



NOTE DE TRAVAIL

DIXIÈME SESSION DE LA DIVISION DES STATISTIQUES

Montréal, 23 – 27 novembre 2009

ORDRE DU JOUR

(Note présentée par le Secrétariat)

Le Secrétariat a rédigé les notes explicatives ci-après pour décrire brièvement le caractère et la portée des points de l'ordre du jour et, le cas échéant, pour indiquer le genre de mesures attendues de la session. La Division examinera :

Point 1 : Statistiques de l'aviation civile — Classification et définitions de l'OACI

Les propositions de la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14) visant à adopter une classification OACI plus complète des activités de l'aviation civile, ainsi que les définitions correspondantes, selon les propositions du Groupe d'experts.

Point 2 : Données de trafic des transporteurs aériens et statistiques de courants de trafic

Les propositions de STAP/14 visant à mettre en œuvre un système de suivi rapide (SSR) en amendant les instructions de compte rendu relatives au calendrier de soumission du Formulaire A du transport aérien. La Division sera également saisie de propositions visant à réduire les restrictions de publication applicables aux statistiques de trafic d'origine et de destination par vol (OFOD) (Formulaire B) et à élargir la collecte de données pour inclure les données OFOD du trafic commercial non régulier. Par ailleurs, la Division se penchera aussi sur les propositions de STAP/14 d'accepter la définition des transporteurs à faibles coûts (TFC) élaborée par l'OACI pour le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626), et de mettre régulièrement à jour, sur la base des informations soumises par les États contractants, la liste amendée pour inclure les codes de l'OACI à la place des codes de l'IATA.

Point 3 : Données financières des transporteurs aériens

Les propositions de STAP/14 visant à amender les instructions de compte rendu relatives aux suppléments carburant et autres droits supplémentaires similaires figurant dans le Formulaire EF. La Division sera saisie en outre d'une recommandation du Groupe d'experts visant à mettre en œuvre une procédure de SSR pour le Formulaire EF, en demandant que la 1^{re} Partie du formulaire soit soumise dans les trois mois après la fin de la période de compte rendu. Par ailleurs, un formulaire trimestriel qui donnerait les paramètres financiers de base permettant de suivre les principaux transporteurs serait soumis par l'intermédiaire des bureaux régionaux de l'OACI.

Point 4 : Données de trafic d'aéroport

Les propositions de STAP/14 visant à élargir la collecte de données d'aéroport pour inclure le trafic intérieur, à modifier la définition des *transports non réguliers* en identifiant explicitement les taxis aériens et à inclure les vols d'agrément dans la définition des *autres mouvements d'aéronef*, ainsi qu'à recueillir auprès des aéroports des données d'origine et de destination (O/D) des trafics régulier et non régulier dans le Formulaire I. Cette proposition aura des incidences sur le Formulaire IS.

Sur la base des informations qui seront communiquées dans le cadre d'une analyse menée conjointement par le Conseil international des aéroports (ACI) et l'OACI, s'il est possible de mettre en œuvre la collecte des données sur les contraintes de capacité aux aéroports. La collecte de ces données pourrait jeter de la lumière sur l'incidence que ces contraintes pourraient avoir sur la croissance future du trafic aérien.

Point 5 : Données financières d'aéroport

Les propositions de STAP/14 visant à augmenter le nombre de rubriques sur les recettes non aéronautiques, et à simplifier certaines des informations financières connexes demandées. On ajouterait aussi le nombre d'employés d'aéroport dans le Formulaire J.

Point 6 : Données financières relatives aux installations et services de route des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP)

Les propositions de STAP/14 visant à ajouter dans le Formulaire K l'effectif des ANSP.

Point 7 : Données de trafic relatives aux installations et services de route des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP)

S'il est possible d'établir une base de données mondiale sur les mouvements d'aéronefs traversant les régions d'information de vol (FIR) et les régions supérieures d'information de vol (UIR) à partir des informations communiquées par le groupe de travail de STAP/14 composé du Brésil, de l'Égypte, des États-Unis, de l'Inde et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL). Le Formulaire L actuel étant d'un usage limité, la disponibilité d'une telle base de données pour l'OACI et ses États contractants est essentielle à la réalisation de diverses analyses nécessaires pour planifier l'infrastructure de l'aviation civile, formuler les avis en matière de politique et réaliser les Objectifs stratégiques liés à la sécurité, à la protection de l'environnement et à l'efficacité.

