens et spécialistes ont reçu une formation dans les domaines de la navigation, de l'approche radar et de la sécurité aérienne.

Renforcement de l'aéroport international de Tocumen au Panama

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par l'aéroport international de Tocumen, sont de porter assistance au Gouvernement du Panama pour la modernisation des installations aéroportuaires, y compris pour la gestion de projets d'expansion de l'aéroport et les achats d'équipements nécessaires à son fonctionnement, et de faire en sorte que les opérations aéroportuaires soient conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Ce projet, entrepris en 2003, a été rouvert et prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

L'achat de 12 nouvelles passerelles d'embarquement, ainsi que la mise à niveau du système de manutention automatisée pour satisfaire à tous les niveaux de sécurité ont été effectués. Le personnel de l'aéroport international de Tocumen (TIA) a reçu une formation dans plusieurs domaines liés à l'aviation. Dix séminaires internationaux ont été donnés sur des sujets se rapportant à l'administration aéroportuaire. Un système de feux de seuil et de fin de piste, un dispositif lumineux d'approche et un système indicateur de trajectoire d'approche de précision, de l'équipement de balisage lumineux ainsi que du matériel et des services auxiliaires ont été fournis. Un plan de masse et d'activités d'aéroport a été préparé par une équipe d'experts internationaux de l'OACI.

PÉROU**Modernisation de la gestion du trafic aérien****But du projet**

Le projet, financé par la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC S.A.) par l'entremise du Gouvernement du Pérou vise à moderniser les services de la circulation aérienne afin de mettre en place l'infrastructure requise pour l'implantation du système de gestion du trafic aérien (ATM). Le projet prévoit la formation des ressources humaines, le renouvellement du centre de contrôle régional (ACC), l'installation d'un radar secondaire de surveillance (SSR) mode S et la mise en œuvre de services de circulation aérienne. Le projet a débuté en juillet 2009 et a une durée prévue de cinq ans.

Réalisations du projet

La deuxième phase de formation du personnel participant à l'utilisation et à l'entretien de l'équipement et des systèmes a été menée à bien. La phase finale de l'essai de réception sur le site provisoire a été réalisée pour huit sites radar, le site ADS-B, le nouveau bâtiment du centre de contrôle régional intégré à la tour de contrôle de la circulation aérienne, et le simulateur radar.

Qualification de l'aéroport de Cajamarca aux fins d'une exploitation continue**But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par la compagnie minière Yanacocha par l'entremise du Gouvernement du Pérou, est d'aider la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC S.A.) à acquérir de l'équipement et à former du personnel technique. Ce projet, entrepris en octobre 2011, devrait durer six mois.

Réalisations du projet

Les appels d'offre et l'évaluation des propositions ont été effectués pour l'acquisition et l'installation d'un dispositif lumineux d'aérodrome, un système de communication et un système d'observation météorologique automatique avec une portée visuelle de piste et un système de détection du cisaillement du vent pour mettre à niveau l'aéroport de Cajamarca aux fins d'une exploitation continue.

PHILIPPINES**Amélioration de la sécurité aérienne aux Philippines grâce au renforcement des moyens de supervision de la sécurité du Bureau du transport aérien (ATO)****But du projet**

L'objectif de ce projet, qui est financé par l'Autorité de l'aviation civile des Philippines (CAAP), est d'améliorer la sécurité de l'aviation en mettant à jour les règlements et procédures de manière à renforcer les moyens de la CAAP en matière de supervision de la sécurité, de mettre à disposition davantage d'inspecteurs et d'arpenteurs-géomètres qualifiés et de renforcer la structure et l'autonomie organisationnelles en vue d'assurer une supervision efficace de la sécurité des activités des transporteurs aériens, organisations de maintenance aéronautique, organismes de formation agréés, exploitants d'aérodromes, et fournisseurs de services de navigation aérienne, ainsi que la conformité aux règlements et procédures de sécurité et l'application des principes du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Le projet, entrepris en mai 2008, a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2012.

Réalisations du projet

L'équipe de projet de l'OACI a continué de se pencher sur la résolution des résultats de l'audit du Programme d'audit de supervision de la sécurité (USOAP). Les spécialistes en assistance opérationnelle (OPAS) ont introduit une grille de qualifications comme élément de base pour évaluer le niveau de conformité du personnel de supervision de la sécurité de la navigabilité, de l'exploitation aérienne et des organismes de formation agréés. Un plan de formation a été élaboré en vue de nouvelles formations ou de formations périodiques. Des professionnels nationaux ont été recrutés et formés tout au long du projet et certains allaient être recrutés par la CAAP à des postes de gestion et d'inspection, tout en continuant à exercer leurs fonctions de supervision dans l'industrie. La CAAP continue de maintenir un effectif qualifié et chevronné d'inspecteurs de l'exploitation aérienne en engageant à contrat des pilotes vérificateurs de compagnie aérienne à la retraite. Une assistance a été apportée à la CAAP en lien avec les exigences de supervision de la sécurité émanant de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et du Comité de sécurité aérienne de l'Union européenne, qui a interdit à tous les exploitants des

Philippines de survoler le territoire européen. Des accords préliminaires ont été conclus avec des écoles privées et des organismes de maintenance des aéronefs pour fournir à la CAAP des installations entièrement équipées pour l'examen des compétences. Un projet de conversion de documents a été mené à bien, qui a conduit à la numérisation, classification et indexage de quelque 3,3 millions de documents auxquels peuvent avoir accès en ligne les usagers dûment autorisés. L'équipe de projet a dressé et remis un plan d'action sur la façon de répondre aux préoccupations de l'OACI qui sont liées aux problèmes graves de sécurité (PGS) et de revenir à la Catégorie I de la FAA tout en étant viable.

Accord du Service des achats d'aviation civile avec l'autorité de l'aéroport international de Mactan-Cebu — Acquisition de deux systèmes d'atterrissage aux instruments/dispositifs de mesure de distance (ILS/DME)

But du projet

L'objectif de ce projet, qui est financé par l'administration de l'aéroport international de Mactan-Cebu (MCIAA), est l'acquisition de divers systèmes de piste et de navigation aérienne aéroportuaires destinés à aider la MCIAA à améliorer de façon générale son système de sécurité des vols. Le projet a commencé en avril 2010 pour une durée prévue de 15 mois et a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

Le deuxième des deux systèmes ILS/DME a été livré et installé. Après le calibrage et les essais de l'équipement, les essais de réception provisoire sur le site (PSAT) et la vérification en vol ont été effectués. Les procédures PSAT ont été transmises à la MCIAA pour examen et observations. Le fournisseur a dispensé une formation en cours d'emploi.

QATAR

Développement aéroportuaire

But du projet

L'objectif de ce projet, qui est financé par le Gouvernement du Qatar, était d'aider l'Autorité de l'aviation civile (AAC) à concevoir et construire le nouvel aéroport international de Doha (NDIA), qui sera entièrement indépendant de l'aéroport existant. L'assistance de l'OACI consistait à fournir des services spécialisés en ingénierie d'aérodrome et à représenter l'AAC auprès des entrepreneurs et des consultants. Ce projet, entrepris en 2003, d'une durée prévue de cinq ans, a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2011 et est maintenant achevé.

Réalisations du projet

Le Comité directeur du NDIA a été aidé, d'un point de vue technique et gestionnaire, dans son examen des conceptions proposées pour toutes les installations.

Examen du plan de masse de l'aéroport international d'Aerospace City**But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par la Qatar Foundation, était de fournir des services d'experts-conseils pour l'examen du plan de masse/rapport de conception détaillé pour l'aéroport d'Aerospace City, au Qatar, aux fins de conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP), les procédures et éléments indicatifs de l'OACI. Ce projet, entrepris en novembre 2010 pour une durée prévue de deux ans, est maintenant achevé.

