

OACI

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

CEANS

Les délégués à la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) réalisent un extraordinaire compromis, unissant tous les acteurs — aéroports, compagnies aériennes et ANSP — dans un cadre mondial nouveau et plus inclusif.

Également dans ce numéro :

- Symposium CEANS — aperçu et allocutions inaugurales
- Le point sur les enquêtes de sécurité ATM d'EUROCONTROL
- Ateliers sur le marché du carbone et les carburants alternatifs
- Perspectives de l'AIA sur l'environnement



CEIA EMD

DÉTECTEUR DE MÉTAUX ÉVOLUÉ À L'ÉTAT DE L'ART



CEIA PD140SVR - DÉTECTEUR DE MÉTAUX
PORTATIF ÉVOLUÉ À SENSIBILITÉ TRÈS ÉLEVÉE



CEIA SAMD - ANALYSEUR DE CHAUSSURES



APPLICATION CEIA EMD

- Entièrement conforme aux nouvelles exigences de sûreté pour les armes à feu et les armes non conventionnelles
- Contrôle du flux de passage inégalé
- Très haute immunité aux interférences extérieures



UNI EN ISO 9001 CERTIFIED





LE JOURNAL DE L'OACI
VOLUME 63, NUMÉRO 6, 2008

Éditorial

Bureau des relations extérieures et
de l'information du public de l'OACI
Tél. : +01 (514) 954-8220
Site web : www.icao.int

Anthony Philbin Communications
Rédacteur en chef : Anthony Philbin
Tél. : +01 (514) 886-7746
Courriel : info@philbin.ca
Site web : www.philbin.ca

Production et conception graphique

Bang Marketing
Stéphanie Kennan
Tél. : +01 (514) 849-2264
Courriel : info@bang-marketing.com
Site web : www.bang-marketing.com

Photographies de l'OACI : Gerry Ercolani

Publicité

FCM Communications Inc.
Yves Allard
Tél. : +01 (450) 677-3535
Facsimilé : +01 (450) 677-4445
Courriel : fcmcommunications@videotron.ca

Soumissions

Le Journal encourage les soumissions de la part des personnes, des organisations et des États intéressés qui souhaitent partager des mises à jour, des perspectives ou des analyses liées à l'aviation civile mondiale. Pour plus de renseignements sur les délais de soumission et sur les thèmes des numéros prévus pour de futures éditions du Journal de l'OACI, veuillez adresser vos demandes à info@philbin.ca.

Abonnements et prix par exemplaire

Abonnement annuel : 40 \$ US (6 numéros par an). Prix par exemplaire : 10 \$ US. Pour tous renseignements sur les abonnements et les ventes, contacter le Groupe de la vente des documents de l'OACI
Tél. : +01 (514) 954-8022
Courriel : sales@icao.int

Publié à Montréal (Canada). ISSN 0018 8778.

Les informations publiées dans le Journal de l'OACI sont exactes au moment de l'impression. Les opinions exprimées sont celles de leurs auteurs et ne traduisent pas nécessairement les opinions de l'OACI ou celles de ses États membres.

Nous encourageons la reproduction d'articles du Journal de l'OACI. Pour obtenir une autorisation, veuillez faire parvenir votre demande à l'adresse info@philbin.ca. Toute reproduction doit citer la source « Journal de l'OACI ».

IMPRIMÉ PAR L'OACI

Table des matières

ARTICLE VEDETTE

Aperçu de la Conférence CEANS

Des membres de la Section de la politique économique et de la gestion de l'infrastructure (EPM) de l'OACI et des participants des États et de l'industrie parlent des enjeux et des succès qui ont constitué les points saillants de la récente Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS), tenue à Montréal en septembre 2008 2

Allocutions d'ouverture de la CEANS :

Saud A. R. Hashem, Président du Comité du transport aérien de l'OACI 10
Roberto Kobeh González, Président du Conseil de l'OACI 12

Symposium CEANS : Allocution d'ouverture

Taieb Chérif, Secrétaire général de l'OACI 14

Symposium CEANS

Le symposium a aidé les participants à préparer le terrain et à se concentrer sur les thématiques clés à aborder au cours de la conférence. D'éminents orateurs, panélistes et modérateurs de l'industrie de l'aviation ont animé des débats stimulants, et les participants ont obtenu de l'information et des éclaircissements sur ces questions 15

PROFIL DE PAYS : LA ROUMANIE

La Roumanie, qui connaît depuis cinq ans une remarquable progression du nombre de vols grâce au resserrement de ses liens avec le reste de l'Europe, jouit à juste titre d'une popularité grandissante comme destination touristique majeure. *Le Journal* inaugure sa rubrique « Profil de pays » en passant en revue l'histoire et les progrès du secteur aéronautique de ce pays, d'un remarquable dynamisme. 17

Vérifier la maturité de nos cadres de sécurité ATM

Peter Stastny, Alexander Skonieczki et Tony Licu, d'EUROCONTROL, parlent des études indépendantes de cette organisation sur les régulateurs de la sécurité ATM et les fournisseurs de services de navigation aérienne des États de la Conférence européenne de l'aviation civile, et notamment de la façon dont ces études ont évolué en un programme permanent qui se révèle extrêmement utile pour les régulateurs ATM et fournisseurs européens 29

NOUVELLES EN BREF

- Ateliers du Groupe de l'OACI sur l'environnement 33
- Groupe d'étude de l'OACI sur les systèmes aériens sans pilote 33
- Nominations au Conseil de l'OACI : Jalal Haidar 34
- Accords OACI/ÉAU sur les installations du Golfe 34
- Sommet de l'APEC sur le GNSS 35
- Séminaire sur la mise en œuvre des SGS 35

Pionniers de l'ère de l'environnement

Les questions environnementales restent un facteur clé en ce qui concerne la croissance de l'aviation. Howard Aylesworth, Directeur, Environnement de l'aviation civile, ICCAIA, explique la nécessité d'un climat de politique global ouvrant la porte sur une nouvelle ère d'expérimentation pour relever le défi d'une expansion neutre en carbone de cette industrie 36

CEANS :

Le succès d'une remarquable collaboration met en relief l'important rôle mondial de l'OACI

Tous les dix ans approximativement, les délégués des États et spécialistes représentant les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et leurs utilisateurs se réunissent pour débattre des questions d'infrastructure, d'économie et de gestion qui sous-tendent les opérations de l'aviation mondiale.

Dans ce compte rendu du *Journal*, des membres de la Section de la politique économique et de la gestion de l'infrastructure de l'OACI et des participants représentant les États et l'industrie parlent des enjeux et des succès ayant constitué les points forts de la récente Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS), tenue à Montréal en septembre 2008, qui a adopté 15 recommandations appelant des mesures de la part des États membres ou de l'OACI.

La Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) s'est tenue au siège de l'OACI le 15 septembre 2008. Le Président du Conseil, R. Kobeh González, a prononcé l'allocution d'ouverture de la conférence, à laquelle s'est adressé aussi le Président du Comité du transport aérien, Saud A.R. Hashem. Le Secrétaire général de l'OACI, Taïeb Chérif, a souhaité la bienvenue aux participants et a présenté le secrétariat de la conférence. Folasade Oduola, Directrice du transport aérien, et John Begin, Directeur adjoint du transport aérien, ont rempli respectivement les fonctions de secrétaire et de conseiller de la conférence.

Depuis la première *Conférence sur les redevances aéroportuaires* tenue en 1956, les délibérations de ces conférences ont contribué à définir largement la portée et l'objet des politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne. L'ordre du jour de cette année n'était pas moins ambitieux, les

accords recherchés exigeant un degré de collaboration et de coopération des États, des régulateurs, des aéroports, des ANSP et des usagers entièrement nouveau par rapport à ce qui avait existé précédemment.

Les objectifs de la conférence étaient axés sur trois questions clés interreliées : supervision économique, gestion des performances et consultation des usagers. Prises ensemble, les recommandations de la conférence sur ces questions devraient engendrer les accroissements de l'efficacité et de la rentabilité actuellement recherchés par tous les acteurs des États et de l'industrie.

« C'étaient là des objectifs de très haut niveau que nous avons établis pour l'industrie et que nous nous étions assignés en organisant cette conférence », commente Östen Magnusson, Chef de la Section de la politique économique et de la gestion de l'infrastructure (EPM) de l'OACI et secrétaire adjoint de la conférence. « Le fait que les États participants à la CEANS soient parvenus au consensus qui a été réalisé





Daniel Cogliati (troisième à droite), Président de la CEANS, est accompagné de Folasade Odutola (deuxième à gauche), secrétaire de la conférence, Östen Magnusson (extrémité droite), secrétaire adjoint de la conférence, Taieb Chérif (deuxième à droite), Secrétaire général de l'OACI, Roberto Kobeh González (troisième à gauche), Président du Conseil et Saud A. R. Hashem (extrémité gauche), Président du Comité du transport aérien de l'OACI.

représente un extraordinaire succès, et vraiment un nouveau modèle de coopération dans l'industrie. »

Vu les très graves défis auxquels l'industrie est actuellement confrontée, la nécessité de ce nouveau niveau de collaboration et de cette efficacité accrue dans la fourniture des services d'aéroport et de navigation aérienne est devenue plus importante que jamais, poursuit M. Magnusson, en soulignant qu'il faut voir dans le succès remporté en définitive à la CEANS une indication de ce que les

parties prenantes, au niveau des États et de l'industrie, ont conscience des défis à relever et du fait que le cadre de collaboration unique que constitue l'OACI reste irremplaçable pour parvenir à un consensus et forger de nouvelles solutions de coopération, au profit de tous.

Partageant cette opinion, Daniel Cogliati, Conseiller principal, Politiques stratégiques — Politique aérienne, Transports Canada, et Président de la CEANS, confirme que la CEANS a été un succès en ce qu'elle a

renforcé l'obligation pour les États de suivre les principes énoncés dans le Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, tout en donnant plus de souplesse aux aéroports et aux ANSP pour s'acquitter de leurs responsabilités.

« Les débats sur pratiquement tous les points de l'ordre du jour ont été réfléchis, succincts et engageants, avec des arguments bien raisonnés présentés pour cadrer les vues des participants », ajoute M. Cogliati. « J'ai été particulièrement impressionné par le taux élevé de participation de la part des États, qui a grandement facilité la réalisation du consensus sur la plupart des questions. »

« Les trois thèmes essentiels de la conférence — supervision économique, gestion des performances et consultations — sont interreliés et, ensemble, constituent une approche intégrée visant une coopération accrue au sein de l'industrie, notamment entre régulateurs, fournisseurs et utilisateurs. Si nous pouvons obtenir une compréhension commune sur ces trois sujets, et je suis persuadé que nous y arriverons, elle nous servira de base pour l'adoption de conclusions et de recommandations constructives qui nous aideront à réaliser les objectifs de coopération et d'efficacité de la conférence. »

— Roberto Kobeh González,
Président du Conseil de l'OACI

Positions des aéroports, des ANSP et des usagers

Beaucoup des aéroports du monde, que leur propriété soit publique ou privée, sont en position de concurrence avec d'autres fournisseurs de services aéroportuaires dans leur région, en particulier en Europe et en Amérique du Nord où la densité aéroportuaire est relativement élevée, et en Asie-Pacifique où les aéroports rivalisent pour le trafic de transit international. Les représentants d'aéroports à la CEANS ont donc cherché à faire en sorte que les propositions en matière réglementaire ne se focalisent pas sur des exceptions mais considèrent la situation

LA CEANS EN CHIFFRES :

- 535 participants
- 103 États contractants
- 17 organisations internationales
- 87 notes de travail
- 15 recommandations appelant une suite de la part des États ou de l'OACI (dont 10 contiennent des propositions d'amendement du Doc 9082)

globale des aéroports, pour prendre en compte la nécessité pour les aéroports de garder leur flexibilité et leur performance compétitive.

Bien que les aéroports puissent jouir d'un monopole naturel dans les zones qu'ils desservent, dans le rude contexte économique d'aujourd'hui ils rivalisent entre eux pour attirer des compagnies aériennes, de nouvelles routes et de nouveaux services. Comme c'est le cas de tout paradigme monopolistique, cela peut conduire à des régimes locaux de fixation de prix et de politiques rendant difficile pour les usagers de fonctionner avec les niveaux requis de viabilité économique. Les utilisateurs sont donc venus à la CEANS en espérant convaincre les États de la nécessité d'une plus grande

réglementation dans la fourniture et la fixation des prix des services aéroportuaires, tandis que les exploitants d'aéroports cherchaient à éviter une réglementation parce qu'elle leur rendrait difficile de livrer concurrence efficacement.

L'Association du transport aérien international (IATA) s'est félicitée du résultat de la CEANS, qui avait offert un forum pour un débat franc, et une opportunité pour l'industrie d'accroître la sensibilisation à la crise du secteur.

« Des compagnies aériennes en bonne santé sont indispensables pour l'avenir de la chaîne de valeur du transport aérien, qui comprend les aéroports et les fournisseurs d'ANS, constate Mike Comber, Directeur des relations avec l'OACI à l'IATA. Ceci peut être observé dans l'effet qu'exerce la baisse du trafic aux États-Unis sur les aéroports, dont certains ont perdu jusqu'à 25 % de leurs vols. »

La politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9082 visait à établir un environnement de transport aérien équilibré qui éviterait les abus de position dominante pouvant résulter de monopoles naturels, poursuit-il. Une récente étude de l'industrie a cependant révélé que le niveau d'application de cette politique était loin d'être satisfaisant.



IATA Consulting

Delivering global ATM expertise worldwide

The International Air Transport Association is committed to promoting a safe, sustainable and environmentally responsible air transport industry. Leadership and continuous improvements are essential and form the basis of IATA's initiatives to support the industry's agenda. The key to success is clear vision, coupled with the tools, expertise and industry-wide commitment to shared goals.

These are challenging times as oil prices reach record levels. It is therefore more critical than ever to realize our shared vision of an efficient global ATM solution. With satellite-based technologies now appearing on board and on the ground, the CNS/ATM solution is progressively emerging – evidence that global harmonization is moving from vision to reality.

In keeping with our mission to represent, lead and serve the air transport industry, IATA has collaborated with ICAO and other industry stakeholders to promote a global ATM solution, while offering essential support to implementation efforts worldwide through our publications, training and specialized consulting services.

IATA Consulting is at the forefront of delivering this support, drawing on IATA's expert resources and global representation to implement vital ATM improvements at the regional level – such as the ADS-B program developed in cooperation with airlines, which offers improved surveillance, efficiency and cost-savings.

IATA's Air Traffic Management consultants – recognized leaders in technology transfer – provide the hands-on expertise needed to put these innovative solutions and programs to work on a global scale. They assist and advise air navigation service providers in modernizing ATM infrastructure, identifying the gap between existing equipment and the targets set by the ICAO Global Air Navigation Plan. This service is essential for optimizing the capabilities of existing systems while integrating new technology, which will ensure the most cost-effective solution is chosen.

As we move forward with the global plan, an ongoing challenge will be to successfully handle increased traffic volume and complexity – without compromising safety –



while providing the flexibility airlines require. As aircraft have become less dependent on ground-based air traffic management systems, airlines are now looking for greater flexibility in route planning and fewer operational constraints in mounting flights.

To accommodate, air traffic controllers are employing new ATM tools and Performance Based Navigation procedures so that sophisticated onboard equipment can be used optimally. To assist in this area, IATA Consulting offers an RNAV/RNP Procedure Implementation Package in accordance with the ICAO Performance-Based Navigation Manual.

Technology alone, however, is not enough to build safe super highways in the sky. Since these airways must pass through several Flight Information Regions, close cooperation among regional states is needed to increase airspace capacity. A commitment to harmonize these regions in line with the ICAO Global Air Navigation Plan is essential; a sustained effort that IATA diligently supports and where progress continues.

For example, the Chinese Authorities – in collaboration with IATA – recently opened the Olympic Bypass, shortening the route by 60 nautical miles and saving approximately 83 thousand tonnes of CO₂. In 2006, China approved the IATA-1 route – cutting flight times between Europe and China – and last year, introduced Reduced Vertical Separation

Minima (RVSM). These results are significant, since estimates state 6-12% CO₂ potential savings can be achieved through global ATM infrastructure improvement alone.

It is clear that to fully realize our global ATM vision, a coordinated effort at the regional level is needed. This is where IATA Consulting's many value-added services can be of significant benefit. With our ATM experts supported by over 80 offices worldwide, we can adapt solutions to fit regional considerations while incorporating international best practices for an optimal result. From ANS master planning, operational requirement analysis, and airspace design to SID/STAR procedures development, safety impact assessments and performance audits on environments, to ICAO SARPS, IATA Consulting ATM experts can help air navigation service providers meet their global ATM objectives.