Point 8 : Immatriculation des aéronefs civils et collecte de données sur les équipages et le matériel au sol

La possibilité d'abandonner l'usage du Formulaire H, en se basant sur le rapport du Secrétariat qui compare (tant sur le plan des rubriques que sur celui des régions géographiques) la couverture des données du Formulaire H et celle de la nouvelle base de données mise en place par l'OACI pour recevoir les données du Registre international d'aéronefs civils (IRCA)¹, établi en coopération avec des entités extérieures.

¹ Publié par le Bureau Veritas (France), l'Autorité de l'aviation civile — CAA (Royaume-Uni) et l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile — ENAC (Italie). Les données publiées par l'IRCA peuvent être consultées sur le site <http://www.aviation-register.com/english/>. Les États contractants de l'OACI peuvent demander l'accès gratuit à ce site en s'adressant au Bureau Veritas.

La possibilité d'intégrer les données sur le matériel de navigation aérienne à bord des aéronefs et au sol dans le Programme des statistiques de l'OACI. La réunion STAP/14 a noté que, si la nécessité de recueillir ces données était évidente, la possibilité pratique d'assurer une couverture complète était plus incertaine, et le Groupe d'experts a mis sur pied un groupe de travail composé du Secrétariat de l'OACI, de membres du Groupe d'experts et d'observateurs des États-Unis, du Royaume-Uni, d'EUROCONTROL et du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), qui fera une étude plus poussée de la question.

Point 9 : Données sur le personnel civil titulaire de licences

Les propositions de STAP/14 concernant la mise en œuvre d'une nouvelle base de données de l'OACI relative au personnel titulaire de licences et aux capacités de formation, en utilisant le projet de formulaire proposé pour la collecte des données.

Point 10 : Consommation de carburant par les transporteurs aériens commerciaux

Les propositions de STAP/14 visant à mettre en place une nouvelle procédure de collecte de données sur la consommation de carburant par les transporteurs aériens commerciaux en utilisant un nouveau formulaire de compte rendu qui demanderait des données sur la consommation de carburant et le trafic correspondant par type d'aéronef ; les données seraient ventilées entre services réguliers et non réguliers pour des vols intérieurs et internationaux.

Point 11 : Accidents d'aéronefs et analyse de la sécurité

Les propositions de STAP/14 en vue de mettre en place une nouvelle procédure de collecte de données et d'analyse d'accidents et d'incidents graves, sur une base annuelle, comme il est décrit dans le projet de formulaire GS envisagé, avec les modifications mineures proposées par le Groupe d'experts.

Les propositions de STAP/14 en vue d'harmoniser les fichiers de référence de la base de données statistiques intégrée (ISDB) de l'OACI avec les données de sécurité du Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation (ECCAIRS) et les bases de données du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Pour permettre de mesurer les progrès de l'OACI dans la réalisation de l'Objectif stratégique sur la sécurité, les données de trafic extraites de l'ISDB devront être liées aux données de sécurité, ce qui donnera la possibilité d'effectuer des analyses plus approfondies. Les mesures prises par l'OACI pour relier ces bases de données font partie intégrante du processus d'analyse de la sécurité.

Point 12 : Collecte, analyse et diffusion

Les propositions de STAP/14 visant à créer un point de contact au sein de l'autorité de l'aviation civile nationale de chaque État contractant pour chacun des programmes de statistiques. La liste de ces points de contact sera affichée sur le site web sécurisé de l'OACI. Il incombera aux États d'établir un point de contact pour toutes les statistiques d'aviation civile ou, selon leur structure administrative, de désigner une personne-ressource pour les statistiques des transporteurs aériens et une autre personne pour toutes les autres statistiques.

Point 13 : Coopération et coordination avec d'autres organisations

Les propositions de STAP/14 en vue de créer un groupe permanent chargé de la coordination entre l'OACI et d'autres organisations internationales traitant de statistiques relatives à l'aviation civile. Elle examinera aussi si l'OACI est l'organisme le mieux placé pour déterminer la manière de créer et de structurer ce groupe.

Point 14 : Objectifs stratégiques de l'OACI et indicateurs connexes

S'il faut revoir les indicateurs de haut niveau (IHN) utilisés par l'OACI pour suivre les progrès dans la réalisation des Objectifs stratégiques et elle sera saisie des propositions de STAP/14 concernant l'amélioration des IHN en vigueur et l'application de nouveaux IHN qui pourraient être utiles aux divers acteurs de l'industrie du transport aérien.

Point 15 : Questions administratives concernant le Programme de statistiques de l'OACI et autres questions

Des suggestions et des propositions qui pourraient être présentées comme résultats du programme de travail établi par STAP/14.