Réalisations du projet

Une équipe pluridisciplinaire a fourni à l'aéroport d'Aerospace City du Qatar des observations sur le plan de masse/rapport de conception détaillé et présenté son rapport final sur la base des observations reçues.

RÉPUBLIQUE DE CORÉE**Programme de formation OACI/République de Corée destiné aux pays en développement****But du projet**

L'objectif de ce projet, qui est financé par le Gouvernement de la République de Corée, est que l'OACI apporte une assistance à l'Autorité de la sécurité de l'aviation civile (CASA) et au Centre de formation de l'aviation civile coréen (KCATC) dans l'administration d'un programme de formation de participants provenant de pays en développement, sélectionnés par le CATC. L'assistance englobe la diffusion de renseignements aux États membres de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi et de refus des bourses. Le projet, qui a commencé en juillet 2007, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2012.

Réalisations du projet

L'OACI a octroyé 202 bourses à des participants provenant de 51 pays en développement pour une formation dispensée au KCATC et à l'académie de l'aviation de la corporation de l'aéroport international d'Incheon, sur l'entretien des VOR Doppler, le système mondial de navigation par satellite, l'exploitation

aéroportuaire, la sécurité de l'aviation, le contrôle d'approche radar, l'Annexe 14 — *Aérodromes*, la politique de navigation aérienne, les concepts radar, les activités d'aérogare, l'entretien des systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS), et la politique aéronautique pour les cadres.

SINGAPOUR

Programme de formation OACI/Singapour destiné aux pays en développement

But du projet

L'objectif de ce projet, qui est financé par l'Administration de l'aviation civile de Singapour (CAAS), est que l'OACI aide à administrer un programme de formation de participants provenant de pays en développement, sélectionnés par l'Académie de l'aviation de Singapour (SAA). L'assistance porte sur la diffusion de renseignements concernant ce programme aux États membres de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi et de refus des bourses. Le projet, entrepris en avril 2001 pour une durée prévue de trois ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

Quatre-vingt-un participants provenant de 39 pays en développement ont été retenus pour suivre 11 cours donnés dans les domaines suivants : opérations et gestion des aérogares, gestion de crise en sûreté de l'aviation, gestion de l'aviation civile, communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien, droit aérien international, concepts et applications, gestion d'urgence, programme national de sécurité, inspecteurs de supervision de la sécurité, exploitation aérienne et maintenance, et responsables de la supervision de la sécurité.

Évaluation du danger posé par la faune sauvage et formation correspondante

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Groupe d'aéroports de Changi (CAG), consistait à évaluer le risque que représente la faune sauvage et à fournir au CAG une formation en vue de l'établissement d'un programme efficace de contrôle de la faune sauvage à l'aéroport international de Changi. Ce projet, entrepris en novembre 2010 pour une durée prévue de neuf mois, est achevé.

Réalisations du projet

Un expert OACI en gestion de la faune sauvage a procédé à l'évaluation du risque que représente la faune sauvage pour les aéronefs ; l'évaluation de la faune sauvage dangereuse par espèce et par saison ; la description de ce qui attire la faune sauvage à l'aéroport et dans ses alentours. Il a recommandé du matériel et des procédures pour s'attaquer aux dangers, notamment le contrôle actif et la gestion des habitats, ainsi que des méthodes pour traiter des questions hors aéroport. Des questions de mise en œuvre ont été soulignées et 12 recommandations ont été formulées. L'évaluation des dangers a été suivie de sessions de formation sur le contrôle et la gestion détaillés de la faune sauvage à l'aéroport international de Changi.

SOMALIE**Administration provisoire de l'aviation civile somalienne (CACAS)****But du projet**

Ce projet, qui est 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 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, a été d'abord prolongé jusqu'à la fin de 2006. En raison de l'instabilité permanente, il a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

Le projet a continué d'assurer la gestion et l'administration de l'Autorité provisoire de l'aviation civile somalienne (CACAS) en coordonnant les activités avec le Directeur général du Bureau régional Afrique orientale de l'OACI. La CACAS a continué de fournir un service d'information de vol, y compris un service d'information aéronautique (AIS), des services de communications aéronautiques (AEROCOM) et des services météorologiques aéronautiques continus pour les vols dans l'espace aérien somalien depuis le bureau du projet situé à Nairobi. Elle a aussi continué d'assurer le service d'information de vol d'aérodrome, les services

de sauvetage et de lutte contre l'incendie et des services de guidage au sol aux aéroports de Hargeisa, Berbera et Bosasso. Le projet fait fonctionner une station AEROCOM à l'aéroport de Garowe et assure un service de briefing AIS à l'aéroport de Hargeisa. Au chapitre du développement des ressources humaines, le projet a attribué sept bourses dans des disciplines diverses de l'aviation et il a été représenté à deux séminaires et ateliers internationaux. La CACAS a également aidé le PNUD à évaluer et certifier des travaux de génie civil à l'aéroport de Hargeisa. Le projet a entrepris une mission à Mogadishu en collaboration avec le Bureau d'appui de l'ONU pour la Mission de l'Union africaine en Somalie (AMISOM) (UNSOA) afin d'évaluer les opérations à l'aéroport de Mogadishu et interviewer les candidats à la formation dans divers domaines de l'aviation. Un audit technique/une analyse des carences a évalué les opérations du projet ainsi que la situation en Somalie aux fins du transfert du projet aux autorités somaliennes.

SOUDAN

Renforcement des capacités de l'AAC du Soudan

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par le Gouvernement du Soudan, sont d'assurer le renforcement institutionnel, d'apporter une expertise et de fournir des conseils à l'Autorité de l'aviation civile du Soudan (AACS), d'aider l'AACS à mener à bien ses plans de développement futur et à moderniser sa structure. L'objectif final sera de renforcer la capacité opérationnelle et de sécurité de l'AACS et de l'aider dans l'élaboration d'une structure efficace de l'aviation civile. Ce projet a été entrepris en août 2011 pour une durée initiale de douze mois.

Réalisations du projet

Des experts internationaux ont été dépêchés pour offrir leurs conseils à l'AACS afin de s'assurer de sa conformité avec les conventions aéronautiques internationales, les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et les éléments indicatifs connexes. Une équipe de cinq experts de l'OACI a été détachée et elle a fourni l'expertise requise pour la mise à niveau et la modernisation des services de gestion de la circulation aérienne, la capacité de supervision de la sécurité des opérations aériennes et les méthodes d'octroi à adopter de licences du personnel. Les experts ont travaillé avec le personnel disponible de l'AACS pour le former et développer ses capacités en gestion et supervision des secteurs critiques de l'aviation.

Fourniture de services techniques et de gestion

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Opération hybride Union Africaine/Nations Unies au Darfour (MINUAD), était de fournir des services spécialisés en ingénierie des aéroports et un soutien en gestion de projet à la MINUAD dans l'exécution et la mise en œuvre des projets de réhabilitation des terrains d'aviation. Le projet, entrepris en décembre 2010, s'est achevé en novembre 2011.

Réalisations du projet

Un ingénieur en aéroport a aidé la MINUAD et l'Autorité de l'aviation civile du Soudan (AACCS) dans les domaines suivants : préparation des spécifications techniques, énoncé des travaux et adjudication des appels d'offre ; inspection du site des fournisseurs potentiels ; évaluations techniques des appels d'offre ; processus de passation des marchés ; surveillance des travaux, supervision du contrôle de qualité des fournisseurs ; examen des factures des fournisseurs ; et réception et certification des travaux achevés. Des missions de supervision du site ont été effectuées pour la réhabilitation de trois aéroports afin de surveiller l'installation de dispositifs lumineux d'aéroport, de radiophares omnidirectionnels VHF Doppler/dispositifs de mesure de distance et de systèmes d'atterrissage aux instruments aux trois aéroports opérationnels.