For more information, please contact
ConsultingATM@iata.org

« Je n'ai aucun doute quant aux résultats de la Conférence. La scène est prête pour des délibérations constructives et l'examen de tous les points importants de l'ordre du jour bénéficiera grandement des connaissances et de l'expérience exceptionnelles que vous apportez à ces travaux. Votre présence, en si grand nombre, témoigne de l'importance que vous accordez aux sujets qui nous occupent et de votre dévouement aux intérêts de la communauté de l'aviation. Je voudrais vous remercier d'avance pour votre contribution indispensable et vous assurer que vos observations et vos recommandations recevront, durant ces travaux que j'ai l'honneur de présider, la plus grande attention du Comité du transport aérien de l'OACI, qui aura ensuite la tâche de proposer des mesures de suivi à la présente Conférence. »

— Saud A. R. Hashem, Président du Comité du transport aérien

« De l'avis des transporteurs aériens, les plus grands avantages pour le transport aérien viendraient davantage d'une mise en œuvre appropriée de la politique de l'OACI que de modifications de détail dans le texte du Doc 9082 existant, explique M. Comber. Nous avons donc axé les efforts de l'IATA sur des mesures qui pourraient accroître la sensibilisation aux politiques de l'OACI et amener de plus nombreux États à les respecter, ainsi que sur des améliorations de certains éléments clés de ces politiques. Les recommandations de la CEANS, ensemble avec certaines améliorations du texte du Doc 9082, seront essentielles pour rétablir l'équilibre entre acteurs dans la chaîne de valeur du transport aérien, au profit de tous les intéressés, et en particulier de l'utilisateur final, le passager. »

Le Conseil international des aéroports (ACI), pour sa part, salue les résultats de la Conférence en ce qui concerne les politiques en matière de supervision économique et de redevances aéroportuaires.

« Il importait de reconnaître que la réglementation économique des aéroports ne sera pas la règle, mais ne sera à appliquer que dans des circonstances spécifiques, pour remédier au risque d'abus de position dominante, » observe Anne McGinley, Directrice du Bureau OACI de l'ACI. « Les recettes provenant des compagnies aériennes sont souvent insuffisantes pour couvrir le coût des opérations aéronautiques. Cela signifie que dans bien des cas les opérations peuvent être subventionnées par les redevances

passagers, les dépenses des passagers et les activités aéroportuaires commerciales. »

« Recommander une réglementation de plus en plus rigoureuse dans une politique applicable à l'échelle mondiale pénaliserait les aéroports qui se conforment aux règles actuelles

et interférerait indûment dans un système qui fonctionne largement à l'avantage de l'industrie aéroportuaire », ajoute Mme McGinley.

« Donner aux aéroports plus de souplesse dans la modulation des redevances en relevant le niveau de liaison aux coûts leur



permettra d'appliquer des modèles d'imputation des redevances qui répondent à leurs besoins spécifiques et à ceux des transporteurs, poursuit-elle. L'ACI appuie l'initiative de la conférence de promouvoir une mise en œuvre renforcée de la politique de l'OACI sur les redevances aéroportuaires dans le monde entier. »

Les ANSP sont venus à la CEANS en insistant sur la nécessité de l'objectif commun de relever d'une manière générale les niveaux de gestion des performances et de consultation.

« Le développement crucial convenu à la CEANS en ce qui concerne les ANSP a été qu'il est nécessaire que les États dans leur ensemble appliquent plus activement des principes commerciaux dans la fourniture de leurs services de navigation aérienne, observe Ö. Magnusson. Les organismes du secteur public peuvent parfois souffrir d'une mise en œuvre insuffisante d'économies de base dans leurs opérations et la fourniture de leurs services, comme nous le savons tous, mais en même temps il a été noté et reconnu qu'il faut maintenir la sécurité et la sûreté des voyageurs comme priorité directrice dans ce domaine, à équilibrer adéquatement avec tous développements opérationnels nouveaux, à orientation plus commerciale, qui pourraient intervenir à l'avenir dans ce secteur. »

La CANSO, Organisation des services de navigation aérienne civile, a été très satisfaite de son niveau d'intervention à la CEANS, à la fois comme *commanditaire Platine* et participant aux débats de la Conférence. Son Secrétaire général, Alexander ter Kuile, a présenté un aperçu de la façon dont les États peuvent appuyer des *Améliorations dans la performance des services de navigation aérienne*, ce qui a été le thème clé de son allocution. Expliquant que la fragmentation réglementaire était cause de discontinuité dans la fourniture des services ATM, il a soutenu qu'un espace aérien homogène exige une plus grande harmonisation des pratiques réglementaires des États, car « une bonne performance des services de navigation aérienne vient d'une bonne élaboration des politiques ».

Le Président de la CANSO, Ashley Smout, qui s'est lui aussi adressé à la Conférence avant une réception offerte par la CANSO, s'est dit « très satisfait du haut niveau d'intérêt exprimé dans les notes de travail et les recommandations de la CANSO ». « Nous avons une fois de plus souligné nos titres de porte-parole mondial de l'ATM, et nous nous réjouissons de travailler à nouveau dans l'avenir en étroite collaboration avec l'OACI, ce qui réduira la nécessité d'une réglementation économique intrusive », ajoute M. Smout.

Des résultats équilibrés

En définitive, les États qui ont participé à la CEANS sont parvenus à l'harmonisation de ces points de vue opposés par des recommandations inclusives, soulignant la nécessité d'une réglementation accrue mais minimale adaptée aux exigences et aux circonstances locales ou régionales spécifiques.

« Je crois que la Conférence a été un grand succès et a créé un fondement solide pour une révision équilibrée des politiques de l'OACI en matière de redevances », constate Keld Ludvigsen, Directeur des

FIG. 1 : PARTICIPATION À LA CEANS — ÉTATS CONTRACTANTS

Les 103 États contractants de l'OACI ci-après se sont fait représenter à la Conférence.

Albanie	Ghana	Ouganda
Allemagne	Grèce	Pakistan
Arabie saoudite	Guatemala	Panama
Argentine	Guinée	Paraguay
Arménie	Guinée équatoriale	Pays-Bas
Australie	Haïti	Pérou
Autriche	Inde	Philippines
Barbade	Indonésie	Pologne
Belgique	Irlande	Portugal
Bénin	Islande	République de Corée
Bolivie	Italie	République dominicaine
Botswana	Jamahiriya arabe libyenne	République tchèque
Brazil	Jamaïque	République-Unie de Tanzanie
Burkina Faso	Japon	Roumanie
Burundi	Kazakhstan	Royaume-Uni
Cameroon	Kenya	Sénégal
Canada	Lesotho	Serbie
Cap-Vert	L'ex-République yougoslave de Macédoine	Singapour
Chili	Liban	Soudan
Chine	Libéria	Suède
Colombie	Lituanie	Suisse
Costa Rica	Madagascar	Tchad
Côte d'Ivoire	Malaisie	Thaïlande
Cuba	Mali	Togo
Danemark	Malte	Trinité-et-Tobago
Égypte	Maurice	Tunisie
El Salvador	Mauritanie	Turquie
Émirats arabes unis	Mexique	Ukraine
Équateur	Mozambique	Uruguay
Espagne	Namibie	Venezuela
États-Unis	Niger	Viet Nam
Éthiopie	Nigéria	Yémen
Fédération de Russie	Norvège	Zambie
Finlande	Nouvelle-Zélande	
France		
Gabon		

finances à l'Administration de l'aviation civile du Danemark, président du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne de l'OACI et membre de son Groupe d'experts sur l'économie des aéroports. « Elle a créé plus de souplesse pour les fournisseurs de services, tout en mettant l'accent sur les domaines où un plus grand engagement de la part des États est nécessaire pour assurer l'application effective des politiques de l'OACI. »

« Des trois conférences de ce type auxquelles j'ai participé, ajoute M. Ludvigsen, CARFM en 1991, ANSConf en 2000 et maintenant CEANS le résultat de cette dernière a été, à tout prendre, le plus équilibré, prenant en considération tous les points de vue et toutes les positions. »

Toru Hasegawa, économiste à la section EPM de l'OACI, observe que la proposition de l'OACI aux États participants, s'exprimant dans

l'ordre du jour de la conférence approuvé par le Conseil et présenté dans la note CEANS-WP/1, cherchait à équilibrer ces points de vue tout en réaffirmant la responsabilité des États d'exercer leur fonction de supervision économique :

« Cela a été le grand succès de la CEANS que le niveau de coopération nécessaire pour parvenir à cet équilibre a été réalisé et que les organismes de l'industrie qui y ont participé ont, tous et chacun, estimé que

taux dans le libellé de leurs accords sur les services aériens, les États pourraient intervenir lorsqu'il apparaît qu'un aéroport ou un ANSP omet de les appliquer de façon ouverte et équitable. C'est là un développement fort important. »

« La note de travail CEANS 87, ajoute M. de la Cámara, présentée par la France (au nom de la Communauté européenne et de ses États membres), les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile et

« Nous nous réjouissons sincèrement de ce partage de vues et d'expériences pour mieux nous préparer à atteindre les objectifs de la conférence, ce qui comprend :

- les modalités de renforcement de la coopération entre les divers acteurs,**
- une efficacité accrue grâce à une meilleure performance des fournisseurs de services, et**
- l'établissement des bases d'un dialogue continu entre utilisateurs et fournisseurs ».**

— Taieb Chérif, Secrétaire général de l'OACI

leurs positions avaient été comprises par les décideurs des États et prises en compte dans les recommandations finales. »

« Dans l'ensemble, les résultats obtenus à la CEANS ont été très équilibrés et toutes les parties ont retiré quelque chose de ce processus, malgré leurs positions apparemment opposées », ajoute Julián de la Cámara, économiste à la section EPM de l'OACI.

Bernard Peguillan, économiste à la section EPM de l'OACI, observe pour sa part que la conférence est convenue que quatre des principes de l'OACI en matière de redevances, à savoir non-discrimination, transparence, lien avec les coûts et consultation des usagers, devraient apparaître dans les législations nationales et dans les accords sur les services aériens.

« Il ne s'agit pas de toutes les politiques de l'OACI énoncées dans le Doc 9082, précise-t-il, mais, en incorporant ces principes fondamen-

les États-Unis, constate que ces quatre principes de l'OACI sont déjà enchâssés dans l'Accord de transport aérien États-Unis/UE et encourage les autres États à les inclure dans leurs accords de services aériens. La présentation de cette note a été un immense signe d'appui à l'importance du rôle de l'OACI dans ce processus et met l'accent sur la nécessité de voir les États se focaliser sur la mise en œuvre des politiques de l'OACI en matière de redevances. »

La Conférence a été aussi un bon forum pour établir le fondement de l'appui nécessaire en ce qui concerne les questions économiques et organisationnelles dans le contexte de la mise en œuvre du concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondiale de l'OACI.

« Une des recommandations de la Conférence appelle les États à poursuivre sans relâche la mise en œuvre efficiente et rentable du concept opérationnel d'ATM mondiale — en utilisant comme document de planification le Plan de navigation aérienne mondial — à

travers la coopération internationale et la collaboration au sein de la communauté ATM », ajoute M. Hasegawa.

Insister sur la préparation et la consultation

Lorsque la conférence s'est achevée le 20 septembre, des progrès et des succès significatifs avaient été accomplis, notamment parce que toutes les parties prenantes ont compris que l'industrie devait s'unir pour relever efficacement les défis auxquels elle est confrontée, mais aussi en grande partie grâce à la consultation et à la planification réalisées pour mettre au point l'ordre du jour lui-même, ainsi qu'à l'important travail de fond réalisé au cours du symposium qui a précédé la conférence (*À propos du symposium et de ses résultats, voir la page 15*).

« Le programme que nous avons établi pour le symposium qui a précédé la conférence était basé sur l'ordre du jour de la CEANS — il a comporté une série de débats en panel et des exposés de plusieurs orateurs, et a permis un intense échange d'idées et de points de vue en rapport avec les thématiques qui allaient être débattues la semaine suivante », explique Magda Boulos, économiste à la section EPM de l'OACI, qui était responsable de l'organisation du symposium. « M. Kotaite, qui a été le modérateur du débat final en panel sur la mise en œuvre des politiques de l'OACI, a instamment prié chacun des participants d'attribuer une plus haute priorité au rôle de la politique de l'OACI en matière de redevances. »

M. Magnusson évoque lui aussi les paroles de clôture du symposium prononcées par M. Kotaite, et leur impact ultérieur sur les débats de la conférence. « Ce qu'a dit M. Kotaite au symposium, c'est que les États doivent donner plus de mordant aux politiques de l'OACI. Cela a fait assurément forte impression sur les participants et, en définitive, c'est exactement ce qui a été fait. Comme l'a dit ma collègue, nous n'aurions jamais pu parvenir au remarquable résultat dont nous pouvons nous féliciter sans la préparation qui a précédé — y compris les débats du symposium et aussi les deux réunions des deux groupes d'experts sur l'économie (des aéroports et des services de

FIG. 2 : DÉLÉGATIONS D'OBSERVATEURS

Les 17 délégations d'observateurs ci-après se sont fait représenter à la Conférence.

- Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)
- Association du transport aérien international (IATA)
- Banque mondiale
- Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)
- Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
- Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)
- Commission européenne (CE)
- Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
- Comité aéronautique inter-États (CAI)
- Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)
- Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)
- Conseil international des aéroports (ACI)
- Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA)
- Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COSESNA)
- Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)
- Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)
- Société internationale de télécommunications aéronautiques (SITA)

En outre, l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) a participé à la Conférence en lui soumettant une note de travail.

navigation aérienne), en septembre 2007 et février 2008, où nous avons commencé à préparer les sujets à aborder dans les notes de travail du Secrétariat pour la conférence. »

Le résultat final a été une conférence qui a commencé avec le respect et la cordialité voulus le premier jour des travaux, mais a vu dès le deuxième jour des débats une montée remarquable du niveau de volonté et de désir, de la part des délégués, de faire progresser l'aviation et d'y contribuer à ce moment.

« La clé d'événements de ce type est d'essayer de faire en sorte que chacun sente qu'il a atteint et réalisé ses objectifs — ou pour le moins une grande partie de ses objectifs », conclut Folasade Odotola, Directrice du transport aérien à l'OACI. « Comme l'indiquent les diverses réactions des délégués des États et des organismes de l'industrie, c'est précisément cela qui a été réalisé. Dans cette perspective, la CEANS a été un succès sans réserves. »

Les recommandations à l'intention des États et de l'OACI qui se sont dégagées de la CEANS, y compris les modifications qu'il a été proposé d'apporter dans le Doc 9082, seront examinées par le Conseil de l'OACI à la session d'automne.

Le texte complet du rapport de la conférence est mis en ligne sur le site de l'OACI : www.icao.int/ceans. ■

Air Traffic Management & Airports

RELIABLE DELIVERY OF INNOVATIVE TECHNOLOGY

Indra's state of art team sustains a lengthy track record of successful advanced systems deployments, participating in forefront R&D programs.

It is fully committed to ATM & Airport customers dedicated to improving business and traffic challenges with a focus on environmental sustainability.

Systems in 5 continents, 28,000 professionals, 90 countries, 500 €M invested in R&D in 3 years

indracompany.com



indra

SAUD A. R. HASHEM, PRÉSIDENT DU COMITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN



Mesdames et Messieurs, au nom du Comité du transport aérien du Conseil de l'OACI, j'ai l'honneur et le plaisir de vous souhaiter la bienvenue à la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne.

Le système mondial de transport aérien actuel offre, parmi ses caractéristiques fondamentales, une disponibilité continue à un nombre croissant de personnes dans toutes les régions du monde. Lorsque la Convention relative à l'aviation civile internationale est entrée en vigueur en 1947, environ 21 millions de passagers utilisaient les services des compagnies aériennes mondiales. Une soixantaine d'années plus tard, les vols réguliers accueillent à eux seuls plus de deux milliards de passagers, dans le cadre d'un marché libéralisé qui semble être à des années-lumière de l'environnement réglementé des années 1940.

La démocratisation et le développement du voyage aérien découlent naturellement de l'article 44 de la Convention de Chicago qui déclare que l'OACI a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international, de manière à « répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique ». Il s'agit après tout d'une

question d'équité entre êtres humains dans l'utilisation des ressources de la planète : le transport aérien doit être accessible et abordable pour le plus grand nombre de personnes possible. Il n'est pas question de faire autrement, et malgré les difficultés auxquelles nous sommes confrontés aujourd'hui, telles que le coût croissant du carburant, les problèmes environnementaux, les limites de capacité des aéroports et de l'espace aérien, et bien d'autres, nous poursuivons nos efforts afin d'assurer un degré optimal de sécurité, de sûreté, de durabilité et d'efficacité. Dans une large mesure, les progrès futurs de la société mondiale dépendent de la santé opérationnelle et financière de l'industrie du transport aérien.