Fourniture de services d'appui technique

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par la Mission des Nations Unies au Soudan, (MINUS) étaient d'aider la MINUS dans le cadre de son programme de réhabilitation et de travaux de construction dans quatre aéroports ; l'amélioration des services de navigation aérienne, et l'élaboration du plan de formation des contrôleurs de la circulation aérienne. Le projet, entrepris en mai 2010 pour une durée prévue de 12 mois, a été achevé en juillet 2011.

Réalisations du projet

Les spécifications techniques ont été élaborées aux fins de l'étude topographique, des essais géologiques et de laboratoire, et de la construction d'une aire de trafic sol-ciment à l'aéroport de Juba. Les spécifications techniques relatives au revêtement de sol en asphalte ont été élaborées pour les aéroports de Khartoum et El Obeid. Une stratégie aéronautique a été élaborée, qui porte principalement sur les exigences de l'Autorité de l'aviation civile du Soudan (SCAA) dans les domaines suivants : construction et/ou extension des pistes et des aires de trafic, assistance pour la mise en œuvre par la SCAA des projets de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) ;

évaluation de l'effectif actuel des services de contrôle de la circulation aérienne et évaluation des besoins futurs en la matière. Il a été procédé à une analyse d'évaluation des risques en matière de CNS/ATM et des méthodes d'atténuation pour améliorer les conditions de sécurité des vols partout au Soudan.

THAÏLANDE

Plans directeurs révisés pour les aéroports internationaux Suvarnabhumi et Don Mueang

But du projet

L'objectif de ce projet, qui est financé par Airports of Thailand (AOT) Public Company Limited, était d'aider l'AOT dans le processus décisionnel général concernant le rôle futur à long terme des aéroports Don Mueang et Suvarnabhumi et le principe de l'aéroport simple ou de l'aéroport double pour Bangkok, complétant les résultats de l'étude sur les opérations doubles pour la région métropolitaine de Bangkok, étude qui a été achevée en avril 2010. Le projet a commencé en avril 2010 et s'est achevé en mars 2011.

Réalisations du projet

Sur la base des résultats de l'étude sur un aéroport simple, des recommandations ont été faites à l'AOT sur les options les plus viables concernant le rôle futur à long terme des aéroports Don Mueang et Suvarnabhumi.

Programme de formation OACI/Thaïlande destiné aux pays en développement

But du projet

L'objectif de ce projet, qui est financé par le Centre de formation de l'aviation civile (CATC) de la Thaïlande, est que l'OACI prête son assistance dans l'administration d'un programme de formation de participants provenant de pays en développement, sélectionnés par l'institut de formation. L'assistance couvre la diffusion des renseignements aux États membres et l'envoi de lettres d'octroi ou de refus de bourses. Ce projet, qui a commencé en 2009, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

Au total, 192 participants provenant de 23 pays en développement ont été sélectionnés pour suivre huit cours dans les domaines suivants : connaissance de l'anglais aéronautique (interrogateur/évaluateur), gestion des marchandises

dangereuses, facteurs humains en matière de personnel d'exploitation, formation des instructeurs, navigation fondée sur la performance, et systèmes de gestion de la sécurité.

URUGUAY

Renforcement de la Direction nationale de l'aviation civile et de l'infrastructure aéronautique (DINACIA)

But du projet

Les objectifs de ce projet, qui est financé par le Gouvernement de l'Uruguay, sont de veiller à la fourniture de ressources techniques, administratives et professionnelles permettant à l'autorité aéronautique locale de s'acquitter de ses responsabilités de supervision de la sécurité conformément aux normes de l'OACI et au règlement aéronautique de l'Amérique latine (LAR) ainsi que de moderniser les services de la circulation aérienne. Le projet a commencé en août 2009, pour une durée initiale prévue de quatre ans.

Réalisations du projet

Le personnel du projet a prêté assistance à la DINACIA dans le recrutement de professionnels nationaux dans des domaines critiques comme l'inspection des opérations, la consultation juridique internationale, l'assurance de la qualité et la technologie informatique. Le personnel de la DINACIA a reçu une formation sur les sujets suivants : licences du personnel, opérations, navigabilité, navigation aérienne, sûreté aérienne, facilitation, questions de droit et systèmes de gestion de la sécurité. Toutes les inspections d'opérations et de navigabilité effectuées par la DINACIA en 2011 l'ont été par l'entremise de ce projet. Un nombre significatif de règlements aéronautiques uruguayens ont été élaborés dans les domaines suivants : aéroports, enquêtes sur les accidents, météorologie aéronautique, et recherches et sauvetage. Des règlements supplémentaires ont été élaborés ou harmonisés avec les Annexes à la Convention de Chicago et le règlement aéronautique de l'Amérique latine. Un système complet de communications et un système radar ont été achetés.

Service des achats d'aviation civile (CAPS)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la Direction de l'aviation civile et de l'infrastructure aéronautique (DINACIA), est de fournir de l'équipement afin de renforcer les autorités aéronautiques. Le projet a commencé en 2005 et il a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2012.

Réalisations du projet

Un contrat a été signé pour l'achat de deux véhicules de lutte contre l'incendie.

VENEZUELA (RÉPUBLIQUE BOLIVARIENNE DU)**Modernisation des aéroports et du contrôle de la circulation aérienne****But du projet**

L'objectif de ce projet, qui est financé par le Gouvernement de la République bolivarienne 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 et le développement de l'aviation civile au Venezuela (République bolivarienne du). Ce projet, entrepris en 2004, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

La construction de deux tours de contrôle est achevée et la fourniture d'équipement et de matériel supplémentaire est terminée.

LISTE DES PROJETS INTERNATIONAUX ET INTERRÉGIONAUX

RÉGION AFRIQUE

Assistance pour l'établissement de l'Organisation régionale du Groupe de l'Accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO)

But du projet

Ce projet est financé par les États membres du Groupe de l'Accord de Banjul (BAG) (Cap-Vert, Gambie, Ghana, Guinée, Libéria, Nigéria et Sierra Leone), avec un appui financier et en nature de la Banque africaine de développement, de la société Boeing, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS). Son objectif est d'aider les États membres du Groupe de l'Accord de Banjul à mettre sur pied l'Organisation régionale du BAG pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO), dont le rôle est de renforcer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la sous-région. La BAGASOO, qui a institutionnalisé le projet du COSCAP-BAG qui a pris fin en juillet 2010, a été établie sous les auspices du BAG en application de l'Accord du BAG signé par les Ministres chargés de l'aviation civile dans les États membres du Groupe. Le projet, qui a commencé en juillet 2010 pour une durée initiale d'un an, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

Le site web de la BAGASOO a été créé et est pleinement opérationnel. L'élaboration de bases de données régionales ou de registres des aéronefs, des aéronefs étrangers de location, des détenteurs d'un permis d'exploitation aérienne, des organisations de maintenance et des organismes de formation aéronautique agréés a commencé et les bases de données ont été alimentées. Des arrangements de collaboration ont été conclus avec des agences comme la FAA et l'AESA pour encourager l'assistance technique dans le domaine de la formation au bénéfice des inspecteurs nationaux et de l'industrie dans la région du BAG. Les États membres du BAG ont bénéficié d'une formation en évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers. Durant les missions techniques, il a été recommandé à la Sierra Leone de remédier aux carences pour ce qui est de la capacité de l'État en matière de supervision de la sécurité, le règlement des aérodromes ainsi que le manuel d'inspection des aérodromes du Nigéria ont été examinés et mis à jour, et les éléments indicatifs en matière d'aérodromes ont été examinés.

Assistance aux Autorités Africaines et Malgaches de l'Aviation Civile (AAMAC) pour l'établissement d'une entité internationale de supervision de la sécurité***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par l'AAMAC (composée des États membres de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar, à savoir le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, les Comores, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Guinée-Bissau, la Guinée équatoriale, Madagascar, le Mali, la Mauritanie, le Niger, la République centrafricaine, le Sénégal, le Tchad et le Togo) est d'aider l'AAMAC à passer de son cadre coopératif actuel à celui d'une organisation internationale qui aidera ses États membres à s'acquitter de leurs fonctions de supervision de la sécurité. Le projet, entrepris en septembre 2010 pour une durée prévue de 12 mois, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

Un responsable d'équipe de projet a été recruté. Un projet de traité pour l'établissement de l'organisation a été préparé et présenté aux États membres. La version révisée du traité a été présentée au Conseil des ministres qui l'a approuvée. La rédaction de manuels sur les questions administratives et techniques a commencé.

Arrangement de coopération pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens (CAPSCA) — Afrique***But du projet***

L'objectif de ce projet, qui est financé par le Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe (CFIA), ainsi que par des contribution en nature de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Autorité de l'aviation civile de Singapour, ainsi que d'autres États et organisations internationales, est, grâce à des arrangements de coopération entre les États participants et leur administration (Afrique du Sud, Angola, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Kenya, Lesotho, Mali, Mozambique, Nigéria, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Tchad, Togo, Zambie et Zimbabwe), de réduire le risque de propagation des maladies transmissibles par les voyageurs aériens, comme les virus de la grippe potentiellement pandémique. Le projet CAPSCA aide les États à respecter les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI figurant dans les Annexes 6, 9, 11, 14 et 18 ainsi que dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) et les lignes directrices connexes relatives à l'établissement de plans d'urgence concernant les urgences de santé publique. Le projet, entrepris en mars 2008, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

Un atelier s'est tenu à Bamako afin de fournir aux États les outils nécessaires au développement de plans et procédures pour s'attaquer aux urgences de santé qui touchent le secteur de l'aviation. La deuxième réunion de coordination mondiale du CAPSCA a eu lieu à Abuja, conjointement avec la deuxième réunion du Comité directeur. Une formation a été dispensée aux conseillers techniques pour la réalisation de visites d'assistance aux aéroports/aux États dans le cadre du projet CAPSCA, et des visites ont eu lieu aux aéroports internationaux d'Abidjan, Bamako, Maseru, Nairobi et Abuja. Durant l'année, l'Angola, le Gabon, la Gambie, le Lesotho, le Mali, le Mozambique, la République-Unie de Tanzanie, le Togo, la Zambie et le Zimbabwe se sont joints au projet. Cette plus grande participation aux réunions, visites d'assistance et autres activités de sensibilisation montre la vigilance accrue des États quant à leurs obligations au titre de la Convention sur l'aviation civile internationale.

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

But du projet

Ce projet est financé par les États membres de l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA), (Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo), la Mauritanie, et avec des contributions financières et en nature de la Banque africaine de développement, de la société Boeing, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AES A), de la Commission européenne, de la Coopération française et de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS). Ses objectifs sont de rehausser la sécurité du transport aérien, de développer les connaissances et les compétences techniques des inspecteurs nationaux grâce à une formation théorique et en cours d'emploi, d'exécuter des tâches de certification et surveillance des exploitants aériens pour le compte des Autorités de l'aviation civile dont les moyens de supervision sont actuellement limités, et d'établir un programme d'inspection et de certification des aérodromes qui mènera à la création d'une organisation de sécurité aéronautique regroupant les États membres. Le projet, entrepris en 2004, avec une durée prévue de trois ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

Le personnel du projet a été renforcé de manière à inclure un inspecteur de l'exploitation aérienne supplémentaire. Un ensemble de projets de règlements techniques communs se rapportant aux Annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15 et 18 de l'OACI ainsi qu'un manuel de l'inspecteur ont été actualisés et présentés à la Commission de l'UEMOA pour lancer le processus d'adoption. Des missions d'assistance ont été menées auprès d'États de l'UEMOA en vue de la mise en œuvre de plans d'action correctrice suite aux audits du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Le projet a également participé à des missions d'assistance de l'Agence européenne de la

sécurité aérienne (AESA) et à l'assistance fournie dans le cadre du programme d'inspection coopératif AFI. Le septième Comité directeur s'est tenu. Le personnel du projet a assisté à des séminaires et ateliers du Comité consultatif sur les pratiques d'immunisation, le Forum de coopération internationale de l'AESA sur les exploitants des pays tiers, la Conférence internationale sur la sécurité de l'aviation États-Unis/Europe, la réunion préparatoire de la CAFAC en vue du symposium régional des organisations de supervision de la sécurité de l'OACI, et la Partie II de la formation européenne en matière d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers. Les inspecteurs nationaux ont reçu une formation dans les domaines de la navigabilité et des aéroports.

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 et Sao Tomé-et-Principe (COSCAP-CEMAC/STP)

But du projet

Ce projet est 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 et en nature de la Banque africaine de développement, d'Airbus, de la société Boeing, de la Direction générale de l'aviation civile de la France, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, de la Coopération française, de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) et de Transports Canada. Ses objectifs sont de relever la sécurité du transport aérien, de faciliter une approche coordonnée à l'égard du partage des connaissances techniques, d'augmenter les connaissances et les compétences techniques grâce à une formation théorique et en cours d'emploi, d'exécuter 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. Le projet, 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, avait une durée prévue de 36 mois. Ce projet a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

L'équipe du projet a été renforcée par le recrutement d'un expert en sécurité et certification des aéroports et d'un deuxième inspecteur régional de l'exploitation aérienne. Le projet de code de l'aviation civile de la CEMAC a été examiné et approuvé par le Groupe de travail sur la sécurité des vols. Quatorze textes à caractère de règlement se rapportant aux Annexes 1, 6-I, 6-III, 8 et 14 ont été révisés et approuvés par le Groupe de travail sur la sécurité des vols, approuvés par le Comité directeur et transmis à la Commission de la CEMAC pour adoption.

Avec l'assistance du Comité consultatif sur les pratiques d'immunisation de l'OACI — Programme Afrique-océan indien, une étude sur l'organisation et l'exploitation de l'Agence régionale de supervision de la sécurité a été effectuée et les instruments juridiques pertinents pour son établissement soumis à la Commission de la CEMAC pour adoption. Avec le concours de l'AESA, les inspecteurs nationaux et régionaux ont reçu une formation sur l'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers. Des missions d'assistance ont été menées auprès de chaque État membre de la COSCAP-CEMAC/STP.

Programme 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

Ce projet est financé par les États membres de la Communauté de développement de l'Afrique australe (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), avec un apport financier et en nature de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS). Son objectif 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 d'assurer l'éventail complet, ou seulement une partie, si nécessaire, des 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. Ce projet, entrepris en avril 2008, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

Deux inspecteurs régionaux de la sécurité des vols ont été recrutés. Les ministres de la SADC chargés des transports et de la météorologie ont approuvé le projet type de Lois et règlements régissant l'aviation civile qui sont les principaux outils d'harmonisation à caractère réglementaire utilisés par les États membres de la SADC, ainsi que le projet de Charte qui établit la structure juridique et institutionnelle de la SASO. Une mission d'assistance de deux semaines en Zambie a été effectuée, et une mission de formation de trois semaines a été réalisée en Afrique du Sud afin d'aider à l'instruction en matière de certification et de surveillance dispensée aux inspecteurs nationaux des opérations aériennes de la SADC ayant besoin d'une formation OACI d'inspecteur public de la sécurité de l'aviation — Exploitation technique des aéronefs.