Dans son allocution d'ouverture, le Président du Conseil a appelé notre attention sur ce qu'il considère comme les trois conditions clés au succès de notre Conférence. Je partage entièrement son point de vue, qui est que la nature et la portée de nos conclusions et nos recommandations sur la supervision économique, les performances et les consultations contribueront à établir l'orientation future de l'industrie. L'ordre du jour de la conférence comprend aussi plusieurs éléments critiques et je vais prendre quelques minutes pour les passer en revue avant les délibérations de ce matin. J'en profiterai également pour réitérer certaines des observations cruciales formulées par M. Kobeh, notamment sur le point 1 de l'ordre du jour.

Le premier point concerne la supervision économique et souligne la responsabilité des États de protéger les citoyens contre les risques d'abus découlant de la position dominante des aéroports et des services de navigation aérienne. Cette responsabilité doit être clairement établie dans la législation aéronautique nationale. En ce qui concerne la gestion des performances, par exemple, les propositions dont est saisie la Conférence ne visent pas l'établissement de dispositions excessivement dirigistes, mais plutôt de présenter l'idée que les fournisseurs de services devraient mettre en place des mécanismes de gestion des performances lorsque le choix des indicateurs de rendement se fait au niveau régional et/ou national, de manière à tenir compte des conditions et des circonstances locales. Sans critères appropriés d'évaluation des performances, il serait difficile pour les fournisseurs de services de démontrer des améliorations quelconques de leur efficacité.

L'absence virtuelle de consultations des utilisateurs dans de nombreux pays constitue une autre question importante. Toute coopération repose sur une compréhension mutuelle des préoccupations des parties et la seule façon d'établir une telle compréhension est d'entretenir un dialogue continu. Je pense qu'il est temps pour notre Conférence de proposer d'inclure les passagers dans le processus global de consultation. Ceci s'ajoutera à ce qui est proposé dans la note de travail du Secrétariat sur cette question.

Au deuxième point de son ordre du jour, la Conférence se penchera sur les questions liées à l'économie des aéroports et à leur gestion. À ce dernier propos, nous examinerons la séparation des fonctions réglementaires et opérationnelles et la nécessité d'assurer une bonne gouvernance en appliquant les meilleures pratiques. Nous déterminerons également ce qui devrait constituer un rendement raisonnable des avoirs des aéroports, compte tenu de leur position dominante.

Plusieurs nouvelles tendances dans l'établissement de redevances seront soumises à notre examen, telles que la

répartition des coûts par passager et l'application de redevances différencielles pour les rabais initiaux accordés aux nouveaux services et aux transporteurs à bas prix. Nous examinerons également l'accès aux installations aéroportuaires, qui présente des risques de traitement arbitraire et de discrimination. Il faut se rappeler à cet égard que, outre les transporteurs aériens, d'autres utilisateurs ont également un droit légitime d'accès aux aéroports. Les politiques de l'OACI stipulent clairement que les redevances imposées à l'aviation générale internationale devraient être établies sur une base raisonnable, dans le but de promouvoir le développement solide de l'aviation civile internationale dans son ensemble. Pour la question du recouvrement du coût des mesures de sûreté, nous passerons en revue les politiques en vigueur, afin de déterminer comment nous pouvons assurer une application harmonisée des politiques mondiales sur les redevances de la sûreté de l'aviation.

Les questions de gestion et de gouvernance présentent également une grande importance pour la prestation des services de navigation aérienne, notamment en ce qui concerne la séparation des fonctions de réglementation et d'exploitation. Le financement de l'infrastructure de navigation aérienne présentant encore des difficultés dans de nombreuses régions du monde, il conviendrait de promouvoir davantage les politiques de l'OACI relatives à l'établissement d'entités autonomes pour la prestation de ces services. Au titre du point 3 de l'ordre du jour, nous ferons un examen plus détaillé, notamment de l'évolution de la fourniture des services dans les zones de contrôle d'approche et de contrôle régional, notamment les exigences des utilisateurs sur les trajectoires de vol préférées, et des incidences sur les redevances. La masse des aéronefs dans les formules de calcul des redevances de route est également à l'ordre du jour, au titre des travaux de l'OACI dans le domaine économique, ainsi que les moyens de mettre en œuvre le concept de la gestion mondiale du trafic aérien.

Enfin, au titre du point 4 de l'ordre du jour, nous évaluerons les risques inhérents que soulèvent la méconnaissance des

politiques et des directives de l'OACI dans le domaine économique parmi les aéroports commercialisés et privatisés et les ANSP. Nous essayerons de déterminer les diverses options permettant de renforcer la connaissance des politiques et leur mise en œuvre par les États et les fournisseurs de services.

Au fil des années, l'OACI a pu établir, avec votre concours, une base solide d'éléments de politique et d'orientation à l'usage de tous les membres de la communauté aéronautique. Cette base a aidé toutes les parties à répondre avec efficacité aux problèmes économiques et organisationnels associés à la fourniture et à l'exploitation de services d'aéroport et de navigation aérienne. Nous avons la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, les éléments indicatifs supplémentaires figurant dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne*, pour n'en citer que quelques-uns. Tous ces documents sont publiés sur le site web de l'OACI et sont disponibles sans frais aux fournisseurs de services et autres parties intéressées. Au cours de la semaine prochaine, notre objectif commun sera d'étudier et de valider les directives de politique à la lumière de l'évolution de l'environnement d'exploitation et des défis qui se posent.

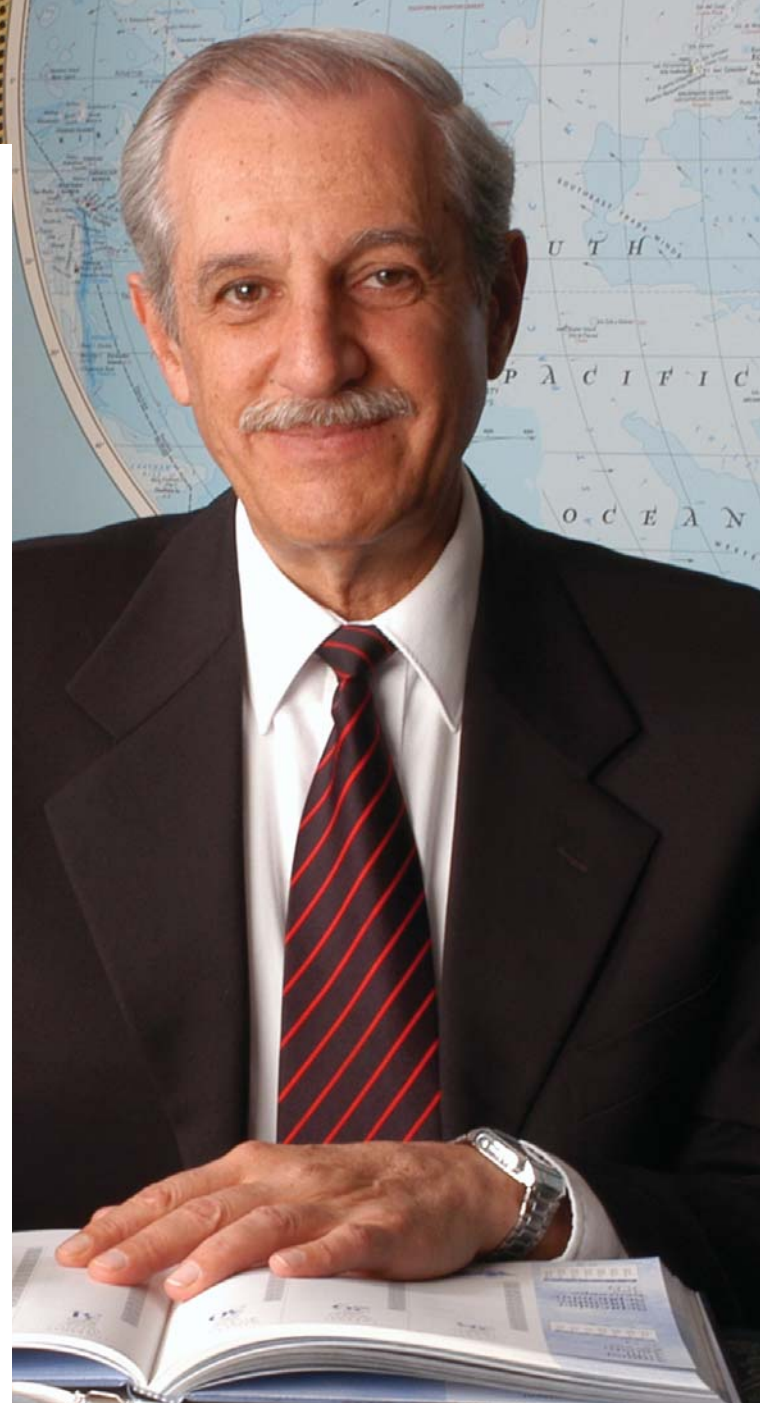
Je n'ai aucun doute quant aux résultats de la Conférence. La scène est prête pour des délibérations constructives et l'examen de tous les points importants de l'ordre du jour bénéficiera grandement des connaissances et de l'expérience exceptionnelles que vous apportez à ces travaux. Votre présence, en si grand nombre, témoigne de l'importance que vous accordez aux sujets qui nous occupent et de votre dévouement aux intérêts de la communauté de l'aviation. Je voudrais vous remercier d'avance pour votre contribution indispensable et vous assurer que vos observations et vos recommandations recevront, durant ces travaux que j'ai l'honneur de présider, la plus grande attention du Comité du transport aérien de l'OACI, qui aura ensuite la tâche de proposer des mesures de suivi à la présente Conférence. ■

Roberto Kobeh González, Président du Conseil de l'OACI

Au nom du Conseil et du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), j'ai le grand plaisir de vous souhaiter la bienvenue à la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne.

La première conférence de l'OACI sur les redevances s'est tenue en 1956, suivie ultérieurement de cinq autres conférences. Aujourd'hui, à cette septième rencontre, notre objectif commun est d'examiner et de confirmer les orientations de politique en vigueur de l'Organisation en matière de redevances. Cette conférence tombe à point nommé, étant donné l'évolution rapide de l'environnement d'exploitation de l'aviation civile internationale. Nous sommes aujourd'hui confrontés à des défis d'une portée et d'une gravité sans précédent, tels que l'approvisionnement et le prix du pétrole, les problèmes environnementaux et les limites de capacité. Il est essentiel, en pareille conjoncture, que toutes les parties s'unissent et coopèrent afin d'adapter le système de transport aérien à ces nouvelles et difficiles réalités. L'efficacité et la rentabilité doivent devenir nos principes directeurs pour assurer la pérennité de l'industrie et sa bonne santé financière.

Cette conférence arrive aussi à un moment très opportun, compte tenu de l'évolution de la situation depuis dix ans dans l'organisation et le financement des fournisseurs de services. La conférence précédente, tenue en 2000, a permis d'actualiser les orientations de l'OACI en matière de politiques de commercialisation et de privatisation des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne. Les délégués peuvent aujourd'hui mettre à profit les expériences récentes dans ce domaine pour préciser davantage les orientations et aider ainsi les États à régler efficacement des questions réglementaires fondamentales ayant trait aux redevances et aux aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne.



La commercialisation et la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne s'inscrivent dans le processus de mondialisation et de libéralisation des économies mondiales actuellement en cours.

Il n'en reste pas moins que de nombreux fournisseurs de services dans le monde, qu'ils soient privatisés ou pas, ne recouvrent pas entièrement leurs coûts, selon des études menées par l'OACI. Cette situation a de graves conséquences, exacerbées par la croissance constante du transport aérien et par la pression croissante sur les États pour qu'ils financent l'agrandissement ou la modernisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, afin de prévenir ou de résoudre l'encombrement des aéroports et de l'espace aérien. Le tableau se complique davantage si l'on ajoute les défis dont j'ai parlé plus tôt, dont l'effet peut être néfaste sur la demande mondiale de transport aérien.

Aux termes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, il revient aux États, en dernière instance, d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation dans leur espace aérien. Les États doivent aussi veiller à ce que les services soient fournis conformément aux normes de l'OACI, reconnues comme étant cruciales pour la sécurité et la sûreté de l'aviation internationale.

Par ailleurs, s'ils envisagent de commercialiser ou de privatiser les aéroports et les services de navigation aérienne, les États doivent prendre conscience que la supervision économique relève également de leur responsabilité. L'objectif dans ce cas est de prévenir l'abus de position dominante due à ce qu'on appelle le « monopole naturel » d'un fournisseur de services. L'État peut exercer une supervision économique de plusieurs façons, allant de la « manière douce » à des interventions plus musclées dans les décisions économiques des fournisseurs, par le recours à un mécanisme réglementaire. Les États devront choisir la forme de supervision économique la plus appropriée en fonction de leurs circonstances particulières. Avant de faire un tel choix, ils devraient tenir compte de plusieurs facteurs, tels que le degré de concurrence parmi les fournisseurs de services, les coûts et les avantages associés à d'autres formes de supervision, ainsi que les cadres juridique, institutionnel et de gouvernance.

La nécessité d'interventions réglementaires plus directes peut être réduite par le recours à des mécanismes de consultation appropriés auprès des utilisateurs et par la mise en place d'arrangements de coopération entre fournisseurs et utilisateurs. Étant donné les défis énormes qui nous attendent, je suis convaincu du besoin absolu d'un niveau de coopération plus élevé au sein de l'industrie.

Les politiques actuelles de l'OACI en matière de redevances ne prévoient de consultations que sur une base ad hoc, dans le contexte des augmentations de redevances et des plans d'implantation d'infrastructure de grande ampleur. Or, la consultation devrait plutôt être un processus continu, qui peut prendre parfois des années pour se développer, puisqu'il faut plusieurs rencontres avant de pouvoir établir un climat de confiance et établir un dialogue constructif. Il nous faudra donc renforcer les politiques de l'OACI concernant la consultation avec les utilisateurs et mettre en place des mécanismes de consultation permanents là où fournisseurs et usagers ne disposent pas d'arrangements volontaires. De telles consultations devraient faire intervenir les utilisateurs de toutes catégories œuvrant aux aéroports et dans l'espace aérien visés.

La question de la performance des fournisseurs de services est étroitement liée à la supervision économique et aux consultations avec les utilisateurs. Et comme la gestion des performances est un outil important pour les fournisseurs de services, les auteurs de réglementation aussi bien que les utilisateurs, les États devraient veiller, dans le cadre de leurs fonctions de supervision économique et par le processus de consultation, à ce que les fournisseurs de services établissent et mettent en œuvre des systèmes de gestion des performances appropriés.

Ces trois thèmes essentiels de la conférence — supervision économique, gestion des performances et consultations — sont interreliés et, ensemble, constituent une approche globale visant une coopération accrue au sein de l'industrie, notamment entre les auteurs de réglementation, les fournisseurs et les utilisateurs. Si nous pouvons obtenir une compréhension commune sur ces trois sujets, et je suis persuadé que nous y arriverons, elle nous servira de base pour l'adoption de conclusions et de recommandations constructives qui nous aideront à réaliser les objectifs de coopération et d'efficacité de la conférence.

Ceci étant dit, je suis bien conscient que les politiques de l'OACI sur les redevances ne sont pas du même ordre que les dispositions de la Convention de Chicago, les États contractants n'étant pas juridiquement tenus de se conformer aux politiques de l'Organisation. La commercialisation et la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne posent le risque que la méconnaissance des politiques de l'OACI dans le domaine économique puisse créer une prolifération de méthodes différentes d'imposition de redevances et de droits. Ainsi, dans certaines circonstances, les caractéristiques économiques et les limitations de capacité des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne, combinées à la libéralisation des services de transport aérien, ont soulevé des problèmes pour l'application du principe de non-discrimination de l'article 15 de la Convention de Chicago et des pratiques équitables de recouvrement des coûts. Il importe donc de bien souligner que, puisque les politiques sont fondées sur les recommandations de grandes conférences internationales, telles que celle-ci, les États sont moralement tenus de les respecter. Les États devraient reconnaître qu'en n'appliquant pas les politiques de l'OACI sur les redevances, ils affaiblissent l'efficacité et la rentabilité de la fourniture et de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que les rapports avec les utilisateurs, en particulier en ce qui a trait à la transparence et au traitement équitable des différentes catégories d'utilisateurs. Il conviendrait donc que les États veillent à ce que leurs fournisseurs de services suivent les politiques de l'OACI et signalent à l'Organisation tout écart par rapport à ces politiques.

J'ai l'honneur de déclarer ouverte la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne. Je passerai ensuite la parole au Président du Comité du transport aérien et Représentant de l'Arabie saoudite au Conseil, M. Saud A.R. Hashem, qui nous présentera en détail l'ordre du jour de la conférence.

Le Conseil de l'OACI attend avec grand intérêt vos recommandations, et prêtera l'attention la plus soutenue à vos suggestions sur les meilleures façons d'améliorer les orientations de politique de l'OACI relatives aux redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, ainsi que sur tous autres aspects des services d'aéroport et de navigation aérienne, et de l'économie et de la gestion de ces services.