RÉGION AMÉRIQUES

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

But du projet

Les objectifs de ce projet, qui est financé par les Gouvernements de l'Argentine, de la Bolivie (État plurinational de), du Brésil, du Chili, du Panama, du Paraguay, du Pérou, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du), sont de développer et d'appliquer les initiatives du Plan mondial de navigation aérienne, ce qui permettra de passer d'un système de gestion de la circulation aérienne basé sur des moyens au sol à un système fondé sur les performances des aéronefs ; de mettre en œuvre 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'élaborer une stratégie de mise en œuvre et d'intégration des systèmes automatiques de gestion du trafic aérien dans la Région Caraïbes/Amérique du Sud (CAR/SAM) pour faciliter l'échange de renseignements et la prise conjointe de décisions concernant tous les éléments du système de gestion du trafic aérien (ATM). Le projet, entrepris en 2007, a une durée prévue de cinq ans.

Réalisations du projet

Les activités du projet se sont poursuivies avec l'élaboration de plans d'action visant à mettre en œuvre la navigation fondée sur les performances en route, en zone terminale et en approche ; la gestion des courants de trafic aérien ; l'amélioration de la capacité de communications, navigation et surveillance ; l'interconnexion de la gestion automatisée de la circulation aérienne dans les centres de contrôle régionaux et l'interconnexion des systèmes de messagerie ATS. La mise en œuvre de la Version 1 du réseau de routes ATS est achevée et l'élaboration de la Version 2 du réseau de routes ATS a été lancée. Un plan conjoncturel pour traiter des cendres volcaniques a été élaboré, de même que des lignes directrices pour les études aéronautiques dans le domaine des aérodromes. Des activités visant à mettre en œuvre un système de gestion de la qualité pour les services météorologiques ont commencé. Le projet a appuyé la tenue de deux réunions du groupe SAM de mise en œuvre et parrainé la mise en place de sept programmes de formation sur les sujets mentionnés plus haut, ainsi que le calcul de la capacité des aérodromes et des secteurs de contrôle du trafic aérien, avec la participation de 332 spécialistes provenant de 14 États.

**Réseau numérique de communications, navigation et surveillance (CNS) —
Gestion du réseau numérique d'Amérique du Sud (REDDIG) et
administration du segment satellitaire**

But du projet

Ce projet est financé par les Gouvernements de l'Argentine, de la Bolivie (État plurinational de la), du Brésil, du Chili, de la Colombie, de l'Équateur, de la France, du Guyana, du Paraguay, du Pérou, du Suriname, de Trinité-et-Tobago, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du). Son objectif est d'instaurer un mécanisme multinational pour gérer le réseau numérique de communications, navigation et surveillance (CNS) grâce au REDDIG et 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). Depuis l'établissement du mécanisme multinational, le projet gère temporairement le réseau REDDIG et met en œuvre des applications dans le secteur CNS/ATM conformément aux dispositions du Plan régional de navigation aérienne — Document de mise en œuvre des installations et services pour la Région CAR/SAM. Ce projet, entrepris en 2003 pour une durée prévue de cinq ans, a été prolongé jusqu'à décembre 2014.

Réalisations du projet

Le projet a continué de gérer le réseau REDDIG et d'administrer le segment satellitaire avec efficacité, mettant ainsi à la disposition de tous les États membres un réseau fiable et robuste qui appuie les services de télécommunications aéronautiques dans la région d'une manière qui répond aux plus hautes normes de qualité et de disponibilité, et d'aider à la mise en œuvre de nouveaux services. Au total, 6 opérations de logistique ont été exécutées, dont l'envoi de pièces de rechange aux États membres, la coordination des réparations avec les fabricants et l'acquisition de pièces de rechange supplémentaires nécessaires. De nouveaux services ont été mis en œuvre, notamment l'échange de données radar et de vols entre les centres de contrôle régionaux [Argentine, Uruguay, Brésil et Venezuela (République bolivarienne du)], l'interconnexion opérationnelle de systèmes de messagerie ATS (Pérou, Colombie, Georgetown et Paramaribo), les services vocaux des services de la circulation aérienne et du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques pour l'interconnexion des réseaux « Mejoras al Enlace de Voz ATS » (Améliorations de la liaison téléphonique) (MEVA) II REDDIG (Caracas et Bogota). Un séminaire/atelier sur les technologies nouvelles dans les réseaux satellitaires et terrestres s'est tenue avec la participation de 34 nationaux provenant de 11 États membres et 7 organisations internationales. Huit bourses ont été octroyées. Une étude pour la mise en œuvre d'un nouveau réseau régional REDDIG II et ses spécifications techniques ont été rédigées.

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe (CFIA) ainsi que par des contributions en nature de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Autorité de l'aviation civile de Singapour et d'autres États et organisations internationales, est, grâce à des arrangements de coopération conclus entre les États participants [Argentine Bahamas, Barbade, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Canada, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, États-Unis, Guatemala, Guyana, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Pérou, République dominicaine, Suriname, Trinité-et-Tobago, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)] et leurs administrations de l'aviation civile et autorités sanitaires, de réduire les risques de propagation de maladies transmissibles par les voyageurs aériens, comme la grippe potentiellement pandémique. Le projet CAPSCA aide les États à satisfaire aux normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes de l'OACI qui figurent dans les Annexes 6, 9, 11, 14 et 18, aux *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) et aux directives connexes relatives à la planification d'urgence en matière de santé publique. Ce projet, entrepris en décembre 2008, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2012.

Réalisations du projet

La troisième réunion de l'équipe de médecine aéronautique et santé publique régionale, la troisième réunion du Comité directeur de CAPSCA Amériques, le séminaire régional sur la planification d'urgence et la disponibilité opérationnelle en matière de santé publique et la formation d'un conseiller technique ont eu lieu conjointement avec l'Organisation panaméricaine de la santé de l'OMS, en mai 2011. La mise en œuvre du programme des travaux de CAPSCA-Amériques a progressé. La formation en cours d'emploi a été dispensée aux conseillers techniques pour la réalisation de visites d'assistance aux États/aéroports, et des visites ont été effectuées dans les pays suivants : Bolivie (État plurinational de), Brésil, Cuba, Costa Rica, Guyana, Honduras, Nicaragua et Suriname. Le Belize, l'Équateur, le Guyana et Trinité-et-Tobago ont rejoint le projet dans le courant de 2011.

Transition au système mondial de navigation par satellite (GNSS) dans la Région Caraïbes/Amérique du Sud (CAR/SAM) — Solution de renforcement pour les Caraïbes, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud (SACCSA)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par les Gouvernements de l'Argentine, de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, de Cuba, de l'Espagne, du Guatemala, du Venezuela (République bolivarienne du) ainsi que par la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), est de planifier le développement des aspects techniques, financiers et opérationnels d'un système de renforcement satellitaire (SBAS) préopérationnel pour la Région Caraïbes/Amérique du Sud CAR/SAM, en tenant compte de l'évolution du GNSS, des recommandations de la onzième Conférence de navigation aérienne et des conclusions du Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre (GREPECAS). Ce projet, entrepris en 2003, a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2012.

Réalisations du projet

Des études ont été menées sur les exigences du réseau de surveillance, la définition du centre de collecte et distribution des données, l'analyse technique de la solution de renforcement satellitaire pour les Caraïbes, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud (SBAS-SACCSA), l'analyse de l'ionosphère, la topologie du réseau sol, le prototype de l'unité centrale de traitement, l'analyse de l'interopérabilité de la SACCSA ainsi que le portail web de la SACCSA et les exigences de ce portail. Durant la septième réunion du Comité de coordination, le premier signal électromagnétique (SIS) SACCSA a été émis en mode essai.

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 Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), est d'apporter une assistance administrative dans la gestion du 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. Le projet, entrepris en janvier 2007, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2014.

Réalisations du projet

L'assistance a été apportée au moyen de nombreuses activités, dont une formation en gestion administrative, des réunions, des séminaires, le traitement des bourses et des modalités de voyage.

Système régional de supervision de la sécurité**But du projet**

Ce projet, financé par les Gouvernements de l'Argentine, de la Bolivie (État plurinational de la), du Brésil, du Chili, de la Colombie, de l'Équateur, du Panama, du Paraguay, du Pérou, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du), avec la participation d'Airbus en qualité d'observateur, est d'établir et de faire fonctionner un système régional de supervision de la sécurité avec le soutien technique, logistique et administratif qui s'impose. Le projet, entrepris en 2001 pour une durée prévue de cinq ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2016.

Réalisations du projet

Ce projet a continué de gérer l'harmonisation du Règlement latino-américain de l'aviation (LAR) et des procédures connexes, ainsi que les réunions d'experts, les activités de certification et de surveillance multinationales, les programmes de formation et le soutien technique aux États membres. La formation fournie comprenait des ateliers pour les inspecteurs d'aérodromes, des cours sur les licences du personnel, l'exploitation et la navigabilité pour les inspecteurs du gouvernement, l'approbation des aéronefs et des exploitants en vue de l'exécution de vols en navigation de surface et avec la qualité de navigation requise (RNAV/RNP), et des cours sur le programme d'échange de données sur l'inspection de la sécurité des aires de trafic (IDISR), avec 115 participants. En lien avec le programme IDISR, des renseignements sur 728 inspections d'aires de trafic ont été chargés dans la base de données. De plus, trois États membres ont reçu de l'aide pour la formation d'inspecteurs de la sécurité dans différents domaines. Un cours de formation en évaluation du système de gestion de la sécurité a été offert et dispensé par Transports Canada à 20 inspecteurs de la navigabilité. Les dispositions du LAR concernant les licences du personnel, la navigabilité et l'exploitation aérienne, ainsi que les manuels destinés aux inspecteurs de la navigabilité et de l'exploitation aérienne ont été actualisés. L'élaboration du LAR sur les aérodromes, les voies aériennes et les aides au sol conformément à l'Annexe 14 a été lancée. La traduction du LAR en anglais et en portugais s'est poursuivie. Le processus d'adoption ou l'adaptation/harmonisation du LAR comme règlement national par les États membres se sont poursuivis avec différents niveaux de mise en œuvre. Cinq États ont signé un accord de coopération multinationale sur l'acceptation des organismes de maintenance d'aéronefs et de composantes d'aéronefs entre les autorités de l'aviation civile des États membres sur la base du rapport d'audit de l'équipe multinationale du système.

Formation du personnel aéronautique dans la Région CAR/SAM

But du projet

Ce projet, financé par le Gouvernement de l'Espagne, vise à renforcer la gestion opérationnelle des fournisseurs de services de navigation aérienne, des exploitants d'aéroports et autres fournisseurs de services par la participation à des programmes de conférences, de séminaires et de bourses. Le projet, commencé en 1997, a été prolongé jusqu'à la fin de 2014.

Réalisations du projet

Trois séminaires internationaux ont eu lieu sur les questions de fret, de facilitation et de planification et gestion des événements majeurs touchant l'aviation civile, avec la participation de 162 représentants officiels des administrations de l'aviation civile dans la région. Dans le domaine de la coopération internationale, six bourses d'une durée d'un an chacune et 50 bourses d'une durée de deux semaines chacune ont été octroyées pour participer à un programme de maîtrise dans des domaines tels que les opérations aéroportuaires, les services de navigation aérienne et la gestion aéroportuaire.

RÉGION ASIE ET PACIFIQUE

Programme de procédure de vol Asie-Pacifique (FPP)

But du projet

Ce programme est un accord de coopération régional financé par les États/administrations participants actifs de l'Australie, la Chine (République populaire de, RAS de Hong Kong et RAS de Macao), la France, la Mongolie, la République de Corée, la République populaire démocratique de Corée, Singapour, la Thaïlande et les Philippines. L'Afghanistan, le Bangladesh, le Cambodge, la Malaisie, les Maldives, le Myanmar, le Népal, le Pakistan, la République démocratique populaire lao, le Sri Lanka, le Timor-Leste et le Viet Nam participent également au programme en qualité d'États usagers participants, mais ne font pas de contributions annuelles. Le FPP est exécuté à travers un projet dans le cadre d'arrangements de fonds d'affectation spéciale de l'OACI assuré par les États contributeurs, avec, en 2011, un appui en nature et un financement de la Federal Aviation Administration (FAA) des États Unis, de l'Administration de l'aviation civile de la Chine, de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de la France, du Département de l'aviation civile (CAD) de Hong Kong, de l'IATA, d'Airbus et de la société Boeing. L'objectif du programme est d'aider les États à mettre en place un dispositif durable en matière de procédure de vol aux instruments afin de pouvoir remplir leurs

engagements au titre de la Résolution A36-23 de l'Assemblée, concernant la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) qui a été renforcée par la Résolution A37-11 de l'Assemblée. Ce programme a été entrepris en janvier 2010 et devrait durer trois ans.

Réalisations du projet

Les deuxième et troisième cours initiaux PANS-OPS ont été dispensés à 24 participants provenant de 13 États et à 14 participants provenant de 9 États, respectivement. Vingt participants provenant de 10 États et 21 provenant de 11 États ont respectivement suivi le deuxième et le troisième cours sur la conception de procédures en matière de navigation fondée sur les performances (PBN). Quatre ateliers pour les instructeurs en conception d'espace aérien PBN se sont tenus, le premier avec l'appui de l'AAC de Singapour. Le premier cours de conception de procédures de qualité de navigation requise à autorisation obligatoire (RNP AR) a été dispensé à 24 participants provenant de 9 États. Une formation en cours d'emploi sur la conception de procédures a été donnée à deux concepteurs de procédures pour chacun des trois pays suivants : Indonésie, Mongolie et Sri Lanka. En collaboration avec les programmes COSCAP Asie, des ateliers de mise en œuvre de la PBN se sont tenus dans 11 États.

Assistance aux petits États insulaires du Pacifique Sud-Ouest, concernant la certification des aéroports et la mise en œuvre des SMS

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par une subvention de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) pour les États participants des Îles Marshall, des Îles Salomon, de Kiribati, de Micronésie (États fédérés de), de Nauru, de Papouasie-Nouvelle-Guinée et de Tonga, sont d'améliorer la capacité de supervision réglementaire des États et d'établir une base juridique pour les programmes de certification des aéroports et les programmes nationaux de sécurité (PNS), afin de garantir que la mise en œuvre de toutes les activités de certification des aéroports et des systèmes de gestion de la sécurité (SMS) est faite conformément à l'Annexe 14, Volume I, de l'OACI, et autres éléments indicatifs pertinents, pour renforcer la notion de gestion de la sécurité auprès des États participants, et mettre l'accent sur la capacité des États au titre du PNS en matière d'acceptation et de supervision des plans de SMS des fournisseurs de services d'aéroports. Ce projet en trois phases a commencé en septembre 2011, pour une durée initiale prévue de quatre mois, avec une pause d'un an entre la phase initiale et les deux dernières phases du projet.

Réalisations du projet

Le plan de travail du projet et la documentation type comprenant le règlement pour la certification des aérodromes, les manuels d'inspecteur des aérodromes et les manuels des aérodromes ont été préparés par un expert en certification/sécurité des aérodromes. Des missions ont été effectuées dans six des huit États participants.