Si j'en crois les interventions entendues au symposium d'hier, la présente conférence sera certainement couronnée de succès. ■

Taïeb Chérif

Secrétaire général de l'OACI

Je suis heureux de vous accueillir tous à Montréal et à l'OACI pour ce symposium devant préparer le terrain pour une Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, laquelle fera date, j'en suis convaincu.

Notre dernière conférence sur les redevances a eu lieu en 2000 et elle a abouti à des recommandations pour s'atteler aux nouvelles réalités du XXI^e siècle. La focalisation était alors sur une approche commerciale de la gestion et de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne, couplée à des lignes directrices spécifiques sur les aspects financiers et de management, ainsi qu'à une supervision économique. Il s'agissait d'élaborer une stratégie pour faire face efficacement à la croissance constante du trafic aérien dans le monde.

Cela tenait compte du fait que la commercialisation des aéroports et des services de navigation aérienne conduisait à une amélioration marquée des pratiques générales de gestion, avec davantage d'incitations à la rentabilité et des recettes accrues pour répondre à la demande d'investissements dans l'infrastructure, tout en renforçant la sécurité et la sûreté de l'aviation.

La stratégie devait être aussi en cohérence avec le processus de mondialisation en cours, la libéralisation des économies dans le monde et la tendance à une privatisation d'industries et de services précédemment gérés par les États, avec désormais une orientation commerciale.

Huit ans plus tard, la sagesse fondamentale de cette approche est toujours valable. Le secteur du transport aérien, cependant, a connu d'énormes changements et est au seuil d'une des plus profondes transformations en des décennies. L'escalade des cours du carburant crée une situation rappelant les années 1970, où le carburant était de loin la plus grosse charge d'exploitation pour les compagnies aériennes. Le fléchissement de la demande de services, les requêtes de protection contre la faillite, les faillites déclarées ou les fusions nationales et transnationales pourraient mener à une restructuration du secteur. Le ralentissement de l'économie mondiale, les pénuries alimentaires et l'inflation montante jettent de l'huile sur le feu. Les préoccupations de sûreté ne sont plus ce qu'elles étaient avant les événements du 11 septembre. Enfin, les défis environnementaux contribuent à un contexte de fonctionnement rarement vu auparavant.



Telle est la conjoncture dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui, alors que nous nous préparons à examiner et actualiser nos politiques sur des questions aussi vitales que la supervision économique des aéroports et des services de navigation aérienne, la gestion de la performance économique, la coopération et la consultation et, bien sûr, les redevances.

Vu la portée de ces questions et leur caractère essentiel, nous avons l'espoir que ce symposium, qui précède la conférence, facilitera leur examen dans une perspective plus intégrée. Nous avons aussi l'espoir que le cadre informel de ce symposium générera le type d'échanges ouverts pouvant permettre à chacun d'acquérir une meilleure compréhension des questions en jeu.

À nouveau, nous sommes ravis que vous soyez parmi nous. Nous nous réjouissons sincèrement de ce partage de vues et d'expériences pour mieux nous préparer à atteindre les objectifs de la conférence, ce qui comprend les modalités de renforcement de la coopération entre les divers acteurs, une efficacité accrue grâce à une meilleure performance des fournisseurs de services, et l'établissement des bases d'un dialogue continu entre utilisateurs et fournisseurs. ■

Une conférence réussie reposant sur une solide préparation

Un symposium sur le thème *Défis pour les aéroports et les services de navigation aérienne* a précédé la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS), pour préparer le terrain. D'éminents orateurs, panélistes et modérateurs de l'industrie de l'aviation ont dirigé des débats stimulants, en focalisant l'attention des participants sur les thématiques clés que la Conférence aurait à examiner.

Tout en faisant partie intégrante des travaux de la CEANS, le symposium a été organisé comme un événement indépendant, structuré en cinq sessions portant sur des sujets différents, mais interreliés. Son modérateur était Vijay Poonosamy, Vice-Président, Affaires internationales, de Etihad Airways.

Session 1 du symposium : Dresser la scène

Deux exposés ont été présentés dans cette perspective : un sur la libéralisation du transport aérien, ses effets sur les marchés et le défi qui consiste, pour les régulateurs, à réaliser un équilibre entre les besoins des fournisseurs et ceux des utilisateurs ; l'autre sur les enjeux en rapport avec la capacité des aéroports et des installations de navigation aérienne. Le symposium a conclu que tous les acteurs du système de transport aérien doivent développer des moyens de coopération plus efficaces pour trouver des solutions pertinentes et créer les fondements d'une efficacité accrue et d'un meilleur rapport coût-efficacité chez les fournisseurs de services.

Session 2 du symposium : Supervision économique des aéroports et des services de navigation aérienne

Cinq panélistes (deux régulateurs, un fournisseur et deux organisations d'usagers) ont présenté leurs vues concernant la supervision économique des fournisseurs de services. Les deux régulateurs ont décrit leur rôle dans l'exercice de la supervision économique des aéroports et des services

de navigation aérienne dans leur pays respectif (l'un d'eux appliquant la réglementation économique, et l'autre les règles de concurrence). Le fournisseur de services aéroportuaires a expliqué que de nombreux aéroports se livrent concurrence pour attirer le trafic, tandis que les représentants des usagers ont défendu le point de vue que les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) sont essentiellement des monopoles naturels, qui devraient être

soumis à une réglementation économique pour compenser l'absence de concurrence.

À la suite du débat en panel, il a été généralement reconnu que les objectifs de la supervision économique (responsabilité de l'État) consistent à écarter le risque qu'un fournisseur de services abuse de sa position dominante, assurer la non-discrimination et la transparence dans l'application des redevances, et veiller à ce que la capacité réponde à la demande future.

Les participants au symposium sont convenus qu'il devrait exister un équilibre entre les objectifs des politiques publiques et les efforts des entités autonomes/privées pour obtenir les effets optimaux de la commercialisation ou de la privatisation. Le symposium a toutefois considéré, au vu des approches différentes de la supervision économique présentées par chacun des panélistes, que la forme de supervision économique la plus appropriée devrait être choisie en fonction des circonstances

OBJECTIFS DE LA SUPERVISION ÉCONOMIQUE PAR LES ÉTATS

1. Éviter le risque qu'un fournisseur de services puisse se livrer à des pratiques anti-concurrentielles ou abuser de sa position dominante.
2. Assurer la non-discrimination et la transparence dans l'application des redevances.
3. Veiller à ce que la capacité réponde à la demande future.

spécifiques, en tenant compte du degré de concurrence entre fournisseurs de services, des coûts et des avantages liés à différentes formes de supervision, ainsi que des cadres légaux, institutionnels et de gouvernance locaux.

Session 3 du symposium : gestion de la performance économique

Après un aperçu des travaux effectués par l'OACI dans le domaine de la performance

PRINCIPAUX CONSTATS DU SYMPOSIUM CEANS

1. La supervision économique est une responsabilité des États, qui devraient choisir la forme la plus appropriée de supervision économique en fonction de leurs circonstances particulières.
2. Des systèmes appropriés de gestion des performances devraient être développés et mis en œuvre par les fournisseurs de services.
3. Il est fondamental de maintenir des processus de consultation efficaces pour établir le fondement d'une bonne coopération entre fournisseurs et utilisateurs.
4. Les États devraient veiller à ce que leurs fournisseurs de services se conforment aux politiques de l'OACI, pour renforcer le fonctionnement efficace et rentable de leurs aéroports et de leurs services de navigation aérienne, ainsi que leurs relations avec les utilisateurs.

économique des fournisseurs de services, deux exposés ont été présentés par une organisation aéroportuaire et par un organisme de services de navigation aérienne, sur la façon d'évaluer la performance économique pour les aéroports et les ANSP, respectivement.

Ces deux exposés ont souligné que la gestion de la performance peut contribuer à améliorer la sécurité, la qualité des services, la productivité et le rapport coût-efficacité des aéroports et des ANSP — en plus d'appuyer les décisions d'investissement. Tandis que l'organisme de services de navigation aérienne soulignait l'utilité de l'analyse comparative (*benchmarking*), l'organisation aéroportuaire a fait remarquer qu'il fallait faire preuve de prudence dans son application aux aéroports, en raison des nombreuses différences dans le volume de trafic et la taille, les systèmes comptables, la situation financière, et l'externalisation de nombreux services des aéroports.

Il a été conclu que les États devraient veiller, dans le cadre de leurs responsabilités de supervision économique, à ce que des systèmes appropriés de gestion de la performance soient développés et mis en œuvre par leurs fournisseurs de services. Le débat s'est centré aussi sur les types de données qui seraient fondamentaux pour les comptes rendus de performance. À cet égard, la détermination des indicateurs à utiliser devrait être faite à l'échelon régional et/ou national pour tenir compte des conditions et circonstances spécifiques des différentes régions.

Session 4 du symposium : La coopération commence par la consultation

Cinq panélistes (deux régulateurs, un fournisseur et deux organisations d'utilisateurs) ont présenté leurs vues concernant la relation entre fournisseurs et usagers. De l'avis général, de bonnes relations entre régulateurs, fournisseurs et utilisateurs sont importantes pour le développement efficace du transport aérien, et il est fondamental de maintenir un processus consultatif et d'établir les bases d'une saine coopération entre fournisseurs et utilisateurs.

Le symposium a noté aussi que la nécessité d'une intervention réglementaire plus directe peut être réduite si des mécanismes appropriés de consultation avec les utilisateurs ont été mis en œuvre, ou si des arrangements de coopération volontaires entre fournisseurs et utilisateurs sont en place. Vu les différentes options existantes pour améliorer la situation, une plus grande coopération est absolument nécessaire, vu les défis auxquels l'aviation est aujourd'hui confrontée.

Session 5 du symposium : Situation des politiques de l'OACI en matière de redevances et de taxes

Cette question a été abordée dans différentes perspectives par cinq panélistes représentant une organisation internationale, un fournisseur multinational de services de navigation aérienne, deux associations de

fournisseurs de services et une association d'utilisateurs. La différence fondamentale et importante entre une redevance et une taxe, selon l'approche de politique de l'OACI, a été expliquée et tous les panélistes ont manifesté leur appui aux politiques de l'OACI en matière de redevances aéroportuaires et de navigation aérienne.

Il a été noté, cependant, que les politiques de l'OACI en la matière ne sont pas toujours pleinement observées par les États, souvent à cause d'un manque de sensibilisation et d'engagement ferme de leur part. Il a été soutenu que, avec la tendance à la commercialisation et à la privatisation (menant à des changements dans la gouvernance, la propriété et le contrôle des aéroports et des ANSP), la situation ne peut pas s'améliorer.

Le symposium CEANS a conclu que l'OACI devrait prendre toutes les mesures pertinentes pour assurer une large connaissance de ses politiques dans les États et l'industrie. L'idée a été émise aussi que les principes essentiels en matière d'établissement des redevances pourraient être inscrits dans les législations nationales.

Conclusions du symposium

Il y a eu accord général, lors du symposium, sur le fait que les trois principaux thèmes débattus — supervision économique, gestion des performances et consultation avec les usagers — sont interreliés et devraient être considérés comme un ensemble. Il a été réaffirmé qu'une bonne application des principes liés à ces trois questions contribuerait à une meilleure coopération dans l'industrie en général et à une efficacité accrue pour les fournisseurs de services.

L'aviation civile internationale doit relever de nombreux défis et il est essentiel que toutes les parties concernées coopèrent et évoluent dans la même direction pour optimiser l'efficacité et la rentabilité dans toutes les différentes composantes du système de transport aérien. ■

PROFIL DE PAYS

Dynamique Roumanie :

Point d'accès stratégique vers l'Europe de l'Est



La Roumanie est un pays qui possède une histoire extrêmement riche et une tradition d'innovation dans le domaine de l'aviation. Peu de gens savent que c'est un ingénieur roumain, Henri Coanda, qui construisit en 1910 le premier moteur à réaction au monde et fit ainsi voler le premier avion à réaction, peu de temps seulement après que l'homme eut commencé à explorer le ciel dans des avions motopropulsés. C'était bien avant que les Allemands ne poursuivent le développement du moteur à réaction et ne commencent à l'utiliser sur des avions vers la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Toujours à l'avant-garde, la Roumanie a été entre les deux guerres mondiales l'une des quelques nations au monde à posséder sa propre industrie de l'aviation, produisant plus de 80 modèles d'aéronefs différents. La construction aéronautique s'est poursuivie pendant les années d'après la Seconde Guerre mondiale. La production comprenait non seulement des avions civils et militaires d'origine roumaine, mais aussi des hélicoptères et de grands avions de passagers construits sous licence en collaboration avec des avionneurs occidentaux.

La Roumanie a vu ces cinq dernières années une explosion du nombre de vols du fait du resserrement de ses liens avec le reste de l'Europe, profitant à juste titre d'un regain de popularité comme destination touristique. Lorsqu'elle a rejoint l'Union européenne le 1^{er} janvier 2007, les portes se sont ouvertes sur tout un éventail d'occasions dans le secteur aérien, des transporteurs aériens tant nationaux qu'internationaux et d'autres compagnies d'aviation ayant la possibilité de lancer de nouveaux vols et de nouveaux services.

Un signe extérieur de l'importance renouvelée de la Roumanie en aviation est que le nombre d'arrivées et de départs du trafic aérien commercial a plus que doublé entre 2003 et 2008. Le nombre d'avions qui survolent le pays a aussi augmenté, confirmant la position stratégique vitale de la Roumanie comme lien entre l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie. La capitale roumaine, Bucarest, et d'autres grandes villes de tout le pays sont en voie d'être définitivement reconnues non seulement dans le monde des affaires, mais aussi comme destinations extrêmement populaires de *city breaks*, ces escapades en milieu urbain, accueillant des touristes de toute l'Europe et d'au-delà. En combinaison avec l'accroissement du tourisme de l'étranger vers les stations balnéaires roumaines sur la côte de la mer Noire, cela entraîne l'utilisation du vaste réseau

d'aéroports de la Roumanie par un nombre toujours grandissant de passagers.

Avec la hausse spectaculaire du nombre de mouvements aériens, les aéroports roumains ont vu aussi une multiplication du nombre de passagers, passé de 2,9 millions en 2003 à 7,8 millions en 2007, la plupart des vols et des passagers étant traités pendant les mois de juillet et août. Les autorités roumaines ayant lancé une campagne d'équipement des aéroports du pays en installations ultramodernes, ils peuvent désormais rivaliser avec n'importe quel aéroport moderne, n'importe où dans le monde.

« Peu de gens savent que c'est un ingénieur roumain, Henri Coanda, qui construisit en 1910 le premier moteur à réaction au monde et fit ainsi voler le premier avion à réaction, peu de temps seulement après que l'homme eut commencé à explorer le ciel dans des avions motopropulsés. C'était bien avant que les Allemands ne poursuivent le développement du moteur à réaction et ne commencent à l'utiliser sur des avions vers la fin de la Seconde Guerre mondiale. »

Une augmentation plus spectaculaire encore a été enregistrée dans le volume de fret traité aux divers aéroports roumains, passé de 13 000 tonnes en 2003 à près de 44 500 tonnes en 2007, ce qui vaut au pays un rôle en vue dans le monde de la logistique.

Avec sa population de quelque 22 millions d'habitants et une superficie 238 000 km², la Roumanie possède un réseau de 16 aéroports commerciaux, dont le plus grand est l'aéroport international Otopeni de Bucarest (code LROP de l'OACI), maintenant connu aussi comme « Henri Coanda », d'après le nom du célèbre inventeur. Otopeni est suivi, en nombre de mouvements d'avions et de passagers, par le second aéroport de Bucarest, Baneasa (LRBS), dit aussi Aurel Vlaicu, et par Timisoara (LRTR), dans le sud-ouest du pays, près des frontières avec la Hongrie et la Serbie. Les deux aéroports de la capitale ont vu le nombre de mouvements aériens augmenter ces cinq dernières années de quelque 75 % pour Otopeni, et même plus de 110 % pour Baneasa.

La hausse remarquable du nombre de passagers de ce dernier aéroport peut être attribuée principalement à

l'introduction de services exploités par des « transporteurs à bas coûts », qui ont rendu les voyages aériens plus populaires et plus accessibles pour une plus grande part de la population. De plus, le nombre de vols d'affaires et VIP s'est accru considérablement du fait de l'essor du trafic d'affaires à destination et en provenance du pays.

Cette excellente infrastructure aéroportuaire, en plus de donner accès par voie aérienne à la majeure partie du pays, offre aussi des liaisons aériennes vitales avec des communautés éloignées dans tout le pays, les reliant à la capitale et au reste de l'Europe.