Arrangement de coopération pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens (CAPSCA) — Asie et Pacifique**But du projet**

Ce projet est financé par l'Administration de l'aviation civile et les autorités aéroportuaires des États participants [Afghanistan, Chine (République populaire de, RAS de Hong Kong et RAS de Macao), Îles Salomon, Inde, Indonésie, Malaisie, Mongolie, Myanmar, Népal, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, Singapour, Thaïlande, Tonga et Viet Nam], par une subvention du Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe, et il reçoit des contributions en nature de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), de l'Autorité de l'aviation civile de Singapour et d'autres organisations internationales. Son objectif est, grâce à des arrangements de coopération entre les États, les administrations et les aéroports participants, de réduire les risques de propagation des maladies transmissibles par les voyageurs aériens, comme la grippe potentiellement pandémique, au travers de l'application et de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI contenues dans les Annexes 6, 9, 11, 14 et 18 et dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) et les directives connexes, et d'une formation du personnel des autorités, aéroports et compagnies de l'aviation civile 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 décembre 2012.

Réalisations du projet

Une réunion conjointe du Comité directeur et de l'Équipe régionale de médecine aéronautique et de santé publique était prévue en novembre 2011, mais elle a été repoussée à 2012 en raison d'inondations dans Bangkok. Le Conseiller technique CAPSCA à l'échelle mondiale a aidé l'Organisation mondiale de la santé (OMS) à effectuer une visite d'évaluation d'un aéroport, organisée par le Bureau régional d'Asie du Sud-Est de l'OMS, et le Myanmar s'est joint au projet.

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

But du projet

Ce programme est financé par les États participants (Afghanistan, Bangladesh, Bhoutan, Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine (RAS de Hong Kong et de Macao), Fidji, Inde, Indonésie, Japon, Kiribati, Malaisie, Maldives, Mongolie, Myanmar, Népal, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire lao, Singapour, Sri Lanka, Timor-Leste et Viet Nam), ainsi que par une subvention de la Commission européenne et du Gouvernement du Canada ; de plus, il reçoit des contributions en nature de la Transportation Security Administration. Son objectif est d'assurer la conformité aux conventions internationales, aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, en particulier l'Annexe 17 — *Sûreté* et aux dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* touchant la sûreté, ainsi qu'aux éléments indicatifs figurant dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Diffusion restreinte). Le programme vise à renforcer les capacités de sûreté de l'aviation des États et administrations participants, à créer une structure régionale de coopération et de coordination pour les questions de sûreté de l'aviation et à assurer la formation des personnels de sûreté de l'aviation. Ce projet, entrepris en 2004, a été prolongé jusqu'à la fin d'août 2014.

Réalisations du projet

La législation et la réglementation nationales de 21 membres ont été évaluées et 13 rapports d'évaluation juridique établis. Une législation et une réglementation types sur la sûreté de l'aviation (AVSEC) ont été rédigées et distribuées aux membres de la CASP, et une assistance en matière de rédaction a été fournie à cinq membres. Un guide des directives pour la ratification de la Convention AVSEC a été distribué selon les besoins. Dix-neuf programmes nationaux AVSEC ont été évalués et une assistance fournie pour la révision, le cas échéant. Quatorze programmes de contrôle de la qualité ont été élaborés et adaptés. Quinze programmes de formation AVSEC ont été élaborés et adaptés. Un groupe de travail CASP-AP a élaboré un programme de formation des fournisseurs de services de la circulation aérienne. Douze cours d'instructeurs AVSEC, quatre cours d'inspecteurs nationaux et un atelier sur le contrôle de la qualité se sont tenus. Un séminaire sur les aspects juridiques en matière de sûreté de l'aviation, deux cours sur la sûreté des aéroports et deux séminaires AVSEC sur les menaces émergentes ont été élaborés et donnés grâce aux ressources CASP-AP. Quatre membres ont reçu de l'aide pour rédiger des plans d'action correctrice liés aux audits. Une évaluation de documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) a été effectuée, comprenant l'évaluation du poste de contrôle frontalier. Deux évaluations techniques des DVLM ont été comparées au Doc 9303 de l'OACI — *Documents de voyage lisibles à la machine*. Le CASP-AP a aidé à coordonner la Conférence régionale AVSEC à Delhi et à donner un séminaire AVSEC après la conférence. Le programme a également aidé à coordonner des cours AVSEC dans les centres de formation à la sûreté de l'aviation, à donner quatre cours à la demande d'États non membres et à élaborer et coordonner un cours de formation et d'évaluation en matière de législation. Le programme a représenté le Bureau

régional Asie-Pacifique de Bangkok, à la réunion des réglementeurs AVSEC. Deux évaluations de l'équipement AVSEC ont été effectuées. Une évaluation sur quatre mois de la structure AVSEC d'un État membre a été réalisée puis approuvée par l'État membre. Un projet de formation et d'évaluation juridique de deux semaines a été achevé.

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

But du projet

Ce projet est financé par la Mongolie, la République de Corée, la République populaire de Chine et la République populaire démocratique de Corée, et il reçoit des subventions d'Airbus et de la société Boeing ainsi que des contributions en nature de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et de Transports Canada. Son objectif 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 permanents 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 une méthode efficace 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 encourage la prévention des accidents grâce à l'établissement et à la supervision de l'Équipe régionale de sécurité de l'aviation de l'Asie du Nord (NARAST). Le projet, entrepris en février 2003, a été prolongé jusqu'à la fin de janvier 2013.

Réalisations du projet

La NARAST s'est réunie avec les équipes régionales de sécurité des COSCAP de l'Asie du Sud-Est (SEA) et de l'Asie du Sud (SA) afin de former une équipe régionale mixte pour la sécurité de l'aviation en Asie, et cette équipe a défini 41 points d'action visant à améliorer la sécurité et mettre en œuvre le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) en Asie du Nord. Avec l'élargissement du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) à tous les domaines liés à la sécurité, le programme COSCAP-NA a été étendu pour aider la mise en œuvre par les États membres des SARP de l'OACI dans ces domaines. Huit programmes de formation ont été dispensés à 124 participants, et huit missions ont été effectuées pour appuyer les États membres. Le projet COSCAP-NA a continué de travailler en coopération avec les autres COSCAP de l'Asie, la Federal Aviation Administration (FAA) et l'Australie, à l'établissement des procédures d'approbation opérationnelle types et à la formation connexe afin d'aider les États à mettre en œuvre la navigation fondée sur les performances. Les États membres qui avaient subi avec succès leur audit USOAP ont aidé d'autres États membres à se préparer en vue de leur audit. En ce qui concerne la mise en

œuvre des principes et méthodologies de gestion du risque de sécurité, les États membres du COSCAP-NA ont entrepris une évaluation des besoins pour appuyer les services de la circulation aérienne dans le cadre de la mise en place des principes et méthodologies de gestion du risque et l'approche de surveillance continue USOAP. Le projet COSCAP a élaboré un protocole d'évaluation qu'il est en train de perfectionner, pour la réalisation d'évaluations du système de gestion de la sécurité qui, une fois achevé, donnera des directives détaillées aux États membres pour les aider à élaborer leur propre méthodologie d'évaluation.