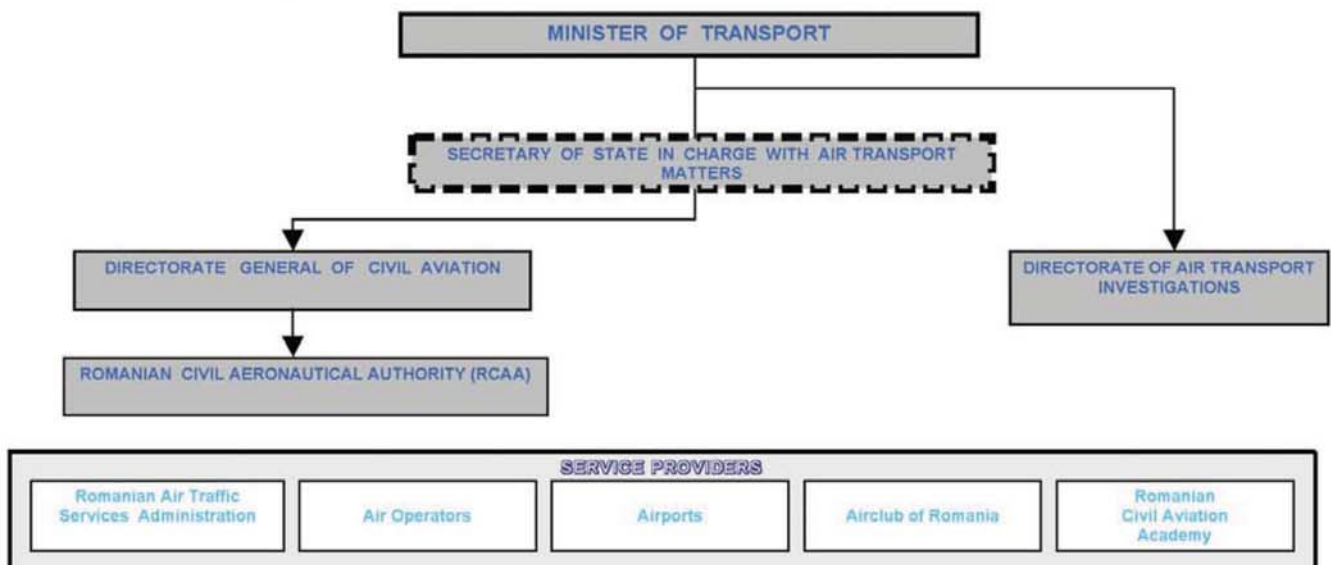
Fly safely in Romania



Romanian inventor Traian Vuia in the first European self-propelled heavier-than-air aircraft (1906).

Romania has been on the forefront of the aviation industry ever since Henri Coanda's ground breaking discoveries. Romanians have always been in the vanguard of aviation development and will continue to be so, embracing every opportunity and working hard to achieve even more outstanding results. With a great network and many fantastic projects in ongoing development, plus an impressive array of resources, the country is set to meet and exceed any challenges to come its way during the 21st century.

ORGANIZATION SCHEME of the ROMANIAN CIVIL AVIATION





Les aéroports commerciaux roumains sont, dans l'ordre des données de trafic en 2007 :

- Bucarest Otopeni (Henri Coanda) / LROP
- Bucarest Baneasa (Aurel Vlaicu) / LRBS
- Timisoara / LRTR
- Cluj / LRCL
- Tirgu-Mures / LRMT
- Lasi / LRIA
- Bacau / LRBC
- Sibiu / LRBS
- Constanta / LRCK
- Oradea / LROD
- Arad / LRAR
- Suceava / LRSV
- Baia-Mare / LRBM
- Satu-Mare / LRSM
- Craiova / LRCV
- Tulcea / LRTC

Des projets sont en cours pour trois nouveaux aéroports destinés à compléter le réseau existant et à améliorer encore l'accessibilité. Brasov, Galati-Braila et Deva-Alba Iulia, trois importantes agglomérations ne possédant pas actuellement de liaisons aériennes avec le reste du pays, auront dans un proche avenir leurs propres installations modernes. Les nouveaux aéroports aideront à apporter la prospérité à ces régions et à inaugurer une ère de développement plus grande encore.

Les aéroports de Bucarest Otopeni et Baneasa, Timisoara et Constanta, qui ont des pistes de 3200 mètres ou plus, peuvent donc accueillir les plus grands avions en service actuellement.

Présence au Conseil de l'OACI

En 1996, la Roumanie a été élue au Conseil de l'OACI comme État membre du Groupe de rotation d'Europe centrale (CERG), dont les autres États membres étaient la République tchèque, la Hongrie, la Slovaquie et la Slovénie.

Réélue au Conseil en 2007 à une large majorité de voix, la Roumanie considère cette réélection comme une reconnaissance de son engagement constant à jouer un rôle actif dans les délibérations du Conseil, dont elle partage fortement les objectifs d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation mondiale et d'améliorer à chaque occasion sa performance environnementale.



« Avec la hausse spectaculaire du nombre de mouvements aériens, les aéroports roumains ont vu aussi une multiplication du nombre de passagers, passé de 2,9 millions en 2003 à 7,8 millions en 2007, la plupart des vols et des passagers étant traités pendant les mois de juillet et août. »

Le ministère des Transports

En Roumanie, l'aviation civile est réglementée par le ministère des Transports, dont les organes subsidiaires sont responsables de la législation, de la mise en œuvre et de la logistique.

Le Ministère a pour objectifs principaux :

- de mettre en œuvre les normes de l'OACI et les normes européennes en ce qui concerne la sécurité, la sûreté, les droits des passagers et les questions environnementales dans le transport aérien ;
- de moderniser et développer l'infrastructure aéroportuaire et le système de gestion du trafic aérien ;
- d'assurer une gestion du trafic aérien sûre, fluide et efficace ;
- d'offrir et de faciliter l'accès libre et sans discrimination au marché du transport aérien dans le cadre de la réglementation existante.

Les activités du ministère des Transports roumain en matière d'aviation sont réparties entre deux grands organismes, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et la Direction des enquêtes de transport aérien.

Il incombe à la **Direction générale de l'aviation civile** (DGAC), dont relève l'Autorité aéronautique civile roumaine (AACR) :

- de mettre en œuvre les politiques gouvernementales en matière d'aviation civile ;
- d'élaborer la stratégie de développement de l'aviation civile et d'en suivre la mise en œuvre ;
- de coordonner l'activité des compagnies d'aviation civile qui relèvent de l'autorité du ministère des Transports ;
- de négocier les accords internationaux dans le secteur de l'aviation civile ;
- de représenter le gouvernement roumain auprès des organismes de l'aviation civile internationale.



romatsa
romanian air traffic
services administration

10, Ion Ionescu de la Brad Blvd., 1-Bucharest, 013813 Romania
phone: 0040 21 208 31 00; fax: 0040 21 230 24 42
e-mail: romatsa.office@romatsa.ro
www.romatsa.ro



L'**Autorité aéro-nautique civile roumaine** (AACR) est un organisme autofinancé et constitue l'organe technique en charge de la supervision de la sécurité de l'aviation civile. L'AACR est l'Autorité de surveillance nationale pour la sécurité en vertu de la réglementation sur le Ciel unique européen. Ses principales responsabilités sont :

- la mise en œuvre des normes européennes sur la sécurité (navigabilité, aéroports, gestion du trafic aérien, opérations aériennes, licences) et l'environnement, et la délivrance des licences, certificats et autorisations connexes ;
- la supervision de l'application des réglementations applicables à l'aviation civile (nationale, OACI, JAA/EU & EASA, et EUROCONTROL ;
- une participation active aux activités de l'Agence européenne de sécurité de l'aviation (EASA).

L'**Autorité aéro-nautique civile roumaine** est représentée au sein de plusieurs groupes, programmes et initiatives, notamment :

- Conseil de l'OACI
- Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI
- Groupe européen de planification de la navigation aérienne (GEPNA) de l'OACI
- Groupe de développement des routes Europe orientale de l'OACI
- Groupe de gestion des fréquences de l'OACI

- Groupe de l'exploitation tous temps (AWOG) de l'OACI
- Groupe météorologique de l'OACI.

L'Autorité aéro-nautique civile roumaine est active aussi dans divers rôles au sein des JAA/EASA, d'EUROCONTROL et du Groupe des régulateurs de la sécurité aéroportuaire (GASR).

La Direction des enquêtes de transport aérien (DATI), le deuxième grand organisme d'aviation relevant du ministère des Transports, comprend un département enquêtes, un département d'analyse des données et un département logistique, et intervient conformément à la législation comme le stipule l'Annexe 13 de l'OACI.

Ses principales fonctions et responsabilités comprennent :

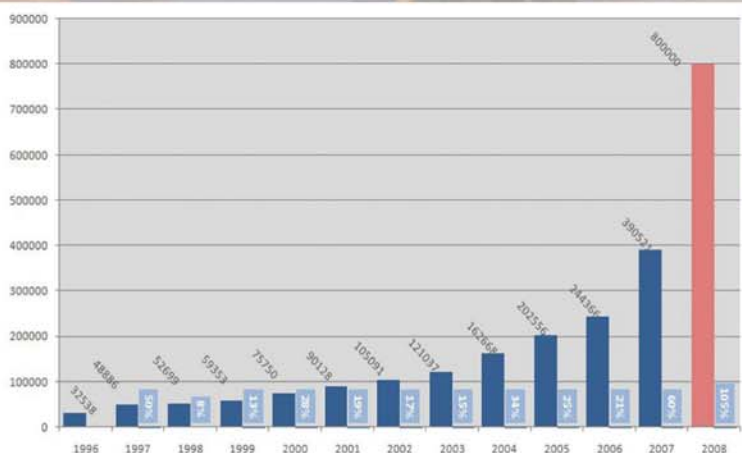
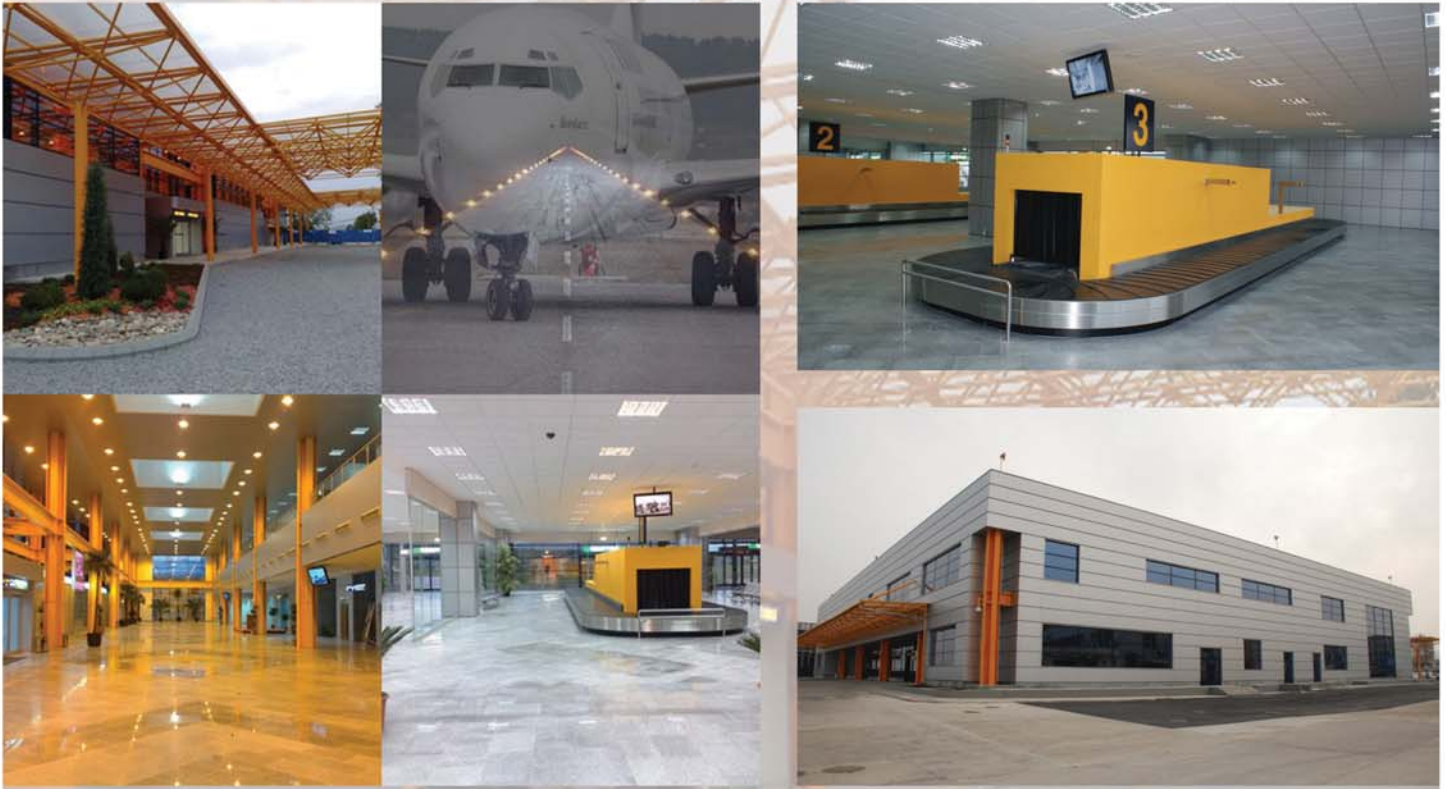
- les activités réglementaires pour les investigations sur les accidents et incidents autres qu'en rapport avec la sûreté ;
- les enquêtes directes sur tous les accidents et les incidents graves ;
- la gestion des systèmes de compte rendu obligatoire d'événements, comme prévu par l'OACI (ADREP), la CE (ECCAIRS) et EUROCONTROL (TOKAY).

Les plans pour l'avenir comprennent la création d'une agence d'enquête indépendante vis-à-vis du ministère des Transports, pour accroître l'efficacité et éviter les conflits d'intérêt.

ROMANIA

Cluj-County Council

CLUJ-NAPOCA INTERNATIONAL AIRPORT



*One of the most dynamic,
hospitable and progressive
European airport!*

"We look forward to welcome all carriers to grow up together by offering friendly and reliable airport services. Whether you are travelling for business or pleasure, join Cluj-Napoca International Airport, an open gate to the entire world!"

David Ciceo- Managing Director

www.airportcluj.ro

149 Traian Vuia st. 400397 Cluj-Napoca Romania

Services de contrôle de la circulation aérienne de Roumanie

Les services de contrôle de la circulation aérienne de Roumanie relèvent de la compétence de l'Administration roumaine des services de la circulation aérienne (ROMATSA), fondée en 1991, qui fournit les services de la circulation aérienne (ATS) aux aéroports commerciaux de tout le pays, et couvre tout l'espace aérien roumain.

ROMATSA exploite un réseau de 16 tours de contrôle, assurant le fonctionnement sûr et rapide du trafic aérien commercial à ces aéroports, ainsi que trois centres de contrôle régionaux (ACC) situés à Bucarest, Arad et Constanta. Tous ses centres de contrôle sont équipés de technologie de pointe et exploités par un personnel qualifié et expérimenté.

Les responsabilités de ROMATSA s'étendant aussi à la fourniture de services météorologiques pour la navigation aérienne, cet organisme dispose d'un réseau sophistiqué de stations météorologiques dans tout le pays et travaille en étroite coopération avec les organismes météorologiques des pays voisins pour fournir le meilleur service.

ROMATSA a obtenu en 2006 la certification ISO 9001:2000 et certains de ses services avaient déjà obtenu cette prestigieuse qualification les années précédentes.

L'engagement de ROMATSA à appliquer des normes de sécurité et de qualité du plus haut niveau possible est évident dans son programme de formation pour contrôleurs de la circulation aérienne et autres professionnels qu'elle emploie. En plus d'offrir des formations internes et en cours d'emploi, elle organise aussi pour ses employés des cours de formation initiale et de recyclage en collaboration avec des institutions prestigieuses, tels les National Air Traffic Services (NATS) du Royaume-Uni et la Pan Am Academy de Miami (Etats-Unis). L'importance d'un niveau élevé de compétence en anglais aéronautique pour son personnel est aussi reconnue, les cours appropriés étant dispensés au MLS International College de Bournemouth (Royaume-Uni) en conformité avec les normes linguistiques de l'OACI.



ROMATSA s'attache à offrir des services de la circulation aérienne du plus haut niveau et à collaborer au plan international pour maintenir et améliorer le rôle éminent de la Roumanie dans le secteur de l'aviation. Elle veille avec grand soin à assurer que les services de la circulation aérienne soient entièrement compatibles avec ceux des pays voisins, garantissant un fonctionnement harmonieux avec un niveau maximal de sécurité et une intégration sans discontinuité dans le réseau ATS. Elle s'efforce de renforcer sa position au niveau paneuropéen dans le cadre du projet de Ciel unique européen, ainsi qu'à l'échelon régional avec des initiatives telles que la Coopération pour la gestion de la circulation aérienne dans

l'Europe du Sud-Est (ACE MoU). En juillet 2003, la Roumanie a signé un protocole d'accord (MoU) à cet effet avec les pays voisins – Bulgarie, Moldavie et Roumanie – pour promouvoir et développer encore la collaboration mutuelle. Le projet est appuyé par l'OACI et EUROCONTROL.

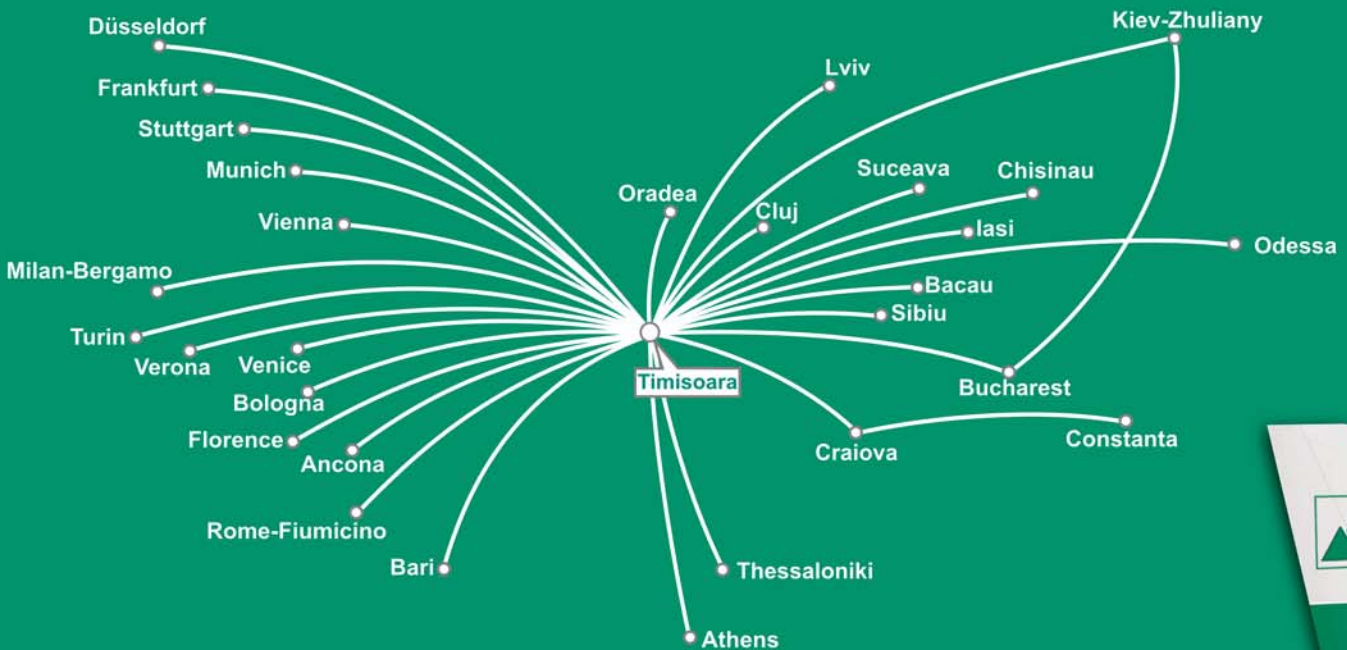
Formation aéronautique en Roumanie

Avec le soutien du ministère des Transports, l'Académie d'aviation civile roumaine a été fondée en 1999 avec l'objectif d'offrir une formation de la plus haute qualité pour les pilotes, le personnel de cabine et d'autres personnels d'aviation, y compris les réparateurs.

« Réélue au Conseil en 2007 à une large majorité de voix, la Roumanie considère cette réélection comme une reconnaissance de son engagement constant à jouer un rôle actif dans les délibérations du Conseil, dont elle partage fortement les objectifs d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation mondiale et d'améliorer à chaque occasion sa performance environnementale. »



Your Dedicated Route Network!



www.carpatair.com



Carpatair

L'Académie a commencé à former le premier groupe d'élèves dès sa première année, en incorporant dans sa flotte des Cessna C172S. L'année suivante, la flotte s'est accrue de bimoteurs Piper PA34 pour faciliter l'étape suivante dans la formation des élèves pilotes, et l'Académie a aussi acquis un simulateur FRASCA pour former les élèves en toute sécurité à différentes procédures au sol.

Les élèves de ce premier groupe ont été diplômés en 2002, avec une licence de pilote de ligne (frozen ATP(A)), et tous ont entrepris une carrière réussie dans l'aviation. Beaucoup d'autres suivent leurs traces.

En 2005, l'Académie d'aviation civile roumaine a introduit aussi dans sa flotte les premiers hélicoptères Eurocopter, à la fine pointe de la technologie. Établie à l'aérodrome de Ploiesti, près de Bucarest, elle exploite aussi des services de taxi aérien avec sa flotte d'aéronefs à voilure fixe et à voilure tournante, et possède ses propres services de maintenance pour entretenir ses aéronefs et ceux de tiers – toujours en appliquant les normes du plus haut niveau.

Devenir membre du programme TRAINAIR de l'OACI a été l'objectif de l'Académie dès sa création, devenu réalité lorsqu'elle a été acceptée comme membre à part entière en 2007. À travers son adhésion à TRAINAIR, l'Académie de l'aviation civile roumaine a obtenu la reconnaissance de son excellence et de ses normes élevées de formation aéronautique. Cette participation comporte aussi une étroite collaboration avec d'autres organismes de formation et organismes aéronautiques respectés du monde entier.

Sûreté de l'aviation

Comme État contractant de l'OACI responsable et membre de l'Union européenne s'efforçant constamment d'améliorer sa position déjà impressionnante dans le secteur de l'aviation internationale, la Roumanie entretient une étroite collaboration avec l'OACI dans un large éventail de domaines du secteur de l'aviation.

Comme exemple d'une telle collaboration, on peut citer l'Audit de sûreté OACI effectué en juin 2006, à la suite de la signature, l'année précédente, d'un protocole d'accord entre la Roumanie et l'OACI. L'OACI procède à ces audits pour déterminer le niveau de respect par l'État membre de ses normes de l'Annexe 17 et pour servir de guide à des améliorations plus poussées. Cet audit particulier a été effectué au plus grand aéroport du pays, Budapest international Otopeni (Henri Coanda).

Les autorités de l'aviation civile roumaines se sont engagées à assurer les meilleures mesures de sûreté possible à tous les aéroports du pays, afin de garantir la sécurité des passagers, des équipages et de leurs aéronefs, tout en veillant aussi à ce que toutes les procédures soient adoptées de la façon la plus efficace et efficiente.

La Roumanie et l'environnement

Les questions environnementales étant aujourd'hui parmi les préoccupations majeures dans tous les secteurs, la Roumanie s'est





BUCHAREST HENRI COANDĂ INTERNATIONAL AIRPORT



Bucharest Henri Coanda International Airport is a part of the great family of modern airport platforms. Its evolution means in fact a permanent development and modernization process with the purpose of synchronizing with the air traffic dynamics, with the more and more advanced performances of the aircraft industry and with passengers' exigencies. During almost 40 years of activity in the field of civil aviation, Bucharest Henri Coanda International Airport made important steps on the way of transformation from a local airport into an important air junction of the European air traffic network.

- the main Romanian airport (more than 60% of total passengers traffic in Romania)
- 2008 - OTP passengers traffic - triple than year 2000 and double than year 2005
- OTP aircraft movements - double than year 2000
- ACI Europe Member since 1993

WHO WE ARE?

- Operational capacity: 39 movements/hour
- 2 aircraft parking platforms with a total of 45 stands
- 2 runways:
 - 08R - 26L: 3500 x 45 m; CAT IIIB
 - 08L - 26R: 3500 x 45 m; CAT IIIA
- Fire fighting and rescue: CAT 9 ICAO ref. Annex 14
- Peak hour processing capacity:
 - international flights 2400 pax/peak hour
 - domestic flights 540 pax/peak hour

TECHNICAL DATA

- Number of passengers in 2007: 4 978 587 pax
- Number of aircraft movements in 2007: 70 588 a/c
- Number of destinations in 2007: 53
- Traffic growth 2007/2006 -
 - 41.7 % pax
 - 21.6 % mvts
- Traffic forecast 2008
 - OTP passengers traffic - triple than year 2000 and double than year 2005
 - OTP aircraft movements - double than year 2000
- Expected growth of passenger traffic in 2008: 25 %
- Expected growth of aircraft movements in 2008: 15 %

FACTS AND FIGURES

At the end of 2010, when Phase III of the airport development and modernization will be finalized, the passengers terminals final capacity will be as follows:

- Passengers total capacity: 4500 pax/peak hour
- 86 check-in desks, 24 boarding gates, 5 baggage belts (international / Schengen)
- 18 check-in desks, 8 boarding gates, 2 baggage belts (domestic / non-Schengen)
- Extended boarding area (Finger) up to 12 air-bridges (from 5 available in 2008).



Regular Member
ACI
+40-21-201 33 04
+40-21-201 40 00
Fax: +40-21-201 49 90
SITA: OTPAPXH
TELEX: LROPAYD
www.otp-airport.ro



« À travers son adhésion à TRAINAIR, l'Académie de l'aviation civile roumaine a obtenu la reconnaissance de son excellence et de ses normes élevées de formation aéronautique. Cette participation comporte aussi une étroite collaboration avec d'autres organismes de formation et organismes aéronautiques respectés du monde entier. »

engagée à faire sa part dans la lutte contre la dégradation de l'environnement dans tous les domaines où elle le pourra. Si le pays se félicite de ses progrès majeurs dans le secteur de l'aviation, la hausse du trafic aérien contribue aussi à accroître ses liens avec les pays voisins. Un tel essor contribue grandement à la prospérité et au bien-être du pays. L'industrie de l'aviation roumaine s'est promis de ne jamais perdre de vue sa responsabilité environnementale et de participer activement à tout projet visant à protéger l'environnement, tout en assurant son développement sûr et efficace.

Les mesures environnementales ne comprennent pas seulement celles qui sont prises pour réduire l'impact de l'aviation sur l'environnement naturel, mais visent aussi l'effet de l'aviation sur les habitants. Les niveaux de bruit aux aéroports et à leurs abords sont activement surveillés et réduits,

ceci comprenant l'application de restrictions des vols nocturnes.

L'aviation roumaine s'attaque au problème des émissions pour protéger la qualité de l'air aux abords des aéroports et réduire les émissions de gaz à effet de serre, en s'efforçant de lutter contre le changement climatique global.

À cet effet, les autorités aéronautiques roumaines ont mis en application et vont développer encore des règlements sur les restrictions acoustiques, et notamment l'exploitation d'aéronefs qui produisent des niveaux de bruit excessifs. Elles appuient activement l'introduction de nouvelles technologies en aviation, telles que des moteurs plus silencieux et d'une plus grande efficacité énergétique, améliorant ainsi l'environnement et la qualité de la vie pour les zones résidentielles riveraines des aéroports de Roumanie.

Un autre domaine majeur dans lequel la Roumanie est un partenaire actif et important est celui des efforts pour améliorer la fluidité du trafic aérien, maximiser l'efficacité et réduire les retards. Elle met aussi tout en œuvre pour améliorer les services de navigation aérienne de façon à réduire les temps de vol, ce qui permet de réaliser une réduction substantielle de la combustion de carburant et des niveaux d'émission. Elle y parvient en gérant le mieux possible la capacité du trafic aérien.

Conclusion

À l'avant-garde du développement de l'aviation depuis les découvertes pionnières du Dr Henri Coanda, les Roumains continueront de l'être, saisissant chaque opportunité et travaillant dur pour parvenir à des résultats plus remarquables encore. Avec un grand réseau et nombre de projets stimulants, ainsi qu'une impressionnante batterie de ressources, le pays est prêt à relever les défis qu'il rencontrera au cours du XXI^e siècle et à les dépasser. ■

Quelle est la maturité de nos cadres de sécurité ATM ?

Après deux accidents ATM survenus en Europe en 2002, EUROCONTROL a demandé des études indépendantes sur les régulateurs de la sécurité ATM et les fournisseurs de services de navigation aérienne des États de la CEAC, pour déterminer dans quelle mesure les exigences de sécurité sont remplies correctement. Peter Stastny, Alexander Skonieczki et Tony Licu, d'EUROCONTROL, qui forment ensemble le Groupe de coordination de la mise en œuvre (ICG) du Programme européen pour la sécurité de la gestion du trafic aérien, évoquent le succès de ces études et leur évolution en un programme continu, devenu extrêmement bénéfique pour les régulateurs et les fournisseurs de services ATM européens.

Au cours des années 1990 et des premières années du XXI^e siècle, la gestion du trafic aérien européen s'était développée de manière sûre et efficace dans le cadre des programmes établis par EUROCONTROL pour le compte de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). En fait, l'Europe avait un excellent bilan en matière de sécurité de l'ATM.

Un grave accident survenu en octobre 2001 à l'aéroport de Milan Linate et une collision aérienne à Überlingen à la mi-2002 ont cependant révélé qu'il n'y avait pas lieu de faire preuve d'un excès d'optimisme. Il a été décidé à la suite de ces accidents qu'il fallait procéder à un examen approfondi des systèmes de sécurité ATM dans les États membres de la CEAC. EUROCONTROL a commandé une étude indépendante sur les régulateurs de la sécurité ATM et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) pour déterminer dans quelle mesure les exigences en matière de sécurité sont satisfaites.

L'objectif était d'établir un point de référence pour l'analyse et le développement futurs et, en particulier, de déterminer dans quels domaines les États et les fournisseurs de services avaient besoin de soutien pour leur permettre de répondre aux nouvelles exigences. Il ne s'agissait pas d'audits. Les études étaient plutôt destinées à donner un aperçu de la façon dont régulateurs et fournisseurs de services voyaient le développement de leur propre système.

L'étude de 2002 s'est révélée extrêmement utile pour comprendre dans quelle mesure régulateurs des États et ANSP pensaient mettre

en œuvre correctement les exigences en matière de sécurité ATM. Elle a aussi montré clairement les domaines dans lesquelles un soutien est nécessaire. Le Conseil provisoire d'EUROCONTROL a donc décidé de poursuivre cette forme de mesure fondée sur l'autoévaluation, non seulement parce qu'elle a révélé où un soutien est nécessaire, mais aussi parce qu'elle a donné aux régulateurs et aux ANSP l'occasion de se pré-évaluer avant les audits d'EUROCONTROL et de l'OACI.

Actuellement, la mesure de la maturité du cadre de sécurité est centrée sur l'étude de l'état de développement et de mise en œuvre des mécanismes de gestion et de supervision de la sécurité dans la région CEAC, et plus récemment dans l'ensemble de la région EUR de l'OACI, ce qui donne, en se fondant sur les faits, une indication de l'état présent et futur de la gestion, de la réglementation et de la supervision de la sécurité dans la région CEAC. Les résultats sont présentés sous la forme d'un score de sécurité se situant entre zéro et 100, pour chacun des ANSP et des régulateurs, un score de 100 % indiquant que toutes les exigences de sécurité ATM sont remplies.

Impact des études

L'étude de 2002 sur la maturité des cadres de sécurité ATM des États de la CEAC a démontré que le développement de ces méthodologies n'était pas homogène dans toute la région CEAC et que la mise en œuvre de mesures visant à réaliser les divers objectifs de sécurité de nombreux États était encore à un stade précoce. Quelques États seulement ont des cadres de sécurité bien définis, dont ils comprennent les exigences de sécurité. L'étude a été répétée en 2004, 2006, 2007 et 2008, en utilisant comme référence l'étude initiale de 2002.

Depuis 2002, des efforts considérables ont été déployés par l'OACI, EUROCONTROL et la Commission européenne pour la fourniture d'assistance aux États reconnus comme nécessitant un soutien particulier. Les résultats des études montrent maintenant que la sensibilisation à la sécurité ATM s'est nettement améliorée et que la majorité des régulateurs et des ANSP comprennent désormais ce qui est attendu d'eux — bien que les ressources et l'expertise nécessaires manquent à certains d'entre eux.

Les études révèlent cependant que, au cours des six ans écoulés depuis l'enquête initiale, le niveau de maturité moyen des cadres de sécurité ATM s'est amélioré, passant de 55 à 81 % pour les ANSP et de 53 à 75 % pour les régulateurs ATM des États. L'objectif actuel de les faire parvenir tous à un niveau de maturité supérieur à 70 % d'ici à la fin de 2009.

À PROPOS D'EUROCONTROL :

L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) s'occupe de développer, coordonner et planifier la mise en œuvre de stratégies paneuropéennes et de plans d'action connexes, dans un effort collectif avec toutes les parties prenantes. L'objectif primordial de cette organisation, qui compte actuellement 38 États membres, est d'établir un système ATM homogène dans toute l'Europe. Pour en savoir plus, rendez-vous sur le site www.eurocontrol.int.