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

But du projet

Ce projet est financé par les Gouvernements de l'Afghanistan, du Bangladesh, du Bhoutan, de l'Inde, des Maldives, du Népal, du Pakistan et du Sri Lanka, et il reçoit des subventions d'Airbus et de la société Boeing ainsi que des contributions en nature de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et de Transports Canada. Son objectif est d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la sous-région. Les principaux objectifs de la phase III 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 normes et pratiques recommandées (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 autorités de l'aviation civile 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. Le projet, entrepris en 1997, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

Un règlement type, des normes et des éléments indicatifs ont été créés et utilisés dans les programmes de formation correspondants. En collaboration avec le Bureau du Programme de procédures de vol (FPP) de l'OACI, le COSCAP-SA a dispensé trois cours sur l'approbation opérationnelle de la PBN dans trois États membres et contribué à trois ateliers de mise en œuvre de la PBN réunissant toutes les parties prenantes au sein d'un État. Plus de 2 160 jours-personne de formation ont été dispensés dans différentes disciplines relatives à la navigabilité et aux aérodromes. Douze audits organisationnels ont été réalisés dans cinq États et 27 missions techniques au total ont été menées dans six États. L'Équipe régionale de sécurité de l'aviation d'Asie du Sud (SARAST) s'est réunie avec les équipes régionales de sécurité des COSCAP de l'Asie du Nord (NA) et de l'Asie

du Sud-Est (SEA) afin de former une équipe régionale mixte pour la sécurité de l'aviation en Asie, et cette équipe a défini 31 points d'action visant à améliorer la sécurité et mettre en œuvre le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) en Asie du Sud-Est. La SARAST a tenu sa 12^e réunion. Suite à l'approbation du Comité directeur du COSCAP-SA, les recommandations de la SARAST ont été mises en œuvre via la publication d'éléments indicatifs (bulletins et circulaires consultatifs) et la tenue d'ateliers et de séminaires. Le programme continue d'aider les États à préparer leur plan d'action correctrice et à faire le suivi de la mise en œuvre subséquente. Le Bureau du programme COSCAP-SA a été transféré de Colombo à Dhaka, suite à la décision prise à la 20^e réunion du Comité directeur.

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 financé par les Gouvernements du Brunéi Darussalam, du Cambodge, de la Chine (RAS de Hong Kong et de Macao), de l'Indonésie, de la Malaisie, du Myanmar, des Philippines, de la République démocratique populaire lao, de Singapour, de la Thaïlande, du Timor-Leste et du Viet Nam, et il reçoit des subventions d'Airbus et de la société Boeing ainsi que des contributions en nature de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et de Transports Canada. Ses objectifs sont de renforcer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la région ; d'améliorer la formation et le perfectionnement professionnel des inspecteurs nationaux de la navigabilité et de l'exploitation aérienne ; 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 de sécurité élaborées à l'échelle mondiale. Ce projet, entrepris en 2001, a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2016.

Réalisations du projet

Des bulletins et des circulaires consultatifs ont été publiés, et des ateliers et sessions de formation ont été dispensés. L'Équipe régionale de sécurité de l'aviation de l'Asie du Sud-Est s'est réunie avec les équipes homologues des COSCAP de l'Asie du Nord et de l'Asie du Sud afin de former une équipe régionale mixte pour la sécurité de l'aviation en Asie, et cette équipe a défini 27 points d'action visant à améliorer la sécurité et mettre en œuvre le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) en Asie du Sud. Des programmes de formation ont été dispensés aux États dans des endroits centraux, ainsi que sur place, lorsque les circonstances s'y prêtaient. Le programme a réalisé 12 missions pour aider les membres à mettre en œuvre leurs mesures correctrices.

RÉGION EUROPE ET MOYEN-ORIENT

Arrangement de coopération pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens (CAPSCA) — Moyen-Orient

But du projet

Ce projet est financé par le Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe (CFIA), ainsi que par des contributions en nature de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Autorité de l'aviation civile de Singapour et d'autres États et organisations internationales. Son objectif est, grâce à des arrangements de coopération conclus entre les États participants et leur administration, de réduire le risque de propagation des maladies transmissibles par les voyageurs aériens, comme la grippe potentiellement pandémique. Le projet CAPSCA aide les États à respecter les normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes de l'OACI, contenues dans les Annexes 6, 9, 11, 14 et 18 ainsi que dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) et les lignes directrices connexes relatives à l'établissement de plans d'urgence. Ce projet a commencé en mai 2010 et devrait durer deux ans.

Réalisations du projet

En raison des troubles civils en Égypte au début de 2011, l'atelier/réunion initial CAPSCA prévu à l'origine en février 2001 a été repoussé à décembre 2011. Étaient présents à la réunion l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Association internationale du transport aérien (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI), ainsi que plus de 12 États et organisations internationales. L'Algérie, l'Arabie saoudite, le Bahreïn, l'Égypte, les Émirats arabes unis, l'Iraq, la Jordanie, le Koweït, le Liban, la Libye, le Maroc, l'Oman, le Qatar, la République arabe syrienne, le Soudan, la Tunisie et le Yémen ont été invités à se joindre au projet.

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

But du projet

Ce projet est financé par les Gouvernements de Bahreïn, des Émirats arabes unis et du Koweït, avec l'appui d'Airbus, de la société Boeing, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et d'Etihad Airways (Émirats arabes unis). Son objectif 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 nationaux de 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. Ce projet, entrepris en 2006 pour une durée prévue de cinq ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2015.

Réalisations du projet

Le projet a continué d'élaborer un projet de règlement harmonisé sur la sécurité de l'aviation fondé sur le modèle européen, le cas échéant. Le projet a participé aux activités de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, et organisé des séminaires et ateliers sur les sujets suivants : approbation-certification en matière de navigation fondée sur les performances/qualité de navigation à autorisation obligatoire (PBN/RNP-AR) (pour 14 participants provenant de trois États et un exploitant d'aéronefs) ; inspection des aires de trafic (pour 31 participants provenant de 13 États et trois organisations régionales) ; et critères de maintien de la navigabilité (Partie M) (pour 18 participants provenant de deux États et quatre exploitants d'aéronefs). Plusieurs missions dans des États participants ont eu lieu pour aider à la mise en œuvre des règlements harmonisés. Le comité de réglementation a examiné la réglementation de l'Agence européenne de sécurité de l'aviation (AESA) et commencé la mise en œuvre. Des manuels sur la réglementation et les procédures de validation et surveillance des exploitants aériens étrangers ont été élaborés et fournis aux États. Une formation sur l'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers, la validation et surveillance des exploitants aériens étrangers et l'exploitation d'avions bimoteurs sur de grandes distances a été dispensée aux États membres.

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, Fédération de Russie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova, Tadjikistan, Turkménistan et Ukraine), 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 Iliouchine, le Comité aéronautique inter-États (CAI) et la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, et avec le soutien financier de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS). Il 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 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. Ce projet, entrepris en 2001, d'une durée prévue de 6 ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

Les questions relatives aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'exploitation aérienne et à la transition d'un poste de pilotage classique au poste de pilotage d'Airbus ont été abordées durant un atelier réalisé conjointement avec Airbus dispensé à 101 participants provenant de dix États et quatre organisations internationales. L'équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST-CIS) a poursuivi activement ses travaux sur le renforcement du degré de sécurité des vols et organisé une réunion de quatre jours conjointement avec les représentants de l'équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale des États-Unis (CAST USA) et la FAA. Un séminaire sur les programmes de sécurité des compagnies aériennes portant sur le suivi des données de vol, ainsi que sur l'utilisation des données de vol dans le système de partage et d'analyse des renseignements sur la sécurité aéronautique (ASIAS) a été réalisé conjointement avec la FAA. Une Conférence sur la sécurité de vol de l'hélicoptère a été réalisée conjointement avec la FAA et l'Équipe internationale pour la sécurité en hélicoptère (IHST) pour 79 participants provenant de sept États, des exploitants d'aéronefs et l'industrie de l'hélicoptère. Le projet a aidé le centre régional de formation « Complang » à subir l'évaluation de ses programmes et processus de formation, effectuée par des spécialistes de l'OACI, afin de se joindre au programme TRAINAIR PLUS et devenir le premier centre de formation linguistique associé à ce programme. Cinquante spécialistes de haut niveau provenant de neuf pays de la région ont reçu une formation sur les programmes d'instruction des inspecteurs de la sécurité des vols et la formation théorique en classe sur l'exploitation aérienne et la navigabilité. Un séminaire de deux jours sur le Programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) a été organisé en collaboration avec Airbus.