TABLEAU 1 : ÉTUDE SUR LA SÉCURITÉ ATM DU PROGRAMME DE SÉCURITÉ EUROPÉEN POUR L'ATM (ESP)

N°	Domaines d'étude	Maturité atteinte lorsque :
A1	Capacités des États en matière de sécurité	Il existe une politique de l'aviation civile et une structure de gestion au niveau de l'État, ayant la capacité de transposer dans la législation nationale les nouvelles normes internationales et dispositions législatives applicables. L'État définit un programme de gestion de la sécurité et promeut la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) conformes aux normes internationales pertinentes.
A2	Collecte et diffusion de données d'incidents	Une structure bien établie est en place pour recueillir et enregistrer les données d'incidents, les analyser et donner suite aux résultats de l'analyse.
A3	Mesure de la performance en matière de sécurité	La performance en matière de sécurité est connue, sur la base d'un système actif de surveillance utilisant des indicateurs de sécurité appropriés, tels les événements touchant à la sécurité, ainsi que des processus de surveillance proactifs, audits, enquêtes, inspections, etc.
A4	Promotion des meilleures pratiques	Il existe un système établi qui rassemble l'information sur les meilleures pratiques, évalue leur applicabilité à différentes situations et diffuse cette information.
A5	Structures organisationnelles pour la sécurité	Il existe pour la gestion de la sécurité un système formel, possédant une structure de gestion claire, avec des responsabilités et obligations de reddition de comptes définies sans ambiguïté.
A6	Règles et procédures de sécurité en vigueur	Il existe dans le cadre du SGS des procédures opérationnelles normalisées (SOP) bien définies et accessibles, connues des personnels et régulièrement revues et actualisées.
A7	Culture de sécurité en vigueur	Il existe une culture de sécurité positive, impulsée par la direction, pour assurer que tous les personnels aient connaissance des convictions, hypothèses et valeurs partagées de l'entreprise et qu'ils y croient. Il y a de l'appui pour le personnel et promotion d'un climat de sécurité actif pour des comptes rendus d'incidents et l'amélioration de la sécurité.
A8	Performance de sécurité actuellement réalisée – supprimé	Ceci a été combiné avec le domaine d'étude A3.
A9	Perception actuelle des niveaux de sécurité	Les acteurs internes et externes perçoivent comme adéquat le niveau de sécurité de l'aviation et de l'ATM.
A10	Divulgaration des renseignements de sécurité	Le grand public et les parties prenantes ont aisément accès à la performance de leurs ANSP grâce à la publication régulière des niveaux de sécurité réalisés, de comptes rendus d'accidents et d'aperçus des mesures d'amélioration. Toute cette information est dépersonnalisée (c.-à.-d. qu'elle ne contient pas de noms) afin de promouvoir une culture juste, et les contrôles sur la divulgation de l'information répondent aux exigences de l'Annexe 13 de l'OACI, Appendice E.
B1	Mise en œuvre de SGS	Il existe une conscience de la nécessité d'un système formel pour gérer la sécurité, y compris son évolution future.
B2	Respect en temps voulu des obligations internationales	Il existe une conscience des implications des obligations internationales relatives à la sécurité de l'ATM, en particulier législation SES (Ciel unique européen), SARP de l'OACI, ESARR, et l'exigence de les mettre en œuvre dans chaque État à une échéance connue est respectée.

En plus des aspects quantitatifs du Tableau 1, les huit aspects quantitatifs du Tableau 2 sont aussi examinés lors de l'étude :

TABLEAU 2 : ÉTUDE SUR LA SÉCURITÉ ATM DU PROGRAMME DE SÉCURITÉ EUROPÉEN POUR L'ATM (ESP)

N°	Domaines d'étude	Maturité atteinte lorsque :
B3	Identifier les programmes de sécurité spécifiques menés dans les États pour s'attaquer aux problèmes de sécurité nationaux	Les programmes de sécurité ATM sont impulsés principalement par la réglementation émanant de l'OACI et d'EUROCONTROL, en particulier la législation SES, les SARP de l'OACI et les ESARR. Dans ce domaine d'étude, on a cherché à identifier les programmes que mène un État au-delà du minimum réglementaire.
B4	Décrire la situation actuelle en ce qui concerne les questions d'application de la législation	Des facteurs tant positifs que négatifs peuvent influencer l'application et la mise en œuvre de la législation SES, des SARP de l'OACI et des ESARR. Dans ce domaine d'étude, on a cherché à identifier ces facteurs.
B5	Identifier les faiblesses potentielles dans la sécurité de la navigation qui demandent une attention particulière ou immédiate	Les faiblesses potentielles pourraient être tout facteur conduisant à des écarts répétés vis-à-vis de la sécurité, à un manque de conformité aux procédures de sécurité obligatoires ou à des vices ou omissions dans les programmes de sécurité.
B6	Identifier les inquiétudes actuelles en matière de sécurité des organismes représentatifs des utilisateurs de l'espace aérien.	Ce domaine d'étude s'adressait aux groupes d'utilisateurs et visait à identifier les inquiétudes perçues ou réelles de ces groupes.
B7	Identifier les inquiétudes actuelles en matière de sécurité des organismes représentatifs des contrôleurs de la circulation aérienne	Ce domaine d'étude s'adressait aux organismes représentatifs des contrôleurs de la circulation aérienne et visait à identifier leurs inquiétudes perçues ou réelles.
B8	Évaluer la situation pour ce qui est de savoir si les indicateurs de sécurité ATM de l'État devraient ou non être publiés annuellement pour démontrer que les cibles convenues sont atteintes.	Le secteur ATM et ses acteurs appuient la publication des indicateurs de sécurité ATM dans le but de montrer les progrès au grand public; les obstacles à une information ouverte ont été surmontés. Dans ce domaine d'étude, il est pris acte de l'opinion en ce qui concerne le caractère ouvert de l'information sur la sécurité ATM ainsi que de tous obstacles, solutions et progrès dont il a été rendu compte.

Figure 1 : Calcul mathématique des scores de maturité

Mathématiquement, le score de maturité est calculé à partir des réponses aux questionnaires et des facteurs de pondération retenus, comme suit :

$$S_{i,j} = \frac{100 \sum_{k=1}^{n_{i,j}} r_{k,j,i} \cdot w_{k,j}}{3 \sum_{k=1}^{n_{i,j}} w_{k,j}}$$

où :

- $S_{i,j}$ est le score de maturité pour un État i dans le domaine d'étude j
- $r_{k,j,i}$ est la valeur numérique de la réponse de l'État i à la question k dans le domaine d'étude j (les valeurs attribuées aux réponses étant respectivement de 0 pour « lent à démarrer », 1 pour « planifié », 2 pour « en développement » et 3 pour « mature »)
- $w_{k,j}$ est le facteur de pondération de la question k pour le domaine d'étude j
- $n_{i,j}$ est le nombre de questions dans le domaine d'étude j pour lesquelles des réponses non-nulles ont été données par l'État i .

Un score global pour chaque État est ensuite estimé en prenant la moyenne des scores pour tous les domaines d'étude.

Instances de réglementation et fournisseurs de services sont finalement classés en fonction de leur score comme étant soit :

Note : i = l'État/ANSP considéré ; j = le domaine d'étude considéré ; k = la question considérée.

Structure des études

Le niveau de maturité de chacun des régulateurs et des fournisseurs de services est tiré du score moyen pour un ensemble d'éléments clés de la sécurité ATM, dits domaines d'étude. Pour atteindre les objectifs de l'étude, la situation générale d'un certain nombre d'éléments clés de la sécurité ATM dans ces domaines est définie. Pour chaque domaine d'étude, une définition claire est développée et constitue un sous-objectif pour le projet. Une relation directe est établie avec les résultats quantitatifs et/ou qualitatifs. Les domaines d'étude, et une description de ce qui constituerait une situation de maturité en ce qui concerne le cadre de sécurité dans chacun d'eux, sont présentés ci-après.

Méthodologie d'étude

L'étude sur la gestion de la sécurité ATM et les cadres de réglementation de la sécurité commence par la collecte et l'analyse des données et des informations recueillies auprès des ANSP, des régulateurs ATM et d'autres acteurs. Les données sont recueillies et validées par une combinaison de questionnaires électroniques, d'entretiens téléphoniques de suivi et d'autres sources d'information disponibles et connexes

Alors que la méthodologie utilise des questions similaires, des questionnaires différents sont utilisés pour les régulateurs et les fournisseurs de services. Les questionnaires ont une échelle graduée de réponses correspondant à quatre catégories de maturité de la sécurité. Ces catégories ont été mises au point pour correspondre aux degrés de maturité : *Initiale*, *Planifiée*, *En développement* et *Mature*. Il est prévu aussi la possibilité qu'il n'y ait « Pas de réponse », si les répondants ne se sentent pas en mesure de répondre à une question. La réponse à chaque question est pondérée pour prendre en compte sa contribution spécifique à l'objectif particulier qui est envisagé dans le domaine d'étude auquel la question se rapporte. Le score de maturité réel est obtenu par la formule mathématique.

Comme le montrent les graphiques de la Figure 2 (p. 32), les résultats après cinq mesures (2002, 2004, 2006, 2007 et 2008) font apparaître une tendance positive, avec de très bonnes chances que la plupart des États atteignent le score cible de 70 % pour la fin de 2009.

Outre ceux des régulateurs ATM des États et des fournisseurs de services, l'étude recherche aussi des apports provenant de groupements d'utilisateurs tels que l'IFATCA, l'IFALPA, l'IATA et les syndicats de contrôleurs. Ces apports contribuent au rapport global, mais n'influent pas sur le score de maturité de chaque État.

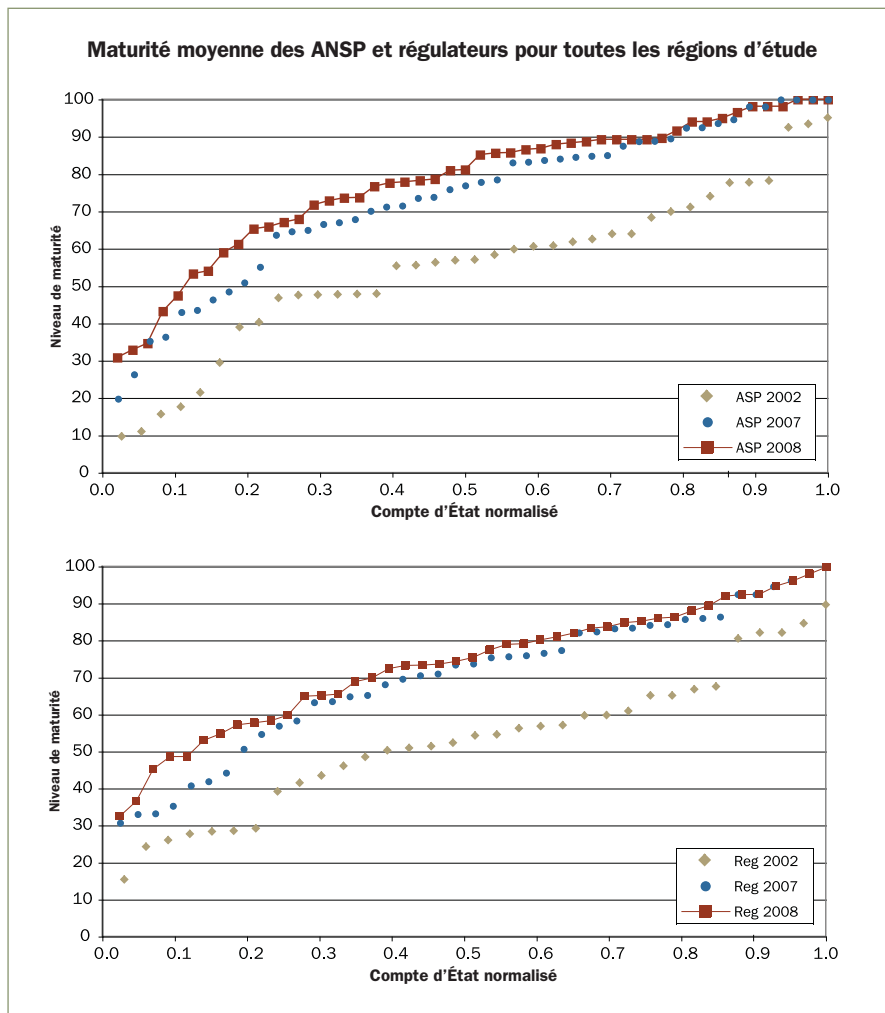
Fréquence et participation

Depuis 2006, des études ont été réalisées chaque année, et à partir de 2007 conjointement avec l'OACI, pour couvrir la majorité des États de la Région Europe (EUR) de l'OACI. Les objectifs de l'étude élargie demeurent les mêmes, à savoir : suivre la mise en œuvre des exigences en matière de sécurité ATM et déterminer où un soutien spécifique est nécessaire.

Outre l'extension des études à la majorité des États de la Région EUR de l'OACI (laquelle comprend trois États d'Afrique du Nord — Algérie, Maroc et Tunisie), des études ad hoc ont été menées dans des États appartenant à la Région Moyen-Orient (MID) de l'OACI. Mi-2008, des études ont été effectuées en Égypte, en Jordanie, au Liban et en Syrie dans le cadre du projet de coordination ATM Europe — Moyen-Orient (EMAC), sous l'égide de l'OACI, d'EUROCONTROL et de la Commission européenne.

Avantages de l'approche adoptée

Comme nous l'avons vu, les études de maturité ne sont pas des audits — ce sont des autoévaluations, testées par des entretiens et par comparaison avec d'autres éléments disponibles. Les audits sont des évaluations formelles du système ATM global d'un État et, comme tels, ont un bien plus grand impact sur la façon dont le bilan de sécurité d'un certain État est vu par le grand public.



L'avantage de la démarche de l'étude de maturité est que c'est plutôt un instantané de la façon dont les régulateurs ATM des États et les ASP se voient eux-mêmes. Elle leur permet de faire faire une évaluation de leurs organisations de sécurité en dehors des audits formels et leur permet de juger de leurs progrès par rapport à d'autres organismes. Bien que les résultats publiés soient désidentifiés, chaque organisme se voit communiquer son propre rapport et son propre score de maturité, et peut donc voir où il se situe dans les statistiques globales sous forme graphique. Cela leur permet aussi de déterminer les domaines qui exigent des améliorations — en avance sur les audits officiels.

De plus, l'OACI et EUROCONTROL utilisent les résultats des études pour déterminer où un soutien est nécessaire, ce qui permet de focaliser les ressources dans les domaines où elles sont le plus nécessaires.

L'avenir

Depuis la mise au point des études initiales en 2002, beaucoup de choses ont changé dans le monde de l'ATM, en particulier en Europe où l'accroissement constant du trafic, s'ajoutant à une structure ATM complexe, a conduit à un train de nouveaux règlements dans le cadre du Ciel unique européen des Communautés européennes. Il existe maintenant plus de cohésion et une volonté de veiller à la fourniture du service ATM le plus sûr possible. Il devient donc de plus en plus important que nous sachions comment fonctionnent nos systèmes d'aviation, comment fonctionne chacune des parties de l'architecture ATM globale et, en particulier, dans quelle mesure les exigences de sécurité ATM sont respectées.

Les paramètres qui étaient considérés pertinents en 2002, et qui ont constitué la

référence pour les études actuelles, sont en train d'évoluer. EUROCONTROL, ensemble avec ses parties prenantes, élabore de nouveaux paramètres qui seront utilisés à partir de 2010 dans une méthodologie d'étude remaniée. Cette nouvelle méthodologie, bien que basée sur la méthodologie existante, distinguera plus clairement les exigences s'adressant aux régulateurs et aux ANSP. Elle sera centrée sur des domaines de performance clés (KPA), qui constitueront des domaines d'étude ; les études évalueront expressément des indicateurs de performance clés (KPI). Un ensemble entièrement nouveau de paramètres sera utilisé pour évaluer le niveau de maturité du cadre de sécurité ATM d'une organisation.

Pour les régulateurs, les huit éléments critiques de l'OACI pour le système de supervision d'un État serviront de base pour la méthodologie. Il est considéré que celle-ci pourrait être utilisée dans d'autres régions du monde aussi bien qu'en Europe, pour constituer un tableau global de la mesure dans laquelle les États remplissent leurs obligations en matière de sécurité ATM et de la maturité du cadre de sécurité ATM global en général.

L'OACI étudie la possibilité que l'IUSOAP adopte une démarche de suivi continu (l'option privilégiée) à partir de 2011. À l'appui d'une telle démarche, des sources de données sont recherchées et, lors de l'atelier de praticiens de la sécurité tenu à Montréal en septembre 2008, un vif intérêt s'est manifesté pour la méthodologie du Cadre de maturité de la sécurité, comme étant une méthode légère et aisément applicable pour garder trace des progrès des États au moindre coût. ■

Des débats sur les marchés du carbone mettent en évidence les perspectives d'avenir, tandis que des débats sur les carburants alternatifs auront lieu du 10 au 12 février 2009.

L'atelier de l'OACI sur l'aviation et les marchés du carbone a été un événement majeur, réunissant pendant deux jours des experts de haut niveau des finances, de l'industrie et de l'environnement pour débattre de la participation de l'aviation civile internationale à un marché mondial du carbone.

Au cours de cet atelier, les participants ont abordé les questions clés relatives aux émissions de l'aviation et aux marchés du carbone et diverses approches, y compris des programmes d'échange de droits d'émission et de compensation des émissions de carbone, ont été examinées. Un large débat s'est engagé sur les avantages et les inconvénients des initiatives du marché relatives aux émissions de l'aviation et les possibilités d'un marché du carbone pour l'aviation mondiale.

Pour plus de précisions et pour un compte rendu complet des résultats de l'atelier, visiter le site de l'OACI :

www.icao.int/2008WACM.



Yvo de Boer, Secrétaire exécutif de la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, s'adressant par liaison satellitaire aux participants à l'atelier OACI sur l'aviation et les marchés du carbone qui a eu lieu en juin 2008.



L'atelier de l'OACI sur les carburants alternatifs offrira aux acteurs de l'industrie et aux fournisseurs une occasion d'explorer les questions clés relatives à des biocarburants viables, les stratégies de recherche existantes et envisagées, les exigences de certification et de normes connexes, et les implications en matière d'infrastructure. On trouvera plus de renseignements à ce sujet sur le site de l'OACI, section Groupe de l'environnement.

Première réunion du Groupe d'étude de l'OACI sur les systèmes aériens



La première réunion du Groupe d'étude sur les systèmes aériens sans pilote (UASSG/1) s'est tenue au siège de l'OACI à Montréal en avril 2008. Madame Nancy J. Graham, Directrice de la navigation aérienne, a souhaité la bienvenue aux participants et a exposé brièvement ce qui est attendu de ce groupe, en remerciant les membres et leurs conseillers d'entreprendre le travail qui consiste à étudier, mettre au point et recommander les amendements des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et des procédures pour les services de navigation aérienne qui sont nécessaires pour accueillir les systèmes aériens sans pilote dans l'espace aérien sans séparation.

Kenneth Davis, de la FAA, et Holger Matthiesen, d'EUROCONTROL, ont été élus co-présidents. Mme Leslie Cary, experte technique, Section de la gestion du trafic aérien (ATM) de la Direction de la navigation aérienne de l'OACI, a assumé les fonctions de secrétaire de la réunion, avec le concours de M. Vince Galotti, chef de cette section.

Dix-sept membres, treize conseillers et deux observateurs de quatorze États et de sept organisations internationales ont participé à la réunion. ■



Nouvelle nomination au Conseil de l'OACI

Nom : Jalal Haidar

Pays : Émirats arabes unis

Représentant permanent des Émirats arabes unis (ÉAU) au Conseil de l'OACI, Jalal Haidar est aussi membre du bureau directeur du Conseil. Il siège aussi aux Comités du transport aérien, de l'intervention illicite et des ressources humaines. Ensemble avec plusieurs autres membres du Conseil, il a mené campagne pour réaliser une réforme de l'OACI. Il a pris l'initiative du Sommet de l'aviation mondiale/ÉAU pour s'attaquer à la pénurie de personnel aéronautique qualifié.

Avant de devenir Représentant des ÉAU, M. Haidar était chef de la Section de l'assistance et du développement coordonnés en sûreté de l'aviation de l'OACI, où il était en charge d'initier et de gérer les moyens de promouvoir pour les États membres de l'OACI le développement de systèmes durables d'infrastructure de sûreté de l'aviation. Il était aussi responsable de l'orientation des politiques du réseau de formation de l'OACI en sûreté de l'aviation, a présidé le Groupe de travail de l'OACI sur les menaces nouvelles et émergentes pour l'aviation civile et a joué un rôle majeur dans le développement et l'établissement du Programme mondial OACI d'audits de la sûreté de l'aviation.

Avant sa nomination à l'OACI, M. Haidar a travaillé pour Aerospace Services International (ASI), où il a occupé plusieurs postes, dont en dernier lieu celui de premier Vice-Président, Affaires internationales et gouvernementales, tout en exerçant des fonctions de conseiller en aviation auprès de feu le Premier ministre Rafic B. Hariri, qui l'ont amené à superviser le projet de développement du nouvel aéroport international de Beyrouth et la mise en service des nouvelles installations. Avant de rejoindre ASI, M. Haidar avait été Chef des opérations aéroportuaires à l'aéroport international O'Hare de Chicago et Chef de permanence aéroportuaire. ■

L'OACI et les Émirats arabes unis formalisent les nouveaux accords sur les installations du Golfe

Représentants de l'OACI et des ÉAU lors de la signature du protocole d'accord sur le Centre du Golfe pour les études aéronautiques et de la réception du certificat d'agrément du Centre pour la sûreté de l'aviation de Dubaï comme centre de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA).

Signature et présentation ont eu lieu en présence de Saif Mohammed Al Suwaidi, Directeur général, Autorité générale de l'aviation civile (ÉAU) ; Taïeb Chérif, Secrétaire général de l'OACI ; Jalal Haidar, Représentant des ÉAU au Conseil de l'OACI ; Nancy Graham, Directrice de la navigation aérienne et Mohamed Elamiri, Sous-Directeur, Audits de sécurité et de sûreté.



L'OACI appelle des candidatures aux postes ci-dessous, avant les dates butoirs indiquées :

Jusqu'au 15 décembre 2008 :

Sous-Directeur chargé des services linguistiques et des publications, Montréal, VN PC 2008/27/D-1

Directeur adjoint de la navigation aérienne, Montréal, VN PC 2008/28/D-1

Sous-Directeur des affaires juridiques, Montréal, VN PC 2008/29/D-1

Jusqu'au 17 décembre 2008 :

Directeur régional de l'OACI, Lima, VN PC 2008/30/D-1

Tous les postes de l'OACI sont ouverts aux candidats des deux sexes. Afin d'augmenter le nombre de fonctionnaires féminins à tous les niveaux, l'OACI invite particulièrement les femmes à poser leur candidature à tous les postes vacants et à se faire évaluer en vue de vacances de poste futures.

On trouvera les détails complets concernant les avis de vacance ci-dessus et d'autres postes vacants, ainsi que des instructions pour poser sa candidature, sur le site : <http://www.icao.int/employment>. ■





Le Vocabulaire de l'aviation civile internationale

La troisième édition du Vocabulaire de l'aviation civile internationale, publiée récemment, comprend un millier de définitions et d'abréviations tirées des dix-huit Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Ce volume d'environ 700 pages s'adresse aux linguistes et autres professionnels qu'intéresse la terminologie aéronautique.

La 1^{ère} Partie comprend les définitions adoptées et recommandées par le Conseil de l'OACI ; elles sont présentées dans les six langues de travail de l'OACI : anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe.

La 2^e Partie contient une liste complète d'abréviations tirées de la dernière édition des Procédures pour les services de navigation aérienne — Abréviations et codes de l'OACI (Doc 8400, PANS-ABC). ■

Pour commander les publications de l'OACI, s'adresser au Groupe de la vente des documents (tél. : 514 954-8022).

Le Catalogue des publications de l'OACI est mis en ligne sur le site www.icao.int. Les commandes peuvent aussi être adressées par courrier électronique à sales@icao.int.



Séminaire sur la mise en œuvre de SGS par les organismes de maintenance agréés et les organismes de maintenance des exploitants aériens

Bangkok, 2008

Le Bureau Asie et Pacifique et les programmes COSCAP Asie et Pacifique ont organisé conjointement au Bureau régional de l'OACI à Bangkok, en juin 2008, le séminaire sur la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité par les organismes de maintenance agréés et les organismes de maintenance des exploitants aériens. L'objectif de ce séminaire, qui a rassemblé 140 participants, était de réunir instances de réglementation, exploitants aériens, fournisseurs de services et constructeurs en un forum pour la promotion des meilleures pratiques en matière de SGS. ■

Sommet de l'innovation technologique sur le GNSS de la Coopération économique pour l'Asie-Pacifique (APEC) et 12^e réunion de l'Équipe de mise en œuvre du GNSS (GIT/12)

Bangkok, 2008

Le Sommet de l'innovation technologique sur le Système global de navigation par satellite (GNSS) de la Coopération économique pour l'Asie et le Pacifique (APEC) et la 12^e réunion de l'Équipe de mise en œuvre du GNSS (GIT/12) ont été accueillis par Aeronautical Radio of Thailand Ltd. (AEROTHAI) à Bangkok (Thaïlande) du 26 au 30 mai 2008.

Inauguré par Santi Promphat, ministre des Transports du Gouvernement royal thaï, le Sommet, qui a eu lieu les 26 et 27 mai, visait à accroître la participation, la collaboration et la compréhension entre économies membres de l'APEC en ce qui concerne la mise en œuvre de la technologie GNSS pour tous les secteurs des transports. Il a réuni plus de 180 participants des dix économies membres, de l'Inde comme invité spécial et du Bureau Asie et Pacifique de l'OACI à Bangkok. Des experts des économies membres, de l'industrie et d'organisations internationales ont présenté des exposés sur les développements technologiques récents dans les applications du GNSS pour les trois modes de transport. ■



Exposé de l'ICAORD à Bangkok sur les stratégies de l'OACI et l'état de mise en œuvre du GNSS dans la Région Asie-Pacifique lors du Sommet de l'APEC sur le GNSS, tenu à Bangkok en mai 2008.

Pionniers de l'âge de l'environnement

par Howard Aylesworth,
 Directeur, Environnement de l'aviation
 civile, ICCAIA (*International Coordinating
 Council of Aerospace Industries*)

Les questions d'environnement restent un facteur limitant majeur de la croissance de l'aviation. Pour relever le défi d'une expansion neutre en carbone de cette industrie, un climat de politique globale qui ouvre la porte sur un nouvel âge d'expérimentation est une nécessité. Cet effort nouveau et pionnier, exigeant ce que l'ICCAIA voit comme une combinaison de technologie, de tactique et de travail d'équipe, devra promouvoir des innovations dans l'équipement, les procédures d'exploitation et les processus, dans tous les secteurs et chez tous les acteurs.

Dans les années 1960, le bruit des réacteurs était une préoccupation grandissante. L'OACI a réagi en établissant des normes relatives au bruit des aéronefs. Dans les années 1970, l'attention s'est portée sur la qualité de l'air locale. L'OACI a réagi en établissant des normes sur les émissions des moteurs. Dans les années 1990, le changement climatique s'est inscrit à l'ordre du jour mondial. L'OACI a réagi en demandant le *Rapport spécial sur l'aviation*, et des politiques pour s'attaquer aux émissions de dioxyde de carbone (CO₂). Comme organisation mondiale, l'OACI continue d'offrir un forum unique pour un leadership environnemental, mais il faut aussi que ses États membres considèrent le cas spécifique de l'aviation alors que les mesures mûrissent dans le court et le long terme.

Des améliorations significatives du rendement énergétique des aéronefs ont été réalisées depuis l'aube de l'ère du réacteur — avec une moyenne de 1 à 2 % par an pour les aéronefs de production nouvelle. Environ 45 % de ces économies de carburant sont attribuables à des avancées de la technologie des cellules, 40 % à des avancées de la technologie des moteurs et 15 % au développement d'avions entièrement nouveaux. Ces améliorations remarquables sont le résultat des forces du marché et de programmes de recherche technologique, de développement et de démonstration qui sont financés dans le cadre d'un solide partenariat entre secteur public et secteur privé.

La composante technologique de la vision de l'ICCAIA établit des objectifs à long terme pour la recherche fondamentale et à moyen terme pour la maturation de technologies naissantes afin de démontrer leur potentiel d'application dans le développement de produits. Lorsque c'est possible, le programme de l'ICCAIA applique ces avancées de la technologie à des cellules et à des moteurs en production qui ne répondent pas aux nouvelles normes. La performance globale — y compris la performance environnementale — des aéronefs et des moteurs en service est de cette façon constamment améliorée.

Il ressort des données de l'OACI que les incidences du bruit aux abords des aéroports ont été radicalement réduites, même alors que le nombre de mouvements augmentait considérablement. Les solutions pour

atteindre des objectifs plus ambitieux en matière de bruit et de qualité de l'air locale comprennent de meilleures politiques d'utilisation des terrains, des procédures opérationnelles renforcées et l'application de nouvelles conceptions avancées des aéronefs aux flottes existantes. Pour parvenir à cette approche globale, il faut que l'aviation et les collectivités travaillent ensemble à réaliser des politiques environnementales pratiques.

La rigueur des normes de l'OACI sur les oxydes d'azote (NO_x) et sur le bruit est périodiquement revue en fonction des améliorations dans les technologies environnementales, après leur application à un nombre suffisant de produits nouveaux qui ont fait leurs preuves en service. Contrairement aux réductions des émissions de CO₂ qui sont tirées par le marché, les normes de l'OACI sur les NO_x et sur le bruit sont appropriées en l'absence d'incitations significatives à les réduire venant du marché. Si les émissions de CO₂ étaient réglementées, cependant, des arbitrages entre CO₂, NO_x et bruit pourraient, en fait, interdire la commercialisation de nouvelles technologies. S'en remettre aux forces du marché pour réduire les émissions de CO₂ permet de la flexibilité à cet égard, tout en évitant les conséquences non intentionnelles d'une discordance entre règlements. Celle-ci serait une solution perdant-perdant-perdant pour les compagnies aériennes, la santé et le bien-être publics, et l'environnement.

Depuis la crise de l'énergie des années 1970, aviateurs et motoristes mènent des recherches sur la possibilité pratique de carburants d'aviation alternatifs, pour lesquels les préoccupations grandissantes concernant la disponibilité du carburéacteur, les fluctuations de prix, la qualité de l'air locale et les impacts de l'aviation sur le climat mondial suscitent un intérêt renouvelé.

Cette tentative de passer des carburants fossiles à des carburants alternatifs n'est évidemment pas unique à l'aviation. Malheureusement, les biocarburants utilisables pour les automobiles et le chauffage ne se prêtent pas, actuellement, à des applications en aviation. Des biocarburants appropriés ont cependant le potentiel de réduire les émissions de dioxyde de carbone des aéronefs. Si l'aviation peut développer des technologies de carburant d'aviation à faibles émissions de carbone à introduire d'ici au milieu du siècle, tout en accélérant simultanément des réductions annuelles des émissions de CO₂, des programmes ambitieux de développement technologique et des méthodes promptes et dynamiques pour l'insertion de la technologie constitueront une politique durable côté offre.

La modernisation du système de transport aérien est peut-être le plus important moyen, et le plus immédiat, de réduire les émissions de CO₂ — l'excès de consommation de carburant étant de l'ordre de 10 à 18 %. Il faut pour cela que les fournisseurs de services de navigation aérienne progressent dans leurs efforts de recherche et développement et accélèrent leur effort pour mettre en œuvre les systèmes de transport aérien du XXI^e siècle.

Il faut maintenant que les États contractants de l'OACI prennent l'initiative en instaurant un climat de politique globale qui ouvre la porte sur une nouvelle ère pionnière pour relever le défi d'une croissance neutre en carbone. L'OACI est le forum idéal, et le seul vraiment mondial, où cela peut être réalisé. ■



Air Traffic & Navigation Services.
Young enough to go the distance. Wise enough to know how.

With **pride** we invest into human talent to empower the future. With **passion** we manage ten percent of the world's airspace. With **integrity** we partner with Africa's developing countries to enhance safety. With **foresight** we contribute to global aviation intelligence. And with **confidence** we recognise that air traffic management is so much more than just moving aircraft safely through the sky.

Unlocking Partnerships for Change **Managing 800 000 aircraft movements by 2010**



www.atns.com



Unlocking partnerships for change
CELEBRATING 15 YEARS OF ATNS • 1993 - 2008



AMHS

Extended Service

by **RADIOCOM**

is growing!



Specially compliant with Doc. 9705/9880
which requires X.400
(with P1, P3 and P7 protocols)
NOT using HTTP



Ecuador

1 AMHS Center
1 Airport (Guayaquil)
7 User Agents



Paraguay

1 AMHS Center
7 Airports
36 User Agents



Brazil

Technical Alliance with  **atech**

2 AMHS Centers
More than 800 User Agents



Argentina

3 AMHS Centers, 73 Airports
172 User Agents

CIPE AMHS Training Center
First AMHS Training Center
available for worldwide students
by contact to cipe@ciudad.com.ar

Application software under ISO 9001:2000 Certification
developed by



SKYSOFT ARGENTINA S.A.

skysoft@radiocominc.com

RADIOCOM, INC.

radiocominc@radiocominc.com - www.radiocominc.